

Odpowiedzi na „Pytania i uwagi mieszkańców Żoliborza w sprawie Trasy Mostu Krasińskiego” przekazane przez panią Annę Kaliszewską podczas spotkania konsultacyjnego na Żoliborzu

**1. Jaki jest powód i podstawa prawna drastycznego ograniczenia zakresu konsultacji w sprawie Trasy Mostu Krasińskiego w sytuacji trwającego protestu mieszkańców Warszawy przeciwko tej inwestycji?**

Konsultacje społeczne są procesem dialogu, dla którego przeprowadzenia konieczne jest określenie ich zakresu. Zakres konsultacji dotyczący Mostu Krasińskiego został przedstawiony na drugim posiedzeniu Okrągłego Stołu w dniu 12 stycznia 2016 r. Konsultacje społeczne w Warszawie przeprowadzane są na podstawie *Uchwały Rady m.st. Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m.st. Warszawy oraz zarządzenia Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie określenia zasad postępowania w Urzędzie m.st. Warszawy w związku z przeprowadzanymi konsultacjami z mieszkańcami m.st. Warszawy z 3 września 2013 r.* Konsultacje dotyczące Mostu Krasińskiego, które przeprowadzane są do 20 marca nie są wymagane żadnymi innymi aktami prawnymi. Ich zakres w opinii Urzędu m.st. Warszawy nie został drastycznie ograniczony. Do konsultacji dopuszczono np. dyskusję o liczbie pasów ruchu na estakadach na węźle z Wisłostradą, o czym początkowo nie zamierzano deliberować z mieszkańcami.

**2. Przeprowadzono ostatnio ankietę w sprawie Trasy Mostu Krasińskiego spotkała się z krytycznym przyjęciem reprezentantów mieszkańców podczas obrad okrągłego stołu i zawierała, zdaniem niezależnych ekspertów, poważne błędy. Uważamy, że wyżej wymieniona ankietę nie może być podstawą wykluczenia dużych grup społecznych z udziału w konsultacjach, zwłaszcza w świetle wyników ostatniego Barometru Warszawskiego, który wykazał, że Warszawiacy widzą jako pilne inne, niż Trasa Mostu Krasińskiego, inwestycje transportowe.**

Na drugim spotkaniu Okrągłego Stołu w dniu 12 stycznia wyłącznie przedstawiciele Żoliborza negatywnie odnieśli się do kwestionariusza badania zrealizowanego na reprezentatywnej próbie mieszkańców Warszawy. Firma ARC Rynek i Opinia 10 lutego br. ustosunkowała się do uwag Zespołu ds. Konsultacji Społecznych Polskiego Towarzystwa Socjologicznego dotyczących metodologii badania (w załączeniu). Z odpowiedzi agencji badawczej wynika, że zarówno w przypadku konstrukcji kwestionariusza jak i zastosowanego doboru próby nie zostały popełnione błędy. Badanie zostało zrealizowane należycie, z zachowaniem zasad sztuki realizacji badań opinii społecznej na reprezentatywnej próbie. Badania społeczne nie wykluczają jakichkolwiek metod realizacji konsultacji społecznych.

W konsultacjach „Co zmienić w projekcie mostu?” mogli wziąć udział wszyscy zainteresowani mieszkańcy. Informacje dotyczące konsultacji dystrybuowane były na terenie całej Warszawy poprzez plakaty, strony internetowe i profile na portalach społeczni ościowych oraz informację w komunikacji miejskiej. Spotkania, a także ankietę dostępne były dla wszystkich zainteresowanych, niezależnie od dzielnicy zamieszkania.

### **Odpowiedź na pytania 3,4,5:**

Strategia Rozwoju Miasta Stołecznego do 2020 roku ( uchwalona w 2005r.)<sup>1</sup> przewiduje budowę następujących przepraw mostowych:

- Trasa Mostu Północnego, o charakterze międzydzielnicowym i międzyregionalnym
- Trasa mostowa Budowlana – Krasieńskiego, o charakterze lokalnym międzydzielnicowym
- Trasa Na Zaporze
- Most w południowym ciągu Obwodnicy Ekspresowej

Spośród czterech wskazanych mostów, został wybudowany most Północny (obecnie Most Marii Skłodowskiej – Curie) i projektowany jest już most w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy, którego realizacja została zaplanowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, do roku 2020.

Zgodnie z powyższym pozostały do wybudowania omawiany Most Krasieńskiego i Most Na Zaporze. Oba mosty konsekwentnie względem ustaleń Strategii wpisane zostały również w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego<sup>2</sup>

Stosownie do tych zapisów informacje takie pojawiają się w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i projektach tych planów. Funkcjonalnie rola obydwu przepraw jest porównywalna, ponieważ obie stanowią połączenia międzydzielnicowe. Budowa Trasy Krasieńskiego związana jest ściśle z rozwojem wydajnej szynowej komunikacji publicznej. Planowana trasa tramwajowa znacząco poprawi powiązania dzielnicowe i stanowić będzie alternatywę dla podróży wykonywanych obecnie z użyciem pojazdów indywidualnych. W przypadku Mostu Na Zaporze możliwości wykorzystania do prowadzenia komunikacji publicznej pozostają mniej korzystne.

Istotnym elementem przy porównaniu przepraw pozostaje również rodzaj zabudowy a w konsekwencji ilość mieszkańców jak korzystać będzie mogła z nowego połączenia, w szczególności w zakresie komunikacji publicznej. Na korzyść mostu Krasieńskiego przemawia znaczny udział zabudowy wielorodzinnej, która nie występuje natomiast w rejonie Mostu Na Zaporze, gdzie przeważa zabudowa jednorodzinna i występują tereny niezabudowane.

Odnośnie rozwoju SKM następuje on sukcesywnie, barierą jego jest natomiast przepustowość Warszawskiego Węzła Kolejowego. Niemożliwe jest zapewnienie częstotliwości kursowania pociągów takiej jak dla systemu tramwajowego, wynika to także ze współdzielenia infrastruktury kolejowej z innymi przewoźnikami korzystającymi z sieci PKP PLK S.A.

---

<sup>1</sup> [https://www.um.warszawa.pl/sites/default/files/Strategia\\_Rozwoju\\_m.st.\\_Warszawy\\_do\\_2020\\_r..pdf](https://www.um.warszawa.pl/sites/default/files/Strategia_Rozwoju_m.st._Warszawy_do_2020_r..pdf)

<sup>2</sup> [http://www.architektura.um.warszawa.pl/sites/default/files/files/zal\\_2\\_17\\_Rysunek\\_nr\\_17\\_uch\\_0.pdf](http://www.architektura.um.warszawa.pl/sites/default/files/files/zal_2_17_Rysunek_nr_17_uch_0.pdf)

**3. Od czasu opracowania projektu Trasy Mostu Krasińskiego doszło do kilku istotnych zmian w przestrzeni miejskiej. Zmiany te będą „nowymi faktami w sprawie” czynią zasadnym ponowne rozważenie wszystkich wariantów inwestycji Trasy Mostu Krasińskiego w gronie wszystkich zainteresowanych mieszkańców Warszawy oraz ekspertów (łącznie wariantem zerowym – bez mostu, z wariantem kładki rowerowo-pieszej z możliwością przejazdu pojazdów uprzywilejowanych – karetki pogotowia, policji, straży pożarnej i z wariantem mostu tramwajowo – rowerowo – pieszego, z możliwością przejazdu pojazdów uprzywilejowanych).**

Od początku zakończonego już procesu Okrągłego Stołu i konsultacji dotyczących realizacji mostu Krasińskiego podkreślana była potrzeba realizacji połączenia drogowego - nie wydaje się możliwe zidentyfikowanie zmian będących "nowymi faktami w sprawie" przemawiającymi za odstąpieniem od realizacji przeprawy drogowo-tramwajowej. Wręcz przeciwnie jest szereg faktów, biorących pod uwagę plany rozwoju zagospodarowania przestrzennego, które przemawiają za koniecznością ustanowienia nowego połączenia lokalnego dla dzielnic położonych po obu stronach Wisły na wysokości Żoliborza i Targówka. Przeprawa zapewni także bogatą infrastrukturę dla ruchu rowerowego i pieszego.

**4. 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 7 kilometrowym odcinku znajdują się cztery mosty: dwa tramwajowo-samochodowe, jeden samochodowy i 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 wydaje się zasadne dopuszczenie do udziału w konsultacjach dotyczących trasy Mostu Krasińskiego również Warszawiaków z tych dwóch dzielnic. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi władze samorządowe nie mogą wykluczać z procesu konsultacyjnego mieszkańców zainteresowanych inwestycją.**

Nie było i nie ma przeszkód aby mieszkańcy całej Warszawy wypowiedali się na temat mostu Krasińskiego. Władze samorządowe Warszawy w żaden sposób nie wykluczyły żadnej grupy mieszkańców z tego procesu.

**5. 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 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 km<sup>2</sup> jest szczególnie narażony na rozprzestrzenianie się spalin 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 się podejście warszawiaków do problemu smogu. Powstały organizacje obywatelskie informujące o skażeniu powietrza i jego konsekwencjach dla zdrowia. Warszawiacy oczekują od władz miasta rozwiązań prozdrowotnych, radykalnie ograniczających skażenie powietrza. Trasa Mostu Krasińskiego, pompująca dodatkowy ruch samochodowy w kierunku Centrum miasta zwiększa skażenia powietrza i wydaje się być**

inwestycją godzącą w zdrowie, a nawet Życie mieszkańców Warszawy. O wiele bardziej zasadne wydaje się być inwestowanie w komunikację miejską, w tym komunikację kolejową. Dodajmy, że Szybka Kolej Miejska z Targówka na Żoliborz do Stacji Metra Warszawa gdańska jedzie zaledwie 8 minut. Uważamy, że mieszkańcy wszystkich dzielnic Warszawy mają prawo do wypowiedzenia się w sprawie zasadności inwestycji Trasa Mostu Krasińskiego w kontekście skażenia powietrza w stolicy. Środki finansowe przeznaczone na Trasę Mostu Krasińskiego mogłyby zostać zainwestowane w parkingi przy stacjach SKM i zwiększenie częstotliwości kursowania SKM, która może spełniać funkcję trzeciej linii metra. Środki te mogłyby zostać przeznaczone na podciągnięcie nitki metra w kierunku Białołęki. Warianty ze skierowaniem środków przeznaczonych na most na inne inwestycje znajdują się w Uchwale Komisji Dialogu społecznego ds. Transportu z dnia 21 października 2015 w sprawie projektu Trasy i Mostu Krasińskiego.

Miasto ma pełną świadomość podnoszonych w tym punkcie problemów - dotyczą one w istocie rzeczy ograniczenia ruchu samochodowego na rzecz komunikacji publicznej, w szczególności szynowej, oraz rowerowej. Takie działania są realizowane i są dane wskazujące na skuteczność tych działań. Według wyników Warszawskiego Badania Ruchu (WBR 2015) w podziale zadań przewozowych w Warszawie utrzymuje się wysoki udział komunikacji publicznej - wynosi w podróżach pieszych 56,9%, podczas gdy udział ruchu indywidualnego (samochodów osobowych) wynosi 38,6%. Wyraźnie wzrósł w ostatnich latach udział ruchu rowerowego - do 3,8%. Jest to wynik na poziomie europejskim. Realizacja mostu Krasińskiego pozwoli na kolejne wzbogacenie układu komunikacji szynowej - mowa o trasie tramwajowej. Pozwoli także na inną - korzystną dla ulic biegnących na obszarze Żoliborza w kierunku północ - południe - dystrybucję ruchu indywidualnego (wystąpi zmniejszenie relacji z korytarza trasy mostu MS-C i Trasy AK takimi ulicami jak Marymoncką, Ks. Popiełuszki, Słowackiego, Mickiewicza).

Oczywiście będziemy także w miarę posiadanych narzędzi jakie ma ręku m.st. Warszawa dbali o rozwój obsługi kolejowej - jest to wspólny priorytet miasta i spółki PKP PLK. Miasto będzie inwestować (w ramach unijnego mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) w parkingi P&R przy stacjach kolejowych SKM i KM poza granicami Warszawy.

**6. Powstanie mostu Skłodowskiej Curie i remont mostu Grota mogło być przyczyną migracji dużych ssaków w pobliże planowanej Trasy Mostu Krasińskiego. W tym rejonie od kilku lat obserwowane są liczne sarny i bobry, a w rejonie Cytadeli nietoperze. W Parku Kępa Potocka obserwowano w ostatnich latach orły. Ponieważ trasa Mostu Krasińskiego ingeruje w obszar specjalnej ochrony PLB 140004 - Dolina Środkowej Wisły, w Obszar Natura 2000, i w Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, zasadne wydaje się przeprowadzenie oceny wpływu inwestycji na migracje dużych ssaków, na populację nietoperzy i na orły.**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w decyzji z dnia 08.03.2011 r. o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Informujemy, że inwentaryzacja przyrodnicza wykonana zostanie na etapie opracowywania raportu oddziaływania na środowisko.

**7. Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji Trasy Mostu Krasieńskiego na zwiêkszenie liczby samochodów wjezdających na plac Wilsona. Prosimy o podanie szacowanej dziennej liczby dodatkowych samochodów , które wjadą na plac.**

Ostateczne obliczenia spodziewanych potoków ruchu na ulicy Krasieńskiego, na moście i ulicach po praskiej stronie Wisły będa dokonane po ostatecznym wyborze rozwiązań drogowych - naleŹy przy tym wziąć pod uwagę, Źe realizacja postulatu maksymalnego ograniczenia ruchu samochodowego na odcinku od Wistostrady do placu Wilsona prowadzi do zmniejszenia liczby samochodów w stosunku nawet do stanu istniejącego.

**8. Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na Hałas w rejonie ulicy Krasieńskiego. Ulica ta obecnie ma przekroczone normy hałasu.**

Wykonawca prac projektowych w związku z aktualizacją dokumentacji projektowej Trasy Krasieńskiego zobowiązany został do wykonania prognoz ruchu. Na bazie aktualnych danych ruchowych wykonane zostaną obliczenia hałasu. Wyniki przeprowadzonych analiz będa miały wpływ na zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych mających na celu ograniczenie oddziaływania inwestycji na otoczenie (np. nawierzchnia jezdni z mieszanki mineralno – asfaltowej BBTM 8B z lepiszczem gumowo - asfaltowym).

**9. Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na skażenie powietrza na Źoliborzu.**

- a. **W rejonie bezpośredniego oddziaływania inwestycji, czyli na ulicy Krasieńskiego, na Placu Wilsona i dochodzących do niego ulicach – Słowackiego Mickiewicza,**
- b. **W wybranych punktach Źoliborza, gdzie dojdzie do nakładania się skażenia spalinami napływającymi od innych niŹ Trasa Mostu Krasieńskiego ulic i tras samochodowych – na terenie osiedla Potok, w rejonie placu Lelewela, w rejonie Sadów Źoliborskich.**

Wykonawca prac projektowych w związku z aktualizacją dokumentacji projektowej Trasy Krasieńskiego zobowiązany został do wykonania prognoz ruchu. Na podstawie aktualnych danych ruchowych określony zostanie wpływ inwestycji na zanieczyszczenie powietrza na Źoliborzu.

**10. Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji Trasy Mostu Krasieńskiego na korytarz wymiany powietrza dla Źoliborza**

Wykonawca prac projektowych w związku z aktualizacją dokumentacji projektowej Trasy Krasieńskiego zobowiązany został do wykonania prognoz ruchu. Na podstawie aktualnych danych ruchowych określony zostanie wpływ inwestycji na zanieczyszczenie powietrza.

**11. Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na skażenie powietrza na terenach rekreacyjnych Parku Kępa Potocka?**

Park Kępa Potocka nie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji. Analiza wpływu inwestycji na środowisko zostanie wykonana dla potrzeb opracowywania raportu oddziaływania inwestycji na środowisko w związku z ponowną oceną oddziaływania inwestycji na środowisko na etapie postępowania administracyjnego w sprawie wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

**12. Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na skażenie powietrza na placu zabaw dla dzieci w Parku Żeromskiego?**

Ocena oddziaływania inwestycji na plac zabaw zlokalizowany w Parku Żeromskiego możliwa będzie po wykonaniu oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

**13. Czy władze miasta odpowiedziały na Uchwałę radnych dzielnicy Żoliborz w sprawie odstąpienia od inwestycji, jeśli nie to kiedy odpowiedzą?**

Odpowiedzią władz Miasta na Uchwałę radnych dzielnicy Żoliborz w sprawie odstąpienia od inwestycji było zaproszenie władz dzielnicy do obrad Okrągłego Stołu, w których władze dzielnicy uczestniczyły i były obecne podczas wszystkich trzech spotkań Okrągłego Stołu.

**14. Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji Trasy Mostu Krasińskiego na awifaunę Parku Żeromskiego, który jest wymieniany, jako jeden z najbogatszych w awifaunę parków w Warszawie?**

Informujemy, że awifauna Parku Żeromskiego dostosowała się do istniejących warunków środowiskowych. Ocena wpływu planowanego Mostu Krasińskiego na awifaunę możliwa będzie do określenia po wykonaniu inwentaryzacji przyrodniczej, na etapie przygotowywania raportu oddziaływania na środowisko opracowanego dla potrzeb ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

**15. Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na chroniony prawem układ urbanistyczny Żoliborza? Żoliborz powstał w dwudziestoleciu międzywojennym, zgodnie z nowoczesną koncepcją urbanistyczną miasta – ogrodu, gdzie zieleń stanowi zaplanowane 60% tkanki miasta, gdzie główne ulice są szerokie nie po to, by pędziły nimi samochody, ale po to, by stworzyć z nich aleje gęsto obsadzone drzewami. Można powiedzieć, że na Żoliborzu udało się zrealizować idee zrównoważonego rozwoju, zanim je sformułowano! Chronione prawem są na Żoliborzu nie tylko poszczególne budynki, ale również cały układ przestrzenny ciągów ulic i placów, proporcje, zieleni i budynków, skala gabarytów architektury. To jest dobro narodowe, które mieszkańcy, a nie władze mają obowiązek chronić! Rozwój miasta nie może polegać na dewastacji tkanki miasta, wypracowanej przez całe pokolenia i chronionej przez konserwatora zabytków!**

Projekt budowlany inwestycji będzie podlegał opiniowaniu przez Stołecznego Konserwatora Zabytków m. st. Warszawy na etapie opracowywania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

**16. Czy inwestycja Trasy Mostu Krasińskiego nie koliduje z inwestycją realizowaną w ramach projektu LIFE+ Wyspą Goledzinów? Wyspa ta, będąca ostoją dla ptaków jest finansowana z środków NFOŚ I UE i znajduje się tuż obok praskiej części planowanego mostu. W projekcie dotyczącym wyspy nie doszukaliśmy się wzmianki o Trasie Mostu Krasińskiego, a są podane inne inwestycje mostowe, kolidujące z projektem. Wydaje się, że nie ma sensu budować wyspy przeznaczonej na lęgi ptaków, i ścieżki edukacyjnej ze stanowiskami do obserwacji ptaków, aby później płoszyć ptaki inwestycją Trasy Mostu Krasińskiego.**

Most Krasińskiego, położony w pewnej odległości od wyspy „Golędzinów” nie koliduje z nią bezpośrednio. Wyspa znajduje się bliżej Mostu Gdańskiego niż planowanego Mostu Krasińskiego. Należy oczywiście pamiętać, że okresowo nadmierne oświetlenie, hałas, a także ruch w okresie

samego prowadzenia robót mogą zniechęcić ptaki do lęgów na wyspie, powinien być to jednak problem przejściowy i związany z samą budową mostu. Natomiast prace prowadzone w czasie budowy i samo użytkowanie mostu nie powinny szczególnie negatywnie wpłynąć na populację ptaków koczujących na wyspie Golędzinów poza sezonem lęgowy. Założeniem projektu LIFE+ pn. „Ochrona siedlisk kluczowych gatunków ptaków Doliny Środkowej Wisły w warunkach intensywnej presji aglomeracji warszawskiej” jest właśnie godzenie ochrony niewątpliwych walorów przyrodniczych nabrzeży Wisły z prężnie rozwijającą się aglomeracją miejską, nie zaś zahamowanie tego rozwoju. Wydaje się, że w tym przypadku takie pogodzenie obu aspektów udało się osiągnąć.

Zarząd Mienia m.st. Warszawy, koordynator projektu LIFE+ rekomenduje, aby most nie był nadmiernie oświetlony, szczególnie od dołu, a prace w korycie rzeki ograniczone do minimum, w sposób nie naruszający okolicznych kamiennych raf, na których ptaki odpoczywają i nocują.

**17. Czy miasto przeprowadziło badania skażenia powietrza w rejonie Trasy AK? Chodzi nam o badania, a nie modelowanie matematyczne. Po remoncie trasy Żoliborzanie odczuwają znaczne pogorszenie jakości powietrza. Oczekujemy, że powietrze na Żoliborzu w pobliżu Trasy AK zostanie zbadane za pomocą ruchomej stacji badania powietrza.**

Inwestorem remontu trasy AK jest GDDKiA. Z związku z powyższym Biuro Ochrony Środowiska, nie dysponuje informacjami, czy przy tej okazji były wykonywane badania skażenia powietrza. Miasto nie posiada ruchomej stacji badania powietrza, więc na pewno samodzielnie nie wykonywało badań.

Najbliższe stacje monitoringowe, znajdują się na Bielanach – przy ul. Podleśnej (IMiGW) oraz przy ul. Tołstoja 2. Natomiast organem dysponującym wynikami pomiarów jest Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Warszawie. Wyniki pomiarów z stacjach monitoringowych służą do określenia jakości powietrza, na podstawie modelowania matematycznego.

W załączeniu:

1. Opinia Polskiego Towarzystwa Socjologicznego do badania opinii mieszkańców Warszawy zrealizowanego w związku z projektem budowy mostu przez Wisłę, nazywanego „mostem Krasińskiego”;
2. Odpowiedź CKS na opinię PTS
3. Odpowiedź ARC na opinię PTS
4. Odpowiedź PTS do CKS