

### Załącznik nr 3 do raportu z konsultacji społecznych dotyczących projektu mostu Krasieńskiego wraz z dojazdami

Zestawienie pism i maili, które wpłynęły podczas konsultacji, wraz z odpowiedziami.

Lp	Autor	Postulat lub opinia	Odpowiedź
1.	<b>Zdzisław K.</b>	„Most Krasieńskiego planowany w latach trzydziestych XX w. a mający być zrealizowany obecnie spowoduje nawet 5-krotne zwiększenie ruchu samochodowego. Będzie to most dojazdowy dla ludności z dzielnic prawobrzeżnych. Na Żoliborzu i dalej zwiększy się opad gazowo-pyłowy co spowoduje przyspieszoną destrukcję drzew i krzewów (destrukcja występuje obecnie, powoli giną drzewa wzdłuż ul. Krasieńskiego, od Wisły, po ul. Powązkowską). Będą także występować inne patologiczne zjawiska”.	W ramach postępowania ws. uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zostanie przeprowadzona ponowna ocena oddziaływania inwestycji na środowisko. Na potrzeby jej przeprowadzenia zostanie opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( <i>Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227 ze zm.</i> ). Ww. raport będzie zawierał m.in. zaktualizowane informacje o wpływie planowanej inwestycji na zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego w fazie realizacji i eksploatacji drogi, a także opis działań jakie są planowane w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych.
2.	<b>Romain S.</b>	„Jako mieszkaniec Żoliborza, a ściślej przy samym odcinku ulicy Krasieńskiego, który jest ujęty w projekcie trasy Krasieńskiego, śledzę z zainteresowaniem postępowanie w tej sprawie i ciesze się, że urząd miasta oferuje ludziom możliwość udziału w dyskusji i procesie decyzyjnym. Niestety nie czuję się wystarczająco kompetentny w inżynierii drogowej, aby wypełnić ankietę w formie, która przybiera na stronie UM Warszawy, natomiast chciałbym zapytać, czy istnieje studium oddziaływania tego projektu na ruch drogowy na trasach, które łączą Żoliborz z centrum, przede wszystkim Wisłostradzie i osi Mickiewicza-wiadukt Gdaniecki-Andersa. Chciałbym podkreślić, że co do zasady nie jestem przeciw budowie mostu, ale zastanawiam się, czy w obecnym kształcie naprawdę może poprawić możliwość dojazdu dla mieszkańców prawego brzegu Warszawy. Chyba możemy się zgodzić na to, że Żoliborz nie będzie stanowił dla nich punktu docelowego, gdyż to jest	Wykonawca prac projektowych – w związku z aktualizacją dokumentacji projektowej – zobowiązany został do wykonania prognoz ruchu bazujących na modelu ruchu m.st. Warszawy. Wykonana analiza „prognozy ruchu” określi wpływ inwestycji na ruch drogowy w jej obrębie. Jej wyniki uzależnione będą od przeznaczenia pasów ruchu na moście Krasieńskiego na komunikację indywidualną lub zbiorową.

	<p>dzielnica o charakterze przeważnie mieszkalnym z stosunkowo niskim poziomem działalności gospodarczej. Widac to zreszta w godzinach szczytu, kiedy samochody na ww. trasach raczej jezdza na poludnie w kierunku centrum i dalej.</p> <p>Mozemy zatem zalozyc, ze osoby korzystajace z trasy Krasinskiego beda kontynuowac dojazd na jednej z ww. tras.</p> <p>Biorac pod uwage obecny stan zakorkowania tych lacznikow w godzinach szczytu, zastaniawiam sie jakie bedzie oddzialywanie tych dodatkowych doplywow. Choc moze to rozladowuje inne trasy laczace oba brzegi Warszawy, zwiekszenie zakorkowania Wislostrady i osi Mickiewicza-Anders chyba nie poprawi sytuacji osob mieszkajacych np. na Targowku i chcacych dojechac do pracy w centrum lub na Mokotowie.</p> <p>Z mojej perspektywy, lepsza opcja bylaby budowa mostu z ograniczeniami dla samochodow prywatnych (niekoniecznie caly czas, ale np. w godzinach szczytu), ale za to oprócz opcji komunikacji zbiorowej, ktore Panstwo juz ujeli w projekcie (szczegolnie doceniam nowa linie tramwajowa), nalezaloby uwzglednic dodatkowy ruch w organizacji komunikacji miejskiej miedzy Zoliborzem a centrum. Co prawda, nie wszystkie srodki sa w obecnej chwili wyczerpane (np. linia tramwajowa 15 nie jest przepelniona), ale np. gorzej jest z linia autobusowa 116.</p> <p>Uczestnicylem w zeszlym roku w badaniu ruchu i mam nadzieje, ze jego wyniki beda wykorzystane w opracowaniu solidnego modelu, ktory troche pomoglby wyjsc z bezowocnego sporu "Zoliborz kontra prawy brzeg" i dalby elementy odpowiedzi na najwazniejsze pytanie wokol tego projektu, czyli jak usprawnic dla mieszkancow prawego brzegu dojazd do punktow decelowych? Niestety nie bede mogl przyjsc na warsztat</p>	
--	---	--

		w tym tygodniu, ale zycze konstruktywnych dyskusji”.	
3.	<b>Rada Kolonii Śliwice</b>	<p>1. Zawęzić szerokość planowanej inwestycji tak, aby było możliwe zachowanie istniejącego szpaleru drzew wzdłuż ul. Kotsisa. Po stronie skwerów powinny być poprowadzone co najwyżej chodniki lub droga rowerowa i chodnik; Przynajmniej na odcinku ul. Jagiellońska - Bródno szerokość przeprawy należy ograniczyć co najwyżej do jednego pasa ruchu</p> <p>2. Zawęzić ulicę Jagiellońska i rozmiary planowanego skrzyżowania zmniejszając także szerokość pasów ruchu i ich ilość (2x2)</p> <p>3. Maksymalnie zawęzić pasy ruchu na trasie, zmniejszyć ilość pasów skrajnych (np. 1 lewo, 1 na wprost + prawo) i maksymalnie skrócić ich długość</p> <p>4. Obniżyć klasę planowanej ulicy do Z-zbiorczej i wprowadzić uspokojenie ruchu na odcinku ul. Jagiellońska- Matki Teresy z Kalkuty i ulicy Krasińskiego na Żoliborzu</p> <p>5. Zrezygnować z zaprojektowania dodatkowego dojazdu do ul. Kotsisa, pozostawić tylko łącznik Gersona z Witkiewicza o jak najmniejszej szerokości, rozważyć wprowadzenie na terenie osiedla ruchu jednokierunkowego.</p> <p>6. Zlikwidować zatokę autobusową w kierunku Targówka przenosząc autobusy na torowisko lub utworzyć przystanek w innym miejscu skrzyżowania z Jagiellońską</p> <p>7. Przystanki tramwajowe wyposażać w wiaty na całej długości peronu</p> <p>8. Ewentualnie przesadzenia drzew i krzewów powinny być wykonywane w obrębie osiedla; zwłaszcza jako zieleń izolacyjna na teren po stacji benzynowej wzdłuż ul. Jagiellońskiej i planowanej trasy;</p> <p>9. Pozyskać na plac zabaw teren po hotelu przy ul. Witkiewicza 12</p> <p>10. W zamian za utracone boisko pozyskać na potrzeby</p>	<p>1. Nie ma możliwości zachowania drzew znajdujących się obecnie po północnej stronie ul. A. Kotsisa. Znajdują się one w linii projektowanych jezdni głównych nowej drogi. Projektowana droga lokalna jest niezbędna dla zapewnienia obsługi komunikacyjnej osiedla Śliwice od strony wschodniej ul. Jagiellońskiej. Poza jezdnią o szerokości 5,5 m ulica wyposażona będzie jedynie w chodnik dla pieszych, co podyktowane jest postulowaną potrzebą zminimalizowania ingerencji inwestycji w tereny zielone oraz oddalenia drogi od istniejącej zabudowy. Zmniejszenie liczby pasów ruchu jest nieuzasadnione ze względów ruchowych i niekorzystnie wpłynęłoby na funkcjonalność inwestycji. Zmiana taka powodowałaby także ingerencję w konstrukcję zaprojektowanych obiektów inżynierskich, co na tym etapie działań projektowych nie jest brane pod uwagę.</p> <p>2. Projekt utrzymuje istniejący przekrój ul. Jagiellońskiej – 2x3 – uzupełniając jedynie faktyczny układ o pasy do skrzyżowania w stronę mostu Krasińskiego.</p> <p>3. Na projektowanej drodze przyjęto minimalne szerokości pasów ruchu wynikające z przepisów, tj. 3,5 m. W celu zmniejszenia zajętości terenu projekt zakłada likwidację jednego pasa ruchu na wlocie na skrzyżowanie z ul. Jagiellońską od strony wschodniej (rejon osiedla Śliwice). Parametry skrzyżowań zależą od obowiązujących przepisów oraz prognozowanych natężeń ruchu na skrzyżowaniu.</p> <p>4. Droga projektowana jest zgodnie z obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (SUiKZP).</p> <p>5. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, każdy projektowany obiekt powinien zapewnić poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnić dostęp do drogi publicznej. Z tego powodu nie ma możliwości zrezygnowania z zaprojektowanego dojazdu do osiedla Śliwice od ul. Kotsisa. Projekt przewiduje budowę nowej jezdni ulicy Kotsisa, która zapewni obsługę komunikacyjną terenów zlokalizowanych przy istniejącej drodze. Ulica Kotsisa będzie drogą o szerokości 5,5 m przebiegającą pod wiaduktem, umożliwiającą skomunikowanie osiedla Śliwice, w tym ul. S. Witkiewicza i W. Gersona z północną i południową stroną skrzyżowania z ul. Jagiellońską. Projekt nie ingeruje w organizację ruchu na wewnętrznych ulicach osiedla.</p> <p>6. Zatoki autobusowe zgodnie z obowiązującymi przepisami powinny być usytuowane za skrzyżowaniem, w związku z czym nie ma możliwości zmiany jej lokalizacji i umieszczenia jej przed skrzyżowaniem. Lokalizacja przystanków tramwajowych zaraz za skrzyżowaniem oraz bliska lokalizacja azylu przejścia dla pieszych i przejazdu dla</p>

		<p>mieszkańców teren zaniedbanego parkingu położonego wzdłuż osiedla od strony ul. Jagiellońskiej</p> <p>11. Przenieść obsługę drogową terenu FSO z dala od osiedla; zrezygnować z obsługi tego terenu od ul. Kotsisa</p> <p>12. Zachować przystanek tramwajowy oraz autobusowy Budzińskiej - Tylickiej przesunięty lub wydłużony do nowego skrzyżowania z tą ulicą (powinno to zostać uwzględnione w projekcie tego skrzyżowania)</p> <p>13. Wzdłuż wału wiślanego utworzyć estakady w ciągach tras spacerowo-rowerowych nad Wisłą na obu jej brzegach zamiast tworzyć wąskie tunele w nasypach;</p> <p>14. Na przyczółkach mostu utworzyć schody na poziom wału, ograniczające pieszym nadkładania drogi;</p> <p>15. Utworzyć pochylnie z wiaduktu nad torami kolejowymi na peron stacji Warszawa-Praga</p>	<p>rowerów uniemożliwia wykonanie bezpiecznego rozwiązania połączenia przystanku autobusowego z tramwajowym.</p> <p>7. Postulat będzie wzięty pod uwagę na etapie sporządzania projektu wykonawczego.</p> <p>8. Przesadzenia zieleni będą wykonywane w obrębie inwestycji. Kwestia ewentualnych nasadzeń kompensacyjnych na terenie osiedla zostanie uwzględniona w raporcie oddziaływania na środowisko sporządzanym na potrzeby uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ponowna ocena oddziaływania na środowisko).</p> <p>9. (oraz 10.) Pozyskanie terenu niezbędnego na realizację ewentualnych działań kompensacyjnych zostanie uwzględnione w raporcie oddziaływania na środowisko. Konkretny program urządzenia tych terenów zostanie ustalony w trakcie realizacji inwestycji wspólnie z mieszkańcami. Przeanalizowana zostanie także możliwość wykorzystania terenu znajdującego się pod wiaduktem na końcu ul. Kotsisa na cele rekreacyjno-sportowe.</p> <p>11. Jezdnia ul. Kotsisa w nowych założeniach projektowych została wydłużona i przesunięta za kolejne przęsło wiaduktu w kierunku wschodnim. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy projektowany obiekt powinien zapewnić poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnić dostęp do drogi publicznej. Z tego powodu nie ma możliwości zrezygnowania z zaprojektowanego dojazdu do terenu FSO.</p> <p>12. Teren znajduje się poza granicami zadania inwestycyjnego. Niemniej jednak, z uwagi na postulaty dotyczące konieczności przebudowy istniejącego skrzyżowania ul. Jagiellońskiej z ul. J. Budzińskiej-Tylickiej, do Rady m.st. Warszawy zostanie skierowany wniosek o wprowadzenie do Wieloletniej Prognozy Finansowej m.st. Warszawy zadania inwestycyjnego związanego z przebudową tego skrzyżowania.</p> <p>13. Z uwagi na koszty inwestycji pozostawiono rozwiązanie tunelowe przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla obsługi.</p> <p>14. Projekt przewiduje budowę schodów.</p> <p>15. Ze względu na brak wystarczającej ilości miejsca na wykonanie pochylni projekt przewiduje budowę wind.</p>
4.	<b>Stowarzyszenie Żoliborzan</b>	<p>1. Kierunek zmian w projekcie dojazdów do mostu Krasieńskiego.</p> <p>Istniejący projekt inwestycji mostowej należy zmienić tak, aby nowa przeprawa nie pociągnęła za sobą pogorszenia</p>	<p>1. W ramach konsultacji społecznych zmianie uległy dotychczasowe rozwiązania projektowe dotyczące mostu Krasieńskiego wraz z dojazdami. Kierunek zmian odpowiada postulowanej przez mieszkańców potrzebie zminimalizowania ingerencji nowej drogi w tereny, przez które będzie ona przebiegać. Główne zmiany w stosunku</p>

	<p>warunków życia mieszkańców w strefie oddziaływania inwestycji – poprzez zwiększenie zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Po stronie żoliborskiej należy przywrócić ulicy Krasieńskiego rangę alei, z odpowiednią ilością zieleni oraz miejscem dla pieszych i rowerzystów, po stronie praskiej zachować tereny zielone i rekreacyjne Kolonii Śliwice.</p> <p>2. Uwagi ogólne.</p> <p>2.1. Równocześnie z budową mostu Krasieńskiego należy przeprowadzić kompleksowy remont placu Wilsona, który nada najważniejszej przestrzeni publicznej Żoliborza rangę odpowiednią do jej znaczenia. Projekt remontu powinien być poddany szerokim konsultacjom społecznym.</p> <p>Aktualny projekt dojazdów do mostu Krasieńskiego nie obejmuje placu Wilsona, poprzestając jedynie na włączeniu nowej linii tramwajowej w istniejące linie na ulicach Słowackiego i Mickiewicza. Jest to mało logiczne i zupełnie niefunkcjonalne – mimo że środek placu Wilsona zamieniony zostaje w kłębówisko torów tramwajowych, nierozwiązana pozostaje kwestia przystanków. W projekcie brakuje wspólnego dla wszystkich relacji przystanku w stronę Wisłostrady, pojawia się natomiast dodatkowy przystanek na ulicy Mickiewicza po południowej stronie placu Wilsona, który dubluje istniejące przystanki po północnej stronie placu. Remont placu Wilsona umożliwi rozwiązanie tych problemów, a także, co ważniejsze, przyniesie znaczącą korzyść dla żoliborzan – o ile niewielu mieszkańców dzielnicy planuje podróże na Bródno mostem Krasieńskiego, o tyle z przestrzeni placu Wilsona, centralnego punktu dzielnicy, korzysta znacząca część żoliborzan oraz wiele osób spoza dzielnicy (węzeł przesiadkowy, kino, restauracje).</p> <p>2.2. Najpóźniej w momencie budowy mostu Krasieńskiego</p>	<p>do projektu wyjściowego to:</p> <p>Etap I</p> <p>Odcinek plac T. W. Wilsona do ulicy Jagiellońskiej</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zmiana szerokości jezdni ul. Z. Krasieńskiego – zwężenie z 2 do 1 pasa ruchu w każdą stronę, wprowadzenie dodatkowego pasa na wlocie ul. Krasieńskiego na plac Wilsona,</li> <li>– wprowadzenie przystanków tramwajowych i autobusowych w rejonie skrzyżowania z ul. S. Czarnieckiego,</li> <li>– wyeliminowanie możliwości skrętu w lewo z ul. Krasieńskiego w ul. Czarnieckiego od strony Wisłostrady,</li> <li>– zapewnienie wjazdu na jezdnię lokalną znajdującą się po północnej stronie ul. Krasieńskiego tylko przez skrzyżowanie z ul. Dziennikarską,</li> <li>– wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych wzdłuż jezdni północnej ul. Krasieńskiego,</li> <li>– wprowadzenie przystanku autobusowego na wlocie z placu Wilsona w ulicę Krasieńskiego,</li> <li>– zamiana ciągu pieszo-rowerowego na niezależne ciągi pieszy i rowerowy przy jezdni południowej ul. Krasieńskiego na odcinku plac Wilsona – ul. Czarnieckiego,</li> <li>– wprowadzenie placu do zawracania na końcu jezdni lokalnej przy placu Wilsona,</li> <li>– wyniesienie skrzyżowań i przejść dla pieszych wzdłuż jezdni lokalnej na skrzyżowaniu z ul. F. Karpińskiego, Dziennikarską oraz na wysokości ul. Czarnieckiego a także na wlocie ul. Czarnieckiego,</li> <li>– wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych wzdłuż jezdni północnej ul. Krasieńskiego,</li> <li>– korekta lokalizacji i liczby miejsc postojowych przy jezdni lokalnej znajdującej się po stronie północnej ul. Krasieńskiego,</li> <li>– zwężenie do 2 pasów ruchu wlotu ul. Czarnieckiego,</li> <li>– wprowadzenie przejścia dla pieszych w rejonie ul. Kaniowskiej i Zespołu Państwowych Szkół Muzycznych,</li> <li>– zmniejszenie powierzchni węzła z Wisłostradą przez przesunięcie jezdni znajdujących się w ciągu ul. Krasieńskiego (północnej i południowej) o ok. 10 m w stronę linii tramwajowej,</li> <li>– zmniejszenie liczby pasów ruchu na węźle,</li> <li>– zmiana lokalizacji zatoki autobusowej w rejonie wjazdu do Centrum Olimpijskiego –</li> </ul>
--	--	---

	<p>należy objąć Żoliborz strefą płatnego parkowania. Jedynie wprowadzenie płatnego parkowania na Żoliborzu (zwłaszcza w okolicach placu Wilsona) sprawi, że nowa trasa komunikacyjna będzie preferowała transport zbiorowy (zgodnie z deklaracjami wysokich urzędników miejskich) i nie stanie się generatorem wzbudzonego ruchu samochodowego. Już obecnie okolice żoliborskich stacji metra to nieformalny parking „park and ride” – utworzenie nowego połączenia tramwajowego w ciągu ulicy Krasieńskiego to za mało, żeby zmienić przyzwyczajenia kierowców, płatne parkowanie jest niezbędną dodatkową zachętą do wyboru komunikacji zbiorowej w podróży na Żoliborz. Ponadto wprowadzenie płatnego parkowania poprawi sytuację zmotoryzowanych mieszkańców Żoliborza (poprzez ograniczenie popytu na miejsca postojowe), a przede wszystkim – będzie stanowiło asumpt do zlikwidowania nielegalnego parkowania na żoliborskich ulicach i uwolnienia chodników od parkujących niezgodnie z przepisami samochodów.</p> <p>2.3. Należy niezwłocznie zrezygnować z przekształcenia ulicy Krasieńskiego w Trasę Krasieńskiego – alternatywne dla Trasy Armii Krajowej połączenie Woli i Bemowa z Pragę. W tym celu należy:</p> <p>2.3.1. Wykreślić z planów i strategii miejskich przedłużenie ulicy Krasieńskiego do alei Prymasa Tysiąclecia.</p> <p>Przedłużenie ulicy Krasieńskiego do alei Prymasa Tysiąclecia w połączeniu z planowanym mostem wytworzy równoległy i alternatywny do Trasy Armii Krajowej ciąg komunikacyjny, co grozi prowadzeniem ruchu tranzytowego przez środek Żoliborza (zwłaszcza w sytuacjach awarii/zatorów na Trasie AK).</p> <p>2.3.2. Zmienić klasę ulicy Krasieńskiego (i innych ulic na obszarze Żoliborza) z głównej (G) na zbiorczą (Z).</p>	<p>zatoka została przesunięta pomiędzy jezdnię północną skrzyżowania a drogę dojazdową do Centrum Olimpijskiego,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– połączenie układu pieszego i rowerowego po stronie północnej węzła w rejonie ul. Gwiaździstej i wjazdu do Centrum Olimpijskiego wraz z wyznaczeniem dodatkowych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów,</li> <li>– zmiana lokalizacji przystanku tramwajowego – przesunięcie ze strony wschodniej na zachodnią węzła z Wisłostradą.</li> </ul> <p>Etap II</p> <p>Odcinek od ulicy Jagiellońskiej do ulicy Matki Teresy z Kalkuty</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– wydłużenie drogi dojazdowej po wschodniej stronie ulicy Jagiellońskiej o długość 1 przęsła wiaduktu nad terenami kolejowymi,</li> <li>– likwidacja jednego z pasów ruchu na jezdni północnej (wlot na skrzyżowanie z ul. Jagiellońską od strony wiaduktu),</li> <li>– przysunięcie drogi dojazdowej maksymalnie do jezdni głównej i odsunięcie się dzięki temu od zabudowy mieszkaniowej o ok. 9 m,</li> <li>– wydłużenie odcinka jezdni południowej pomiędzy skrzyżowaniem z ulicą św. J. Odrowąża a przejazdem tramwajowym w rejonie włączenia nowej drogi w istniejącą ul. Matki Teresy z Kalkuty,</li> <li>– zwężenie o jeden pas ruchu jezdni głównych nowej drogi prowadzących na skrzyżowanie z ul. Odrowąża.</li> </ul> <p>Nie ma możliwości zachowania w obecnym kształcie terenów zielonych i rekreacyjnych osiedla Śliwice.</p> <p>2.1.</p> <p>W ramach realizacji mostu Krasieńskiego – w związku z powstaniem przeprawy mostowej oraz trasy tramwajowej – nastąpi wprowadzenie nowej organizacji ruchu na pl. Wilsona. Kompleksowa przebudowa pl. Wilsona stanowić będzie w przyszłości odrębne zadanie inwestycyjne, które poprzedzone zostanie stosownymi analizami oraz konsultacjami z mieszkańcami na temat formy i funkcji tego miejsca.</p> <p>2.2.</p> <p>W roku 2012 została wykonana na zlecenie m.st. Warszawy analiza wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w wybranych rejonach Warszawy. Dotyczyła ona także Żoliborza. Obecnie, ze względu na zmiany legislacyjne, konieczna jest aktualizacja tego opracowania. W związku z tym, że wprowadzenie Strefy wiąże się ze zmniejszeniem liczby miejsc postojowych w stosunku do stanu obecnego, niezbędne jest uzyskanie akceptacji społecznej dla tego działania. Konieczne są więc konsultacje</p>
--	---	--

	<p>Ulica Krasińskiego nie spełnia podstawowych parametrów drogi głównej i spełniać nigdy nie będzie – dostosowanie ulicy Krasińskiego do klasy drogi głównej wymagałoby likwidacji większości istniejących przejść dla pieszych i skrzyżowań. Obniżenie klasy drogi będzie więc prostym dostosowaniem do stanu faktycznego, ale również umożliwi rozsądniejsze projektowanie przyszłych inwestycji (w przypadku mostu Krasińskiego jednym ze źródeł konfliktu społecznego, który wybuchł wokół tej inwestycji, była właśnie próba przerobienia ulicy Krasińskiego na drogę klasy głównej, co zupełnie nie przystaje do rzeczywistości). Również w przypadku innych zoliborskich ulic o klasie G (Broniewskiego, Popieluszki, Powązkowska) należy obniżyć klasę do Z – jest to sytuacja analogiczna do ulicy Krasińskiego.</p> <p>2.3.3. W planach miejscowych obejmujących ulicę Krasińskiego – wykreślić poszerzenie o drugą jezdnię. Poszerzanie ulicy Krasińskiego i budowa drugiej jezdni od ulicy Popieluszki do ulicy Powązkowskiej nie ma żadnego uzasadnienia w sytuacji rezygnacji z planowanej niegdyś Trasy Krasińskiego.</p> <p>3. Uwagi szczegółowe</p> <p>3.1. Ulica Krasińskiego, odcinek plac Wilsona – Czarnieckiego.</p> <p>projekt Trasy Krasińskiego poddany konsultacjom społecznym</p> <p>3.1.1. Przekrój ulicy.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ulica Krasińskiego powinna mieć po jednym pasie ruchu w każdym kierunku o minimalnej dopuszczalnej szerokości.</li> <li>• Po stronie południowej: przy jezdni pas zieleni z odtworzonym szpalerem drzew, dalej dwukierunkowa droga dla rowerów oraz chodnik.</li> <li>• Po stronie północnej: przy pasie ruchu pas postojowy, dalej wąski pas zieleni, miejsca postojowe prostopadłe</li> </ul>	<p>społeczne w tym zakresie. Decyzję o wprowadzeniu Strefy podejmuje Rada m.st. Warszawy w stosownej uchwale.</p> <p>2.3./2.3.1.</p> <p>Niezbędna jest do tego zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które określa wiążąco dla miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego układ drogowy wraz z przebiegiem dróg klasy zbiorczej i klas wyższych. W świetle znowelizowanej w 2015 roku Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (przez zapisy w Ustawie z dnia 9 października o rewitalizacji, <i>Dz.U.2015.1777 z dnia 3 listopada 2015 r.</i>), niezbędne stało się wykonanie, w ramach prac nad Studium, szeregu analiz, w tym bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę wraz z oszacowaniem chłonności tych terenów – w powiązaniu z możliwościami finansowymi Miasta i jego rozwojem demograficznym. W związku z tym w pierwszej kolejności konieczne jest wypracowanie metodologii sporządzania wymaganych ustawą analiz i bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę.</p> <p>W powyższej sytuacji nie jest obecnie możliwe wszczęcie procedury zmiany SUIKZP, jak również przystąpienie do wykonywania nowego Studium.</p> <p>2.3.2.</p> <p>Podzielamy stanowisko o celowości racjonalizacji klas dróg, polegającej głównie na obniżeniu klas dróg w obszarze śródmiejskim. Niezbędna jest do tego zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które określa wiążąco dla miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego klasy techniczne dróg. W świetle znowelizowanej w 2015 roku Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (przez zapisy w Ustawie z dnia 9 października o rewitalizacji, <i>Dz.U.2015.1777 z dnia 3 listopada 2015 r.</i>), niezbędne stało się wykonanie, w ramach prac nad Studium, szeregu analiz, w tym bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę wraz z oszacowaniem chłonności tych terenów – w powiązaniu z możliwościami finansowymi Miasta i jego rozwojem demograficznym. W związku z tym konieczne jest wypracowanie metodologii sporządzania wymaganych ustawą analiz i bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę. W powyższej sytuacji nie jest obecnie możliwe wszczęcie procedury zmiany SUIKZP, jak również przystąpienie do wykonywania nowego Studium. Zamierzamy jednak kontynuować rozpoczęte prace mające na celu wypracowanie spójnego schematu układu drogowego z urealnioną klasyfikacją funkcjonalną dróg, która będzie mogła być wprowadzona w przyszłości do Studium. W pracach tych będą też analizowane postulowane zmiany</p>
--	---	---

	<p>(między nimi – istniejący szpaler drzew), jezdnia manewrowa, pas zieleni (z istniejącym szpalerem drzew), chodnik.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nie jest potrzebny osobny pas dla autobusów.</li> <li>• Należy utrzymać zakaz skrętu w lewo w ulicę Czarnieckiego (jak w projekcie).</li> </ul> <p>Ulica Krasieńskiego powinna mieć po jednym pasie ruchu w każdym kierunku – tylko takie rozwiązanie zapewni odpowiednią ilość zieleni, miejsca dla pieszych i rowerzystów, oraz odpowiednią liczbę miejsc postojowych. Po południowej stronie torów tramwajowych należy wyznaczyć jeden pas ruchu o szerokości 4,5 metra – dzięki temu przy jezdni zmieści się pas zieleni, wydzielona droga dla rowerów oraz chodnik. Po północnej stronie torów tramwajowych obok pasa ruchu należy wyznaczyć pas postojowy – dzięki temu możliwe będzie zlikwidowanie parkowania na chodniku wzdłuż budynków. Prostopadłe miejsca postojowe na bocznej jezdni pozostają bez zmian, ale samą jezdnię boczną można zwęzić o ok. metr od strony chodnika – uzyskaną przestrzeń należy przeznaczyć na zielen (pas zieleni wzdłuż chodnika powinien być ciągły).</p> <p>Przeciwko skrętowi w lewo w ulicę Czarnieckiego od wielu lat protestowali mieszkańcy tej i okolicznych ulic, wskazując na znaczne natężenie ruchu tranzytowego na Żoliborzu Oficerskim – ciąg ulic Krasieńskiego i Czarnieckiego umożliwił omijanie korków na Wisłostradzie. Zakaz skrętu został wprowadzony w wyniku konsultacji społecznych w 2013 roku, w trakcie których zdecydowana większość mieszkańców opowiedziała się za likwidacją lewoskrętu. Skrętu w lewo nie było w pierwotnym projekcie Trasy Krasieńskiego, a mieszkańcy wiele razy protestowali przeciwko wprowadzeniu tego rozwiązania do projektu. Przewidywana w projekcie likwidacja „zawrotki” między</p>	<p>klas ulic na terenie dzielnicy Żoliborz.</p> <p>2.3.3. Zadaniem planu miejscowego jest określenie przeznaczenia terenu oraz sposobu jego zagospodarowania, w tym ustalenie linii rozgraniczających dla dróg (szerokość pasa drogowego). Przykładowo, oznaczenia graficzne na rysunku planu osiedla „Sady Żoliborskie” przedstawiające dwie jezdnie ul. Krasieńskiego od ul. ks. J. Popieluszki do ul. W. Broniewskiego nie są ustaleniem planu, tylko zgodnie z jego zapisami pełnią funkcję postulatywną lub informacyjną. Ustalenia w tekście planu nie określają natomiast przekroju ul. Krasieńskiego jako dwujezdniowego.</p> <p>3.1.1. Projekt przewiduje po 1 pasie ruchu o szerokości 3,5 m w każdą stronę. Natomiast po stronie południowej – budowę wydzielonej między chodnikiem a jezdnią dwukierunkowej ścieżki rowerowej, oddzielonej od jezdni pasem zieleni oraz chodnika dla pieszych po stronie parku. Po północnej stronie drogi, wzdłuż budynków, zaprojektowano jezdnię lokalną, do której włączona jest ul. Karpińskiego i zjazdu z ul. Krasieńskiego. Wzdłuż jezdni lokalnej zostało zaprojektowanych 58 miejsc postojowych (w tym 2 dla osób niepełnosprawnych). Dodatkowo, przy jezdni północnej ul. Krasieńskiego pomiędzy pl. Wilsona a skrzyżowaniem z ul. Dziennikarską zostało przewidzianych 21 miejsc postojowych równoległych do drogi. W związku z przyjętą szerokością jezdni nie przewiduje się wydzielonego pasa dla autobusów. Projekt utrzymuje zakaz skrętu w lewo z ul. Krasieńskiego od strony Wisłostrady w ul. Czarnieckiego.</p> <p>3.1.2. Projekt przewiduje wprowadzenie postulatu: ruch rowerowy zostanie oddzielony od ruchu pieszego. Wzdłuż ul. Krasieńskiego planowana jest obustronna, wydzielona dwukierunkowa ścieżka rowerowa z przejazdami w rejonie skrzyżowań. Wyjątek stanowi odcinek po północnej stronie ul. Krasieńskiego, gdzie usytuowana jest jezdnia lokalna (od miejsca do zawracania przy pl. Wilsona do wysokości zjazdu za ul. Czarnieckiego). Ruch rowerowy na tym odcinku skierowany zostanie na jezdnię lokalną i będzie się tam odbywał na zasadach ogólnych. Od drogi lokalnej do węzła z Wisłostradą ma powstać droga rowerowa o szerokości 2,5 m przylegająca do chodnika. Po stronie południowej droga rowerowa będzie przebiegała wzdłuż chodnika dla pieszych od strony jezdni i będzie oddzielona od jezdni pasem zieleni. Ze względu na wymagania dotyczące szerokości jezdni manewrowej zlokalizowanej przy miejscach postojowych prostopadłych do jezdni, nie ma możliwości wydzielania</p>
--	---	---



	<p>jezdniami ulicy Krasińskiego tuż przed placem Wilsona nie powinna być argumentem za przywróceniem skrzyżowania z Czarnieckiego – co prawda po realizacji inwestycji kierowcy jadący od Wisłostrady na Żoliborz Oficerski będą musieli zawrócić przez plac Wilsona, ale nie jest to duże utrudnienie i stanowi minimalne zaledwie wydłużenie czasu jazdy.</p> <p>3.1.2. Sposób prowadzenia ruchu rowerowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Po południowej stronie – wydzielona droga dla rowerów (zamiast planowanego w projekcie ciągu pieszo-rowerowego).</li> <li>• Po północnej stronie – poprowadzenie ruchu rowerowego jezdnią boczną, przy czym należy zmodyfikować organizację ruchu na jezdni bocznej: <ul style="list-style-type: none"> <li>- wprowadzić ruch jednokierunkowy od placu Wilsona w stronę Wisłostrady (zmienić kierunek planowanych w aktualnym projekcie dodatkowych wjazdów i zjazdów na końcach jezdni bocznej</li> <li>- wprowadzić kontrapas rowerowy</li> <li>- wprowadzić wyniesione tarcze skrzyżowań z ulicami Karpińskiego i Dziennikarską (włącznie z przejściami dla pieszych), oraz wyniesione przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Czarnieckiego.</li> </ul> </li> </ul> <p>Ze względu na charakter ulicy Krasińskiego (połączenie placu Wilsona – węzła dróg rowerowych – z drogą rowerową wzdłuż Wisłostrady, Nadwiślańskim Szlakiem Rowerowym i terenami rekreacyjnymi nad Wisłą) wskazane jest utworzenie dwukierunkowych dróg rowerowych po obu stronach ulicy. Po stronie północnej ruch rowerowy może być poprowadzony jezdnią boczną, ale niezbędne jest wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu (wyniesione skrzyżowania). Przy okazji należy zwrócić uwagę, że w aktualnym projekcie dojazdów do mostu Krasińskiego, jezdnia boczna ulicy Krasińskiego zostaje przekształcona w skrót pozwalający kierowcom</p>	<p>kontrapasa dla rowerów na jezdni lokalnej. Projekt przewiduje obsługę jezdni ze skrzyżowania z ul. Dziennikarską i zakłada się ruch dwukierunkowy. Projekt uwzględni postulat dotyczący wyniesienia tarcz skrzyżowań na ciągu jezdni lokalnej oraz w rejonie skrzyżowania z ul. Czarnieckiego.</p> <p>3.1.3. Po południowej stronie projekt przewiduje wydzielony chodnik o szerokości 3 m. Rozwiązania po stronie północnej przewidują chodnik bez możliwości parkowania po stronie budynków oraz miejsca parkingowe wzdłuż drogi lokalnej. Rozwiązania dotyczące zieleni mają być zgodne ze zgłoszonymi postulatami. Możliwość wykonania chodników z płyt betonowych będzie wzięta pod uwagę na etapie sporządzania projektu wykonawczego.</p> <p>3.1.4. Projekt przewiduje odtworzenie wszystkich istniejących przejść dla pieszych. Wlot ul. Czarnieckiego zawężono do szerokości dwóch pasów ruchu. Zakłada się, że ze względów bezpieczeństwa wynikających m.in. z priorytetu dla tramwajów, skrzyżowania będą sterowane sygnalizacją świetlną. Zgodnie z obowiązującymi przepisami stosując sygnalizację na skrzyżowaniu, należy objąć nią wszystkie grupy uczestników ruchu. Dojście do przystanku tramwajowego w rejonie ul. Czarnieckiego ma być możliwe z obu stron peronu. Skrzyżowania na ul. Krasińskiego mają być wyposażone w sygnalizację świetlną, w związku z tym na przejściach nie projektuje się dodatkowych elementów uspokojenia ruchu.</p> <p>3.1.5. Przewidziany został przystanek tramwajowy na skrzyżowaniu z ulicą Czarnieckiego. Przystanki autobusowe są zlokalizowane w sąsiedztwie skrzyżowań. Projekt budowy mostu Krasińskiego nie przewiduje remontu pl. Wilsona – remont ten musi być objęty odrębnym opracowaniem i poprzedzony konsultacjami społecznymi. Projekt przewiduje budowę torowiska zielonego (trawiastego), co wyklucza wspólne przystanki autobusowo-tramwajowe.</p> <p>3.1.6. Projekt przewiduje odtworzenie istniejących miejsc postojowych w rejonie jezdni lokalnej po stronie północnej – 58 szt. Projekt przewiduje 21 miejsc postojowych na pasie postojowym wzdłuż północnej jezdni ul. Krasińskiego.</p> <p>3.1.7. Szerokość pasa zieleni pomiędzy jezdnią a drogą rowerową po stronie południowej jest niewystarczająca dla utworzenia szpaleru drzew. Po stronie północnej projekt nie</p>
--	--	---

	<p>omijać korki przed placem Wilsona. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w kierunku „od placu” rozwiąże ten problem, a przy okazji ułatwi zmotoryzowanym mieszkańcom parkowanie.</p> <p>3.1.3. Lokalizacja i szerokość chodników dla pieszych.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Po stronie południowej – należy zrezygnować z ciągu pieszo-rowerowego i wyznaczyć chodnik wyłącznie dla pieszych (szerokość 2,5 metra wystarczy).</li> <li>• Po stronie północnej – należy zlikwidować parkowanie na chodniku, chodnik od jezdni bocznej powinien być oddzielony ciągłym pasem zieleni. Warto rozważyć punktowe poszerzenie chodnika kosztem pasa zieleni – tam, gdzie nie zagrazi to istniejącym drzewom i jest wskazane ze względu na zwężające chodnik schody, podjazdy do budynków itp. elementy infrastruktury.</li> <li>• Nawierzchnia chodników – normalne płyty 50x50, żadnej kostki Bauma.</li> </ul> <p>Po stronie południowej ruch pieszy nie jest duży – większość pieszych wybiera równoległą drogę przez park Żeromskiego, dlatego po tej stronie wystarczy chodnik o szerokości 2,5 metra (tym niemniej konieczne jest oddzielenie ruchu pieszego od ruchu rowerowego). Po stronie północnej ruch pieszy jest większy, dlatego trzeba rozważyć poszerzenie chodnika tam, gdzie nie koliduje to z istniejącymi drzewami, a także uwolnić chodnik od parkujących samochodów, oddzielając chodnik od jezdni pasem zieleni.</p> <p>3.1.4. Lokalizacja i szerokość przejść dla pieszych</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Należy bezwzględnie zachować wszystkie istniejące przejścia dla pieszych – po obu stronach skrzyżowania z ulicą Czarnieckiego oraz na wysokości ulicy Kaniowskiej.</li> <li>• Wlot ulicy Czarnieckiego należy zwęzić do szerokości dwóch pasów ruchu (6 metrów).</li> <li>• W przypadku lokalizacji przystanków tramwajowych na wysokości ulicy Czarnieckiego – zrezygnować z</li> </ul>	<p>przewiduje zmniejszenia mis drzew rosnących między jezdnią główną i jezdnią lokalną. W projekcie jezdnia lokalna ma szerokość 5 m + 4,5 m na miejsca postojowe. Torowisko tramwajowe jest przewidziane w zabudowie trawiastej.</p> <p>3.2. Projekt przewiduje po 1 pasie ruchu w każdą stronę o szerokości 3,5 m z opaskami obustronnymi (utwardzonym poboczem) o szer. 0,5 m. (szer. jezdni w krawężnikach 4,5 m). Przyjęta szerokość pasa ruchu jest zgodna z szerokością przewidzianą w obowiązujących przepisach dla klasy drogi G. Ruch rowerowy i pieszy przebiega po obydwu stronach jezdni. Rozwiązania dotyczące zieleni będą uwzględniały uwarunkowania terenowe. Przejście dla pieszych przy ul. Kaniowskiej zostanie zachowane, jednakże nie zostanie połączone z przystankami tramwajowymi z powodu przeniesienia przystanków za skrzyżowanie z Wisłostradą (z zachodniej na wschodnią stronę węzła).</p> <p>3.3. Projekt przewiduje zwężenie jezdni w linii ul. Krasieńskiego o ok. 10 m (od strony północnej i południowej) w stosunku do wersji pierwotnej projektu. Dalsze ograniczanie powierzchni węzła jest niemożliwe z uwagi na konieczność zapewnienia minimalnych warunków ruchowych na skrzyżowaniu.</p> <p>Projekt przewiduje, że jezdnie ul. Krasieńskiego prowadząca w stronę Wisłostrady w rejonie skrzyżowania miałyby szerokość 10,5m, co umożliwi wyznaczenie 3 pasów ruchu (w tym pas do skrętu). Taką samą szerokość przed skrzyżowaniem miałyby jezdnie prowadząca z mostu. Szerokość jezdni prowadzących na skrzyżowanie z ul. Wybrzeże Gdynskie to 7 m, co pozwoli na wytyczenie na nich 2 pasów ruchu (w tym pas do skrętu). Jezdnie umożliwiające zjazd ze skrzyżowania będą miały 7 m szerokości (2 pasy ruchu). Wyjątek stanowi zjazd w ul. Krasieńskiego, gdzie jezdnie będzie miała 3,5m szerokości, co umożliwi wyznaczyć jeden pas ruchu. Jezdnie na rondzie będą miały po dwa pasy ruchu i buspas w linii ul. Krasieńskiego. Przystanek autobusowy został przesunięty przed zjazd do Centrum Olimpijskiego. Tam, gdzie rozwiązania geometryczne i wysokościowe na to pozwoliły, kolizje ruchu rowerowego i pieszego zostały ograniczone. Wytyczone zostało przejście dla pieszych oraz przejazdy rowerowe przez jezdnie boczne Wisłostrady przy skrzyżowaniu z ul. Gwiaździstą. W związku z przebudową węzła projekt przewiduje zaadoptowanie możliwie jak najwięcej istniejącej zieleni. Ponadto opracowywany jest projekt nasadzeń nowej zieleni, wykorzystujący całą wolną przestrzeń.</p> <p>3.4.</p>
--	---	--

	<p>sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Przejście dla pieszych przez ulicę Czarnieckiego powinno być wyniesione.</li><li>• Należy zapewnić dojścia do przystanków tramwajowych z obu stron peronów.</li><li>• Należy zapewnić bezpieczeństwo pieszych na przejściach poprzez elementy uspokojenia ruchu, na przykład:<ul style="list-style-type: none"><li>- na jezdni z jednym pasem ruchu i pasem postojowym: ażyle przed przejściem dla pieszych</li><li>- na jezdni z jednym pasem ruchu szerokości 4,5 metra: zwężenie jezdni przed przejściem dla pieszych lub wykonanie części jezdni z innego materiału (pas o szerokości 3,25 – z asfaltu, reszta – z bruku).</li></ul></li></ul> <p>Wszystkie obecnie istniejące przejścia dla pieszych na ulicy Krasieńskiego stanowią część ważnych szlaków komunikacyjnych i z tego powodu muszą zostać zachowane. Należy oczywiście zadbać o bezpieczeństwo pieszych – ale w przypadku zwężenia ulicy Krasieńskiego do jednego pasa w każdym kierunku nie jest potrzebna sygnalizacja świetlna, zwłaszcza na skrzyżowaniu z ulicą Czarnieckiego, gdzie tramwaje i tak będą się zatrzymywać na przystanku. Lepiej zaprojektować ulicę tak, aby kierowcy nie rozpędzali się do prędkości zagrażających pieszym.</p> <p>Ulica Czarnieckiego to droga lokalna w strefie Tempo 30 – przejście przez tę ulicę powinno być wyniesione, a jej szerokość – nie większa niż 2 pasy ruchu. Istotne jest utworzenie nowych przejść dla pieszych zapewniających dojście z obu stron do przystanków tramwajowych, co znacznie skraca drogę pasażerów i zwiększa dostępność przystanków dla okolicznych mieszkańców. Dotyczy to przede wszystkim przystanków przy skrzyżowaniu z ulicą Czarnieckiego – dojście do przystanków przy Wisłostradzie może być poprowadzone od istniejącego</p>	<p>Nad skrzyżowaniem w ciągu ul. Wybrzeże Gdyńskie zaprojektowano dwie estakady. Szerokość jezdni na estakadach wynosi 11,5 m, co pozwala na wyznaczenie 3 pasów ruchu w każdym kierunku. Projekt nie przewiduje prowadzenia Wisłostrady w tunelu oraz wykonania ekranów dźwiękowych typu „tunelowego”. Analiza akustyczna będąca częścią raportu oddziaływania na środowisko, który zostanie sporządzony na potrzeby uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID). Ponowna ocena oddziaływania na środowisko określi niezbędne zabezpieczenia przeciwhałasowe.</p> <p>W chwili obecnej, z uwagi na przyjęty harmonogram realizacji inwestycji, nie są przewidywane zmiany w konstrukcji wiaduktów na węźle. W trakcie realizacji inwestycji zakłada się zatwierdzenie rozwiązań zamiennych zmierzających do redukcji szerokości wiaduktów na węźle z Wisłostradą.</p> <p>3.5. Zakłada się przeznaczenie jednego z dwóch pasów ruchu na każdej jezdni mostu Krasieńskiego dla ruchu autobusowego. Projekt przewiduje budowę schodów pomiędzy wałem a mostem. Z uwagi na koszt inwestycji pozostawiono rozwiązanie tunelowe przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego.</p> <p>3.6.</p> <p>Nie ma możliwości zachowania skweru i placu zabaw w rejonie osiedla Śliwice w obecnym kształcie. W celu zmniejszenia zajętości terenu zmiany projektowe zakładają likwidację skrajnego wydzielonego pasa dla relacji prawoskrętnej na wlocie na skrzyżowanie z ul. Jagiellońską od strony wiaduktu (rejon osiedla Śliwice). Umożliwi to wydłużenie konstrukcji oporowych nasypu, po którym jezdni główna przebiega na odcinku: ul. Jagiellońska – wiadukt nad terenami kolejowymi. Dzięki temu droga dojazdowa (ul. Kotsisa) zostanie maksymalnie przybliżona do jezdni głównej. To znowu spowoduje odsunięcie się od zabudowy mieszkaniowej o max. 9 m. Projekt utrzymuje istniejący przekrój ul. Jagiellońskiej – 2x3 – uzupełniając jedynie istniejący układ o pasy do skrętu w stronę mostu Krasieńskiego. Projekt powstaje w oparciu o obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które przewiduje dla tej drogi klasę G (główna).</p>
--	--	---

	<p>przejścia na wysokości ulicy Kaniowskiej.</p> <p>3.1.5. Lokalizacja przystanków komunikacji publicznej</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Należy przewidzieć przystanki tramwajowe na skrzyżowaniu z ulicą Czarnieckiego.</li><li>• Przystanki autobusowe przysunąć jak najbliżej sąsiednich skrzyżowań (przejeżdżających dla pieszych).</li><li>• Lokalizacja przystanków w rejonie placu Wilsona (w tym: projektowanego przystanku autobusowego na południowej jezdni ulicy Krasińskiego) powinna zostać ustalona w powiązaniu z kompleksowym remontem placu.</li><li>• Rozważyć: wspólne przystanki tramwajowo-autobusowe (zwłaszcza w rejonie skrzyżowania z ulicą Czarnieckiego).</li></ul> <p>Przy skrzyżowaniu z ulicą Czarnieckiego zaplanowano jedynie przystanki autobusowe – potrzebne są tam również przystanki tramwajowe, zwłaszcza że tramwaj powinien być podstawowym środkiem komunikacji na ulicy Krasińskiego po zbudowaniu mostu. Dodatkowe przystanki tramwajowe są potrzebne szczególnie w sytuacji braku zmian na placu Wilsona – istniejące przystanki w rejonie placu są usytuowane zdecydowanie za daleko od skrzyżowania ulicy Krasińskiego i Czarnieckiego, żeby mogły stanowić alternatywę dla pasażerów.</p> <p>Jeśli przystanki tramwajowe przy skrzyżowaniu z Czarnieckiego zostaną zlokalizowane po wschodniej stronie skrzyżowania i będą dostępne z obu końców peronów, można rozważyć przeniesienie przystanków przy Wistostradzie na wschodnią stronę skrzyżowania (jeśli mieszkańcy osiedla Kępa Potocka i domów przy Kaniowskiej będą mieli łatwy dostęp do przystanków przy Czarnieckiego, przystanek przy Wistostradzie można przesunąć do obsługi terenów nad Wisłą, które zgodnie z planem miejscowym przeznaczone są do zabudowy).</p>	
--	--	--

	<p>Przystanki autobusowe powinny być lokalizowane jak najbliżej przejść dla pieszych, aby skrócić drogę dojścia pasażerów.</p> <p>3.1.6. Liczba i lokalizacja miejsc parkingowych</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Liczba miejsc postojowych powinna pozostać bez zmian.</li><li>• Należy uniemożliwić parkowanie na chodniku po północnej stronie ulicy, tworząc w zamian pas postojowy na jezdni północnej (od ulicy Czarnieckiego do placu Wilsona).</li></ul> <p>Nie należy zwiększać liczby miejsc postojowych – nowe miejsca postojowe w okolicy stacji metra nie przysłużą się okolicznym mieszkańcom, lecz będą jedynie zachętą do przyjeżdżania samochodami na Żoliborz i przesiadania się tu do metra. Nowa inwestycja mostowa powinna zachęcać do korzystania z komunikacji publicznej i dojazdów do metra tramwajem.</p> <p>Pierwotnie rozważaliśmy dodatkowy pas postojowy na jezdni południowej, jednak w trakcie warsztatów konsultacyjnych wypracowane zostało rozwiązanie z pasem postojowym jedynie na jezdni północnej i większą powierzchnią zieleni – zgodnie uznane przez uczestników warsztatów za najlepsze.</p> <p>3.1.7. Zieleń – analiza możliwości dodatkowych nasadzeń drzew i krzewów.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Po południowej stronie jest miejsce na pas zieleni o szerokości ok. 2,5 metra, między chodnikiem i drogą dla rowerów a jezdnią. W tym miejscu należy odtworzyć istniejący tu niegdyś rząd drzew.</li><li>• Po stronie północnej:<ul style="list-style-type: none"><li>- Nie zmniejszać mis drzew rosnących między jezdnią główną i jezdnią boczną.</li><li>- Pas zieleni wzdłuż chodnika poszerzyć kosztem jezdni bocznej (zwięzić jezdnię do przepisowej szerokości 10 metrów).</li></ul></li></ul>	
--	--	--

	<p>- Pas ten powinien być ciągły – bez zabetonowanych przerw, które obecnie wykorzystywane są do parkowania, przez co samochody zastawiają chodnik, utrudniając ruch pieszy.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Istotne jest, aby torowisko tramwajowe było trawiaste (jak w projekcie).</li></ul> <p>3.2. Ulica Krasińskiego, odcinek Czarnieckiego – Wisłostrada.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ulica Krasińskiego powinna mieć po jednym pasie ruchu w każdym kierunku o minimalnej dopuszczalnej szerokości.</li><li>• Ruch pieszy i rowerowy – poprowadzony z boku jezdni (jak w projekcie).</li><li>• Jezdnię południową należy odsunąć od istniejących drzew. Niedopuszczalne jest projektowanie krawężnika jezdni w odległości centymetrów od istniejących drzew.</li><li>• Zachować istniejące przejście dla pieszych na wysokości ulicy Kaniowskiej. Przejście powinno być połączone z przystankami tramwajowym przy skrzyżowaniu z Wisłostradą.</li></ul> <p>3.3. Węzeł z Wisłostradą, rozwiązania na poziomie terenu. projekt Trasy Krasińskiego poddany konsultacjom społecznym</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Skrzyżowanie z Wisłostradą należy zmniejszyć tak, aby przypominało normalne skrzyżowanie w mieście, a nie węzeł tras szybkiego ruchu.</li><li>• Należy zarówno ograniczyć rozmiary skrzyżowania, zbliżając do siebie jezdnie, jak i zmniejszyć liczbę pasów ruchu.</li><li>• Wloty na skrzyżowanie powinny mieć 2 pasy ruchu (plus ewentualnie jeden na bardziej obciążonych kierunkach), wyloty – jeden pas ruchu (z wyjątkiem wjazdu na most – 2 pasy ruchu). Jezdnie na skrzyżowaniu zamiast 3 powinny mieć 2 pasy ruchu.</li></ul>	
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Przystanek autobusowy w kierunku północnym powinien być usytuowany bezpośrednio za skrzyżowaniem z Krasieńskiego, a nie dopiero za skrzyżowaniem z ulicą Gwiaździstą.</li><li>• Należy zminimalizować liczbę miejsc kolizji ruchu rowerowego i pieszego. Dobrym rozwiązaniem byłoby zachowanie konsekwencji w lokalizacji drogi rowerowej zawsze bliżej jezdni. Drogi rowerowe, zasadniczo oddzielone od jezdni pasem zieleni, w rejonie skrzyżowań mogłyby łączyć się z jezdnią.</li><li>• Należy rozważyć wytyczenie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego przez jezdnie boczne Wisłostrady przy skrzyżowaniu z ulicą Gwiaździstą.</li><li>• Przy projektowaniu należy zwrócić uwagę na ochronę i zachowanie jak największej liczby istniejących drzew i krzewów. Przy wprowadzaniu nowych nasadzeń trzeba wziąć pod uwagę wykorzystanie zieleni do ograniczenia oddziaływania akustycznego Wisłostrady na budynki Żoliborza Oficerskiego (ul. Kaniowska) i osiedla Kępa Potocka.</li></ul> <p>Zmniejszenie rozmiarów skrzyżowania poprawi warunki ruchu pieszego i rowerowego (mniejsze odległości do pokonania), ale przede wszystkim zwiększy obszar zieleni dostępny dla mieszkańców (zieleni znajdzie się nie w środku skrzyżowania, tylko na zewnątrz). Zmniejszenie liczby pasów ruchu zapewni preferencję dla komunikacji zbiorowej (linii tramwajowej), wpłynie na uspokojenie ruchu samochodowego, a przede wszystkim pozwoli zwiększyć obszar zieleni.</p> <p>Obecnie skrzyżowanie ulicy Krasieńskiego z Wisłostradą, choć rozległe, jest w przeważającej części terenem zielonym z pięknymi drzewami i krzewami (choć obszar ten jest niedostępny dla mieszkańców). Projektując zmiany należy zachować ten charakter – jezdnie nie powinny być wyraźnie szersze niż obecnie (nie więcej niż</p>	
--	---	--

	<p>2 pasy ruchu), dzięki czemu obszar zieleni nie zmniejszy się znacząco. Natomiast zmniejszenie rozmiarów skrzyżowania pozwoli na udostępnienie tej zieleni mieszkańcom.</p> <p>3.4. Estakady na węźle z Wisłostradą.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Należy zachować obecną szerokość estakad – po dwa pasy ruchu w obu kierunkach.</li><li>• Rozważyć osłonięcie jezdni dźwiękochłonnymi ekranami tunelowymi lub poprowadzić Wisłostradę w tunelu zamiast na estakadach.</li></ul> <p>Ekran tunelowy podobny do tych zainstalowanych na Trasie AK i Trasie Toruńskiej poprawi klimat akustyczny osiedla Kępa Potocka, w skład którego wchodzi m. in. trzy siedemnastopiętrowe wieżowce. Nawet jeśli normy hałasu nie są na tym osiedlu przekroczone, Wisłostrada stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców – wykonanie ekranów tunelowych wpłynie bardzo pozytywnie na odbiór całej inwestycji mostowej.</p> <p>3.5. Most Krasińskiego.</p> <p>projekt Trasy Krasińskiego poddany konsultacjom społecznym</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Jeden z dwóch pasów ruchu należy przeznaczyć dla komunikacji zbiorowej (buspas).</li><li>• Trasa mostowa nad ciągami spacerowo-rowerowymi wzdłuż wałów przeciwpowodziowych nad Wisłą powinna być poprowadzona estakadą, nie nasypem - tak aby pod mostem piesi nie przechodzili wąskim tunelem (jak w projekcie). Należy również zaprojektować schody z wałów na most.</li></ul> <p>Przeznaczenie jednego z dwóch pasów ruchu na buspas zapewni preferencję dla komunikacji zbiorowej, ponadto dwupasowy przekrój mostu nie ma uzasadnienia wobec zwężenia ulicy Krasińskiego (dojazdu do mostu) do jednego pasa ruchu. Zachowanie dwóch pasów ruchu na moście dla komunikacji indywidualnej będzie przyczyną</p>	
--	---	--



		<p>korków przed skrzyżowaniem z Wisłostradą. Należy również zapewnić połączenie między szlakami rowerowo-pieszymi na wałach przeciwpowodziowych po obu stronach rzeki a chodnikami i drogami rowerowymi na moście – obok zaplanowanego w projekcie połączenia bez stopni (które wymaga dojścia od wału do początku nasypu trasy mostowej) należy zbudować również schody bezpośrednio przy szlakach na wałach.</p> <p>3.6. Osiedle Śliwice projekt Trasy Krasińskiego poddany konsultacjom społecznym</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jedyne skwer i teren rekreacyjny na osiedlu Śliwice powinien być bezwzględnie zachowany – dojazd do osiedla może być poprowadzony od strony kolejnego skrzyżowania ulicy Jagiellońskiej.</li> <li>• Należy zwięzić jezdnie i rozmiary skrzyżowania trasy mostowej z ulicą Jagiellońską.</li> <li>• Dostosować ulicę Jagiellońską do przekroju 2x2 i zaprojektować drogi rowerowe po obu stronach tej ulicy.</li> <li>• Podobnie jak na obszarze Żoliborza – obniżyć klasę drogi dojazdowej do mostu i wprowadzić elementy uspokojenia ruchu na odcinku przechodzącym przez osiedla mieszkaniowe.</li> </ul> <p>Aktualny projekt w obrębie osiedla Śliwice przewiduje zabetonowanie pasa o szerokości 70 metrów i likwidację w całości jedynego terenu zielonego i rekreacyjnego na osiedlu. Należy tak zmienić projekt, aby zachować tereny zielone, a jeśli to niemożliwe – w ramach inwestycji stworzyć nowy skwer i plac zabaw w pobliżu. Podobnie jak na lewym brzegu Wisły, należy zmniejszyć liczbę pasów ruchu i ich szerokość, tak aby na skrzyżowaniu zamiast 4-5 pasów ruchu były 2-3.</p>	
5.	<b>Antoni O.</b>	„Poniżej link do strony gdzie zbiorczo przedstawiamy 12 stron uwag zgłoszonych do CKS-u przez Stowarzyszenie Żoliborzan w ramach konsultacji społecznych	Na potrzeby pozyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zgodnie z art. 11d. ust. 1 pkt 8 i 9 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych ( <i>Dz.U. 2003</i>

		<p>dotyczących "Mostu Krasińskiego".  <a href="http://www.zoliborzanie.org/2016/03/uwagi-stowarzyszenia-zoliborzan-do.html">http://www.zoliborzanie.org/2016/03/uwagi-stowarzyszenia-zoliborzan-do.html</a>  Mamy nadzieję, że wszystkie uwagi znajdą odzwierciedlenie w aktualizowanym projekcie. Prosimy o dokładną informację o dalszych etapach procesu inwestycyjnego: jakie decyzje administracyjne są wymagane przed ostatecznym wystąpieniem o zgodę na realizację tej konkretnej inwestycji drogowej".</p>	<p>nr 80 poz. 721) uzyskiwane będą niżej wymienione opinie i decyzje administracyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) opinia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie – w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią,</li> <li>b) opinia właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków – w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów (w przypadku Warszawy – Stołeczny Konserwator Zabytków),</li> <li>c) opinia Polskich Kolei Państwowych Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie – w odniesieniu do linii kolejowej,</li> <li>d) decyzja zwalniająca od zakazów, określonych przepisem art. 40 i art. 88l ustawy Prawo wodne, która zostanie wydana przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie,</li> <li>e) decyzja zwalniająca od zakazów, określonych przepisem art. 88n ustawy Prawo wodne, która zostanie wydana przez Marszałka Województwa Mazowieckiego,</li> <li>f) decyzja udzielająca pozwolenia wodnoprawnego, która zostanie wydana przez Prezydenta m.st. Warszawy,</li> <li>g) decyzja na wycinkę drzew, która zostanie wydana przez Stołecznego Konserwatora Zabytków.</li> </ul> <p>W chwili obecnej pozyskiwane są decyzje Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zezwalające na wykonanie czynności podlegającym zakazom w stosunku do dziko występujących lub innych niż dziko występujących gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną.</p> <p>Ponadto informujemy, że w dniu 08.03.2011 r. wydana została przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji jw., utrzymana w mocy decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 06.08.2012 r.</p>
6.	<b>Igor B.</b>	<p>„Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. 2002 Nr 153, poz. 1271 zm.), wnoszę o udzielenie informacji: o jakie decyzje administracyjne Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych będzie występował lub wystąpił jako inwestor przed wystąpieniem lub w związku z wystąpieniem o zgodę na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie Trasy Krasińskiego?”</p>	<p>„Odpowiadając na Pański wniosek o udzielenie informacji publicznej z dnia 11.03.2016 r. Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych informuje, że inwestycja jw. realizowana jest na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Zgodnie z treścią art. 11d. ust. 1 pkt 8 i 9 wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w szczególności opinie i wymagane przepisami odrębnymi decyzje administracyjne (w tym decyzję udzielającą pozwolenia wodnoprawnego). Opinie, o których mowa w ust. 1 pkt 8 powyższej ustawy, zastępują uzgodnienia, pozwolenia,</p>

			opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami. Ponadto informujemy, że w dniu 08.03.2011 r. wydana została przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji jw., utrzymana w mocy decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 06.08.2012 r.”
7.	<b>Igor B.</b>	„Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. 2002 Nr 153, poz. 1271 zm.), wnoszę o udzielenie informacji - jakie opinie i wymagane przepisami odrębnymi decyzje administracyjne i od jakich organów zostały uzyskane lub będą uzyskiwane przez inwestora zgodnie z art. 11 d pkt 8) i 9) ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych do złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie Trasy Krasińskiego na odcinku Plac Wilsona-Budowlana (względnie Most Krasińskiego z dojazdami) – proszę o enumeratywne wymienienie opinii i decyzji, ich zakresu oraz organu wydającego a także stadium na jakim znajduje się wydawanie danej opinii/decyzji (przed złożeniem wniosku, po złożeniu, wydana itd.). Jednocześnie informuję, że informacja przekazana 25 marca 2016 roku nie stanowi prawidłowej informacji ponieważ nie wskazuje jakie opinie i decyzje administracyjne będą uzyskiwane a wskazuje tylko ogólną podstawę prawną.”	„Odpowiadając na Pański wniosek o udzielenie informacji publicznej z dnia 05.04.2016 r. informuję, że na potrzeby pozyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zgodnie z art. 11d. ust. 1 pkt. 8 i 9 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych uzyskiwane będą nw. opinie i decyzje administracyjne: a) opinia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie – w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią, b) opinia właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków – w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów (w przypadku Warszawy – Stołeczny Konserwator Zabytków), c) opinia Polskich Kolei Państwowych Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie – w odniesieniu do linii kolejowej, d) decyzja zwalniająca od zakazów, określonych przepisem art. 40 i art. 88l ustawy Prawo wodne, która zostanie wydana przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, e) decyzja zwalniająca od zakazów, określonych przepisem art. 88n ustawy Prawo wodne, która zostanie wydana przez Marszałka Województwa Mazowieckiego, f) decyzja udzielająca pozwolenia wodnoprawnego, która zostanie wydana przez Prezydenta m.st. Warszawy, g) decyzja na wycinkę drzew, która zostanie wydana przez Stołeczny Konserwator Zabytków. W chwili obecnej pozyskiwane są decyzje Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zezwalające na wykonanie czynności podlegające zakazom w stosunku do dziko występujących lub innych niż dziko występujących gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną. Ponadto informujemy, że w dniu 08.03.2011 r. wydana została przez Regionalnego

			Dyrektora Ochrony Środowiska decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji jw., utrzymana w mocy decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 06.08.2012 r.
8.	<b>Małgorzata B., Irmira S.-B.</b>	<p>Postulaty do projektu Trasy Mostu Krasińskiego:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Obniżyć klasyfikację ulicy Krasińskiego z głównej na lokalną (klasa drogi skutkuje szerokością pasów, odległością przejść dla pieszych, prędkością jazdy, itp.)</li> <li>2. Na odcinku ul. Krasińskiego – węzeł z Wisłostradą – (na wysokości wlotu w ul. Czarnieckiego) – pasy węższe – szer.3,0 m (a nie 3,5)m. Optymalnie 1 pas szerokość – 4 m.</li> <li>3. Na odcinku ul. Krasińskiego – wlot w ul. Czarnieckiego – plac Wilsona (wzdłuż Parku Żeromskiego) zaprojektować odrębną ścieżkę rowerową (a nie pas pieszo-rowerowy –to niefunkcjonalna fikcja) dwukierunkową (obowiązująca szerokość 2 m), z inną nawierzchnią niż chodnik (model – Aleje Ujazdowskie). Ścieżkę rowerową oddzielić dodatkowym pasem zieleni od jezdni.</li> <li>4. Na odcinku ul. Krasińskiego – wlot ul. Czarnieckiego – Plac Wilsona ( wzdłuż Parku Żeromskiego) – jezdnie zredukować z dwóch pasów do jednego szer.4 m. Po obu stronach pojedynczych pasów jezdni wprowadzić pas zieleni z drzewami (model – Aleje Ujazdowskie). Proponowany przekrój ulicy Krasińskiego (odcinek wzdłuż parku Krasińskiego): od strony Parku Krasińskiego – chodnik 3 m, ścieżka rowerowa dwukierunkowa 2 m (inna nawierzchnia niż chodnik), pas zieleni z nowymi drzewami 2.5 m (w tym pasie przystanek autobusowy przy placu Wilsona), jezdnia - 1 pas 3,5 m, linia tramwajowa 2-kierunkowa pokryta trawą 8m, jezdnia- 1 pas 3,5 m, pas zieleni 2m+jezdnia lokalna z miejscami parkingowymi jak w projekcie. Przejście dla pieszych wyposażyć w sygnalizację. Odrębna ścieżka dla</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Droga projektowana jest zgodnie z obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które przewiduje dla niej klasę G (główna). Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które określa wiążąco dla miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego układ drogowy wraz z przebiegiem dróg klasy zbiorczej i klas wyższych, w świetle znowelizowanej w 2015 roku Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (przez zapisy w Ustawie z dnia 9 października o rewitalizacji, <i>Dz.U.2015.1777 z dnia 3 listopada 2015 r.</i>), wymaga wykonania, w ramach prac nad Studium, szeregu analiz, w tym bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę wraz z oszacowaniem chłonności tych terenów – w powiązaniu z możliwościami finansowymi Miasta i jego rozwojem demograficznym. W związku z tym w pierwszej kolejności konieczne jest wypracowanie metodologii sporządzania wymaganych ustawą analiz i bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę. W powyższej sytuacji nie jest obecnie możliwe wszczęcie procedury zmiany SUIKZP, jak również przystąpienie do wykonywania nowego Studium.</li> <li>2. Na każdej jezdni ul. Krasińskiego ma być wyznaczony jeden pas ruchu o szerokości 3,5 m (szerokość pasa ruchu dla klasy drogi G wynikająca z przepisów).</li> <li>3. Przyjęty kierunek zmian uwzględnia postulowane rozwiązanie.</li> <li>4. Kierunek zmian w projekcie ul. Krasińskiego przewiduje, że ulica będzie miała dwie jezdnie z jednym pasem ruchu i poszerzeniem w rejonie wjazdu na pl. Wilsona do 2 pasów ruchu i na węzeł z Wisłostradą (za przejściem w rejonie ul. Kaniowskiej) do 3 pasów ruchu. Wzdłuż ul. Krasińskiego przewiduje się obustronną, wydzieloną dwukierunkową ścieżkę rowerową z przejazdami w rejonie skrzyżowań. Wyjątek stanowi odcinek po północnej stronie ul. Krasińskiego, gdzie usytuowana jest jezdnia lokalna (od miejsca do zawracania przy pl. Wilsona do wysokości zjazdu za ul. Czarnieckiego). Ruch rowerowy na tym odcinku skierowany zostanie na jezdnię lokalną i będzie się tam odbywał na zasadach ogólnych. Od drogi lokalnej do węzła z Wisłostradą ma powstać droga rowerowa o szerokości 2,5 m przylegająca do chodnika. Po stronie południowej droga rowerowa będzie przebiegała wzdłuż chodnika dla pieszych od strony jezdni i będzie oddzielona od jezdni pasem zieleni. Projekt przewiduje budowę wydzielonych ciągów pieszych, zarówno po stronie północnej jak i</li> </ol>

	<p>rowerów powinna być zrealizowana w wyniku głosowania na budżet partycypacyjny 2015 r. W obecnym projekcie ścieżki rowerowe po obu stronach Krasińskiego urywają się przy Placu Wilsona, nie możemy się na to zgodzić.</p> <p>5. Przy węźle z Wisłostradą – przy wjeździe w ulicę Krasińskiego – ograniczenie prędkości do 50 km/h 9a nie 60 km/h).</p> <p>6. Na odcinku-węzeł z Wisłostradą-przystanek autobusowy (wlot Czarnieckiego)-przywrócić przejście dla pieszych na przedłużeniu ulicy Kaniowskiej-do Kępy Potockiej. W obecnym projekcie jest usunięte, Piesi i rowerzyści będą zmuszeni do przekraczania ulicy Krasińskiego przy samym węźle z Wisłostradą, w jej najszerszym miejscu (ul. Krasińskiego w kierunku centrum ma w tym miejscu 14 metrów – 4 pasy) wśród hałasu i spalin. Przejście dla pieszych wyposażyc w sygnalizację świetlną.</p> <p>7. Węzeł z Wisłostradą zredukować liczbę pasów ulicy Krasińskiego z Wisłostrady i Mostu z 4 do 3 9dwa pasy do skrzyżowania w Wisłostradę, jeden pas w kierunku palcu Wilsona. Zredukować liczbę pasów we wszystkich jezdniach węzła, zwłaszcza tych tworzących rondo.</p> <p>8. Wycofać się z realizacji Studium Zagospodarowania Miasta Trasę Krasińskiego (transytowe połączenie Mostu Krasińskiego z Aleją Tysiąclecia).</p> <p>9. Wszystkie przejścia dla pieszych powinny być wyposażone w sygnalizację świetlną.</p> <p>10. Most - wspólna dwukierunkowa kładka dla pieszych i rowerzystów po jednej stronie mostu.</p>	<p>południowej ul. Krasińskiego, z pełną obsługą przejść dla pieszych w rejonach przystanków i skrzyżowań. Mając na uwadze potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w związku z zakładanym priorytetem dla ruchu tramwajowego, w rejonie skrzyżowań przewiduje się budowę sygnalizacji świetlanych. Przejścia dla pieszych będą zlokalizowane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– w rejonie pl. Wilsona,</li> <li>– przed i za skrzyżowaniem z ul. Czarnieckiego,</li> <li>– na końcu przystanku tramwajowego za ul. Czarnieckiego,</li> <li>– w rejonie ul. Kaniowskiej i Zespołu Państwowych Szkół Muzycznych.</li> </ul> <p>5. Maksymalna dopuszczalna prędkość na ul. Krasińskiego ma wynosić 50 km/h.</p> <p>6. Przejście dla pieszych w rejonie ul. Kaniowskiej zostało zaprojektowane.</p> <p>7. Skrzyżowanie ul. Krasińskiego z ul. Wybrzeże Gdyńskie i zjazdem z nowego mostu ma być dwupoziomowe. Projekt przewiduje, że jezdnia ul. Krasińskiego prowadząca w stronę Wisłostrady w rejonie skrzyżowania miałyby szerokość 10,5 m, co umożliwi wyznaczenie 3 pasów ruchu (w tym pas do skrzyżowania). Taką samą szerokość przed skrzyżowaniem miałyby jezdnie prowadzące z mostu. Szerokość jezdni prowadzących na skrzyżowanie z ul. Wybrzeże Gdyńskie to 7 m, co pozwala na wytyczenie na nich 2 pasów ruchu (w tym pas do skrzyżowania). Jezdnie umożliwiające zjazd ze skrzyżowania będą miały 7 m szerokości (2 pasy ruchu). Wyjątek stanowi zjazd w ul. Krasińskiego, gdzie jezdnia będzie miała 4,5 m szerokości (wraz z utwardzonym, obustronnym poboczem, czyli opaskami o szerokości 0,5 m), co pozwoli wyznaczyć jeden pas ruchu. Jezdnie na rondzie będą miały po dwa pasy ruchu i buspas w linii ul. Krasińskiego. Szerokość jezdni na estakadach wynosi 11,5 m, co pozwala na wyznaczenie 3 pasów ruchu w każdym kierunku. Jezdnie łącznicowe pomiędzy Wybrzeżem Gdyńskim a rondem będą miały szerokość umożliwiającą wyznaczenie dwóch pasów ruchu. Z uwagi na przyjęty harmonogram realizacji inwestycji nie są obecnie przewidywane zmiany konstrukcyjne wiaduktów. W trakcie realizacji inwestycji zakłada się zatwierdzenie rozwiązań zamiennych zmierzających do redukcji szerokości wiaduktów na węzeł z Wisłostradą.</p> <p>8. Niezbędna jest do tego zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które określa wiążąco dla miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego układ drogowy wraz z przebiegiem dróg klasy zbiorczej i klas wyższych. W świetle znowelizowanej w 2015 roku Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (przez zapisy w Ustawie z dnia 9 października o rewitalizacji, Dz.U.2015.1777 z dnia 3 listopada 2015 r.),</p>
--	--	--

			<p>niezbędne stało się wykonanie, w ramach prac nad Studium, szeregu analiz, w tym bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę wraz z oszacowaniem chłonności tych terenów – w powiązaniu z możliwościami finansowymi Miasta i jego rozwojem demograficznym. W związku z tym w pierwszej kolejności konieczne jest wypracowanie metodologii sporządzania wymaganych ustawą analiz i bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę. W powyższej sytuacji nie jest obecnie możliwe wszczęcie procedury zmiany SUIKZP, jak również przystąpienie do wykonywania nowego Studium.</p> <p>9. Przewiduje się budowę sygnalizacji świetlnej przy przejściach dla pieszych.</p> <p>10. Z uwagi na koszty oraz przyjęty harmonogram prac nad inwestycją nie przewiduje się zmian projektowych w zakresie obiektów inżynierskich przeprawy mostowej. Kwestią dyskutowaną podczas konsultacji społecznych było przeznaczenie pasów ruchu na moście i zgodnie z postulatami przewiduje się, że jeden z pasów ruchu będzie oznaczony jako buspas.</p>
9.	<b>Jacek B.</b>	<p>Wydaje się, że przy budowie Mostu Krasińskiego i wiaduktu nad torami ginie szansa wykorzystania stacji PKP Praga jako naturalnego miejsca / węzła przesiadkowego z parkingiem P&amp;R.</p>	<p>Dokumentacja projektowa przewiduje połączenie stacji PKP z przystankami tramwajowymi na estakadzie (schody i windy). Rozwiązanie takie umożliwi przesiadkę kolej – tramwaj i tramwaj – kolej, czyli stworzy dogodny punkt przesiadkowy. Lokalizacji parkingu P&amp;R we wskazanym miejscu nie została przewidziana w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Wątpliwą wydaje się również zasadność budowy parkingu w tej lokalizacji, biorąc pod uwagę możliwości jego usytuowania, a w szczególności istniejący rozległy układ torowy w sąsiedztwie stacji PKP.</p>
10.	<b>Maria F.</b>	<p>1) Należy jak najszybciej wykreślić ze Studium Uwarunkowań i MPZP planowane przedłużenie Krasińskiego do Trasy AK i budowę tzw. Trasy Krasińskiego. Prowadziłaby ona przez silnie zurbanizowane tereny, także w okolicy nowo wybudowanych osiedli mieszkalnych. Należy udzielić pozwoleń na budowę w miejscu obecnie projektowanego przedłużenia, by zagwarantować brak możliwości powrotu do planów przedłużenia w przyszłości.</p> <p>2) Należy zagwarantować zachowanie jednopasmowego charakteru Krasińskiego za pl. Wilsona</p> <p>3) Należy wprowadzić na Żoliborzu strefę płatnego</p>	<p>1) Niezbędna jest do tego zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, które określa wiążąco dla miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego układ drogowy wraz z przebiegiem dróg klasy zbiorczej i klas wyższych. W świetle znowelizowanej w 2015 roku Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (poprzez zapisy w Ustawie z dnia 9 października o rewitalizacji, <i>Dz.U.2015.1777 z dnia 3 listopada 2015 r.</i>), niezbędne stało się wykonanie, w ramach prac nad Studium, szeregu analiz, w tym bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę wraz z oszacowaniem chłonności tych terenów – w powiązaniu z możliwościami finansowymi Miasta i jego rozwojem demograficznym. W związku z tym w pierwszej kolejności konieczne jest wypracowanie metodologii sporządzania wymaganych ustawą analiz i bilansu terenów przewidzianych pod zabudowę.</p>

		parkowania.	<p>W powyższej sytuacji nie jest obecnie możliwe wszczęcie procedury zmiany SUIKZP, jak również przystąpienie do wykonywania nowego Studium.</p> <p>2) Zagwarantowanie terenu niezbędnego pod budowę drogi odbywa się przez uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Jego zadaniem jest jednak tylko określenie przeznaczenia terenu oraz sposobu jego zagospodarowania, w tym ustalenie linii rozgraniczających dla dróg (szerokość pasa drogowego). Nie decyduje on jednak o możliwościach w zakresie geometrii rozwiązań drogowych, w tym ilości jezdni.</p> <p>Przykładowo, oznaczenia graficzne na rysunku planu osiedla „Sady Żoliborskie”, przedstawiające dwie jezdnie ul. Krasińskiego od ul. Popieluszki do ul. Broniewskiego nie są ustaleniem planu, tylko – zgodnie z jego zapisami – pełnią funkcję postulatyczną lub informacyjną. Ustalenia w tekście planu nie określają natomiast przekroju ul. Krasińskiego jako dwujezdniowego.</p> <p>3) W roku 2012 została wykonana na zlecenie m.st. Warszawy analiza wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w wybranych rejonach Warszawy, dotyczyła ona także Żoliborza. Obecnie, ze względu na zmiany legislacyjne, konieczna jest aktualizacja tego opracowania. W związku z tym, że wprowadzenie Strefy wiąże się ze zmniejszeniem liczby miejsc postojowych w stosunku do stanu obecnego, niezbędne jest uzyskanie akceptacji społecznej dla tego działania. Konieczne są więc konsultacje społeczne w tym zakresie. Decyzję o wprowadzeniu Strefy podejmuje Rada m.st. Warszawy w stosownej uchwale.</p>
11.	<b>Łukasz K.</b>	<p>„Witam, chciałem wyrazić swoją opinie dotyczącą tego mostu. Myślę że jest on całkowicie zbędny, sąsiednie mosty nie są zakorkowane, gdański korkuje się tylko między 7.00-9.00 co uważam za zupełnie normalne. Grota Roweckiego też jest dobrze przejezdny, uważam że problemem komunikacyjnym warszawy nie jest most w tym rejonie a auta korkujące miasto. Przez co są to auta na rejestracjach pod warszawskich czyli tych państwa problem warszawskich przepraw nie dotyczy, warszawiaczy mają problem z komunikacją miejską jak niedokończona druga linia metra i to powinno być problem do rozwiązania. Należy również zwrócić uwagę na przyrodę pomiędzy mostami gdańskim i Roweckiego,</p>	<p>Rozstrzygnięcia dot. mostu Krasińskiego ujęte zostały zarówno w Strategii Miasta Stołecznego Warszawy do roku 2020 jak i Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Konsekwentnie do tych zapisów informacje takie pojawiają się w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i projektach tych planów.</p> <p>Przedstawiona ocena funkcjonowania komunikacji publicznej nie znajduje potwierdzenia, szczególnie w przeprowadzanych Warszawskich Badaniach Ruchu (WBR 2015), których wyniki wskazują, że z komunikacji publicznej korzysta prawie 57% mieszkańców (podróże piesze).</p> <p>Oдноśnie ochrony zasobów przyrodniczych podkreślić należy, że projektanci mostu od początku o tym pamiętali, szczególnie o obszarze Natura 2000. Właśnie ze względu na wskazany obszar została przyjęta np. konstrukcja mostu bez podpór bezpośrednio w nurcie rzeki oraz minimalna możliwa liczba podpór na obszarze między wałami</p>

		<p>codziennie spaceruje tam z psem i nie jest problemem spotkać sarny, dziki, bobry i lisy i całą paletę ptaków. Więcej dzikich zwierząt można spotkać właśnie tam niż w parku kampinoskim, budowa tego mostu na pewno nie odbije się dobrze na tamtejszej przyrodzie. Tym bardziej, że żadna ze stolic europejskich nie może pochwalić się taką przyrodą rzeczną bo został zamienione w zwyczajny betonowy kanał. I ja jako mieszkaniec sąsiedztwa mostu Krasieńskiego jestem temu całkowicie przeciwny. Skuteczniejszym sposobem odkorkowania Warszawy będą szlabany na wjazdach do miasta i pobór opłaty, dowodem na to jest widok miasta w każde ze świąt i długich weekendów gdy fałszywi warszawiacy wracają do swoich domów.”</p>	<p>przeciwpowodziowymi. W wyniku przeprowadzonej kompleksowej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w decyzji z dnia 08.03.2011 r. o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził jednocześnie konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.</p>
12.	<p><b>Karolina K.</b></p>	<p>„Witam! Podczas obrad okrągłego stołu padły ze strony ZMID informacje, że mają pomysły na zawężenie tej inwestycji na odcinku Śliwic i na uratowanie skwerów, ale powiedzą o nich podczas konsultacji społecznych. W pierwszej części spotkania takich propozycji nie słyszałam. Czy pojawiły się podczas rozmów przy mapach, w których ja nie uczestniczyłam? Problemów na naszym terenie jest tak dużo, że formułowanie kolejnych uwag bez elementarnej wiedzy jakie propozycje mają projektanci jest trochę trwonieniem społecznej aktywności i przerzucaniem rozwiązywania problemów, których nie stworzyli, na mieszkańców. Miałoby to sens, gdybyśmy przeprawę, tak jak to powinno zostać zrobione, projektowali od zera. Bardzo proszę o informację czy takie propozycje rozwiązań w celu ograniczenia terenochłonności trasy ze strony miasta padły na spotkaniu?”</p>	<p>Na spotkaniach z mieszkańcami prezentowane były rozwiązania oparte na projekcie opracowanym w 2012 r. przez firmę Systra. Spotkania miały na celu zapoznanie mieszkańców z projektem oraz wysłuchanie ich uwag i postulatów. W trakcie konsultacji społecznych omówione zostały m.in. następujące rozwiązania dot. rejonu Śliwic:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zwężenie północnej jezdni w rejonie ul. Kotsisa poprzez rezygnację z dodatkowych pasów dla relacji skrzyżowanych na skrzyżowaniu z ul. Jagiellońską;</li> <li>– ograniczenie ingerencji projektu w tereny zielone przez zwężenie szerokości jezdni i liczby pasów ruchu;</li> <li>– alternatywne sposoby zabezpieczeń akustycznych w postaci gabionów lub ekranów ziemnych – w przypadku konieczności ich zastosowania – w stosunku do przewidzianych w obecnym projekcie;</li> <li>– zlikwidowanie bramy dojazdowej do FSO zlokalizowanej na ul. Kotsisa;</li> <li>– wykonanie placu zabaw pod estakadą lub ew. parkingu;</li> <li>– kompensacja terenów zielonych;</li> <li>– w zakresie sposobów poprawy obsługi komunikacyjnej Śliwic – mieszkańcy zgłosili postulat dot. realizacji skrzyżowania ulic Budzyńskiej-Tylickiej (jako odrębne zadanie inwestycyjne).</li> </ul> <p>Nie wszystkie z przedstawionych przez ZMID jak i mieszkańców propozycje uzyskały zgodną akceptację wszystkich uczestników warsztatów prowadzonych w ramach konsultacji. Zebrane na spotkaniach postulaty zostaną poddane analizie. Uwagi i wnioski, które</p>



			będą możliwe do wdrożenia, zgodnie z obowiązującymi przepisami zostaną uwzględnione w projekcie.
13.	<b>Magdalena J.</b>	<p>1. W całej Europie buduje się obwodnice, aby wyprowadzić ruch kołowy z miast, a Warszawa chce trasę Krasińskiego ciągnąć przez środek dzielnicy mieszkaniowej! Dlaczego?</p> <p>2. Centrum Żoliborza wraz z placem Wilsona w dokumentach są objęte opieką konserwatora zabytków. Czy te dokumenty nic nie znaczą dla władz miasta? Dlaczego konserwator nie odpowiada na pisma naszymu ruchowi społecznemu? Pan Prezydent powiedział, że konserwator nie ma zastrzeżeń i zezwala na budowę trasy Krasińskiego. Chcielibyśmy poznać uzasadnienie konserwatora i czekamy, aby na spotkaniu 11 marca br., Pan podał ją do wiadomości zebranych.</p> <p>pyt. 3. Trasa naruszy obszar „natura 2000” i „Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu” oraz będzie się wiązała z wycinką 4 ha zieleni! Tego nie możemy zaakceptować. Co na to miejski wydział ochrony środowiska?</p> <p>pyt. 4. W materiale trujące powietrze nad Warszawą (raport WIOŚ) Żoliborz już ma przekroczony poziom rakotwórczego benzoalfapirenu, dwutlenku azotu i pyłów, które przenikają do górnych dróg oddechowych i oskrzeli (Pyły PM 10), a nawet do krwi (Pyły 2,5) co zwiększa ryzyko nowotworów, zwłaszcza płuc. Dlaczego władze Warszawy przez tę inwestycję chcą mieszkańców Żoliborza jeszcze bardziej truć? Oczekujemy, że przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac urząd miasta zainstaluje nam na placu Wilsona stałą stację badania składu powietrza.</p>	<p>Ad.1 Obwodnica to droga prowadząca wokół miasta, dzielnicy, śródmieścia umożliwiająca pojazdom omińnięcie pewnego obszaru miejskiego i odciążenie jego ulic z ruchu odpowiednio: tranzytowego, miejskiego, międzydzielnicowego.</p> <p>Obwodnice dzielą się na rodzaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• śródmiejskie – omijające ściśle centrum miasta</li> <li>• miejskie – przechodzące obrzeżami miasta i służące do sprawnego ruchu międzydzielnicowego i aglomeracyjnego</li> <li>• ekspresowe (ruch pozamiejski)</li> </ul> <p>W Warszawie planowane i realizowane są trzy obwodnice: ekspresowa, miejska i śródmiejska.</p> <p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizuje program budowy tras ekspresowych składających się na obwodnicę ekspresową, Miasto kontynuuje budowę odcinków obwodnic: miejskiej (Marynarska/Postępu) jak również śródmiejskiej (Rondo Wiatraczna - Radzywińska).</p> <p>Ulica Krasińskiego wraz z mostem nie jest elementem układu tras obwodowych. O lokalnym charakterze tej inwestycji decyduje położenie przeprawy poza ciągami obwodnicowymi (między obwodnicą śródmiejską i ekspresową). Ciągi takie tworzą dwa sąsiednie mosty tj: gen. S. Grota-Roweckiego (ciąg obwodnicy ekspresowej) oraz Gdański (ciąg obwodnicy śródmiejskiej).</p> <p>Lokalizacja i prowadzenie komunikacji publicznej (w szczególności tramwaj) nadaje mostowi znaczenie w układzie komunikacyjnym podobne do mostów Śląsko-Dąbrowskiego czy Poniatowskiego.</p> <p>Ad. 2. Do Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków nie wpłynęło żadne pismo ruchu społecznego reprezentowanego przez P. dr M. J. Odnośnie opinii Stołecznego Konserwatora Zabytków dotyczącej trasy mostu Krasińskiego do pisma dołączone zostały kopie dwóch pism z 8 lutego 2008 roku oraz 6 sierpnia 2010 skierowane do firmy Systra.</p> <p>Ad.3. Biuro Ochrony Środowiska nie prowadziło postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla mostu (decyzję wydał RDOŚ), a zatem nie dysponuje</p>

		<p>żadnymi materiałami czy dokumentami na podstawie których mogłoby udzielić odpowiedzi na zadane pytania.</p> <p>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 dla budowy mostu Krasiańskiego.</p> <p>Prowadzona obecnie aktualizacja dokumentacji projektowej zmierzająca do złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej obejmuje także przygotowanie nowego projektu gospodarki zielenią. Wycinka istniejącej zieleni ma być ograniczona do niezbędnego minimum. Przewidziane też będą nowe nasadzenia.</p> <p>Ad.4. Na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach pozyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zostanie opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Ww. raport będzie zawierał m.in. zaktualizowane informacje o wpływie planowanej inwestycji na zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego w fazie realizacji i eksploatacji drogi, a także opis działań jakie są planowane w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych.</p> <p>Badanie i ocena jakości powietrza realizowane jest w oparciu o przepisy art. 85 – 95 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska w ramach państwowego monitoringu środowiska. Realizacja tych zadań na terenie m.st. Warszawy należy do obowiązków Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska i to on przeprowadza pomiary jakości powietrza z wykorzystaniem stacji pomiarowych. Decyzja dot. instalacji stałej stacji badania stanu powietrza na pl. Wilsona wykracza poza kompetencje ZMID.</p>
--	--	---

Odpowiedzi na „Pytania i uwagi mieszkańców Żoliborza w sprawie Trasy Mostu Krasińskiego” przekazane przez panią Annę Kaliszewską podczas pierwszego spotkania konsultacyjnego na Żoliborzu w dniu 4 marca 2016 r.

**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 ankieta 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 społecznościowych oraz informację w komunikacji miejskiej. Spotkania, a także ankieta 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

---

<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)

wielorodzinnej, która nie występuje natomiast w rejonie Mostu Na Zaporze, gdzie przeważa zabudowa jednorodzinna i występują tereny niezabudowane.

Odnosnie 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.

**3. Od czasu opracowani projektu Trasy Mostu Krasieńskiego doszło do kilku istotnych zmian w przestrzeni miejskiej. Zmiany te będą „nowymi faktami w sprawie” czynią zasadnym ponowne rozważenie wszystkich wariantów inwestycji Trasy Mostu Krasieńskiego w gronie wszystkich zainteresowanych mieszkańców Warszawy oraz ekspertów (łącznie wariantem zerowym – bez mostu, z wariantem kładki rowerowo-pieszzej 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 Krasieńskiego 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 Krasieńskiego 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 Krasieńskiego”. W tej sytuacji wydaje się zasadne dopuszczenie do udziału w konsultacjach dotyczących trasy Mostu Krasieńskiego 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 Krasieńskiego. 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 Krasieńskiego, 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 Krasieńskiego w kontekście skażenia powietrza w stolicy. Środki finansowe przeznaczone na Trasę Mostu Krasieńskiego 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 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 Krasieńskiego.**

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 ręka 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 migrację 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 Krasińskiego na zwiększenie liczby samochodów wjeżdżających na plac Wilsona. Prosimy o podanie szacowanej dziennej liczby dodatkowych samochodów, które wjadą na plac.**

Ostateczne obliczenia spodziewanych potoków ruchu na ulicy Krasińskiego, na moście i ulicach po praskiej stronie Wisły będą dokonane po ostatecznym wyborze rozwiązań drogowych - należy przy tym wziąć pod uwagę, że realizacja postulatu maksymalnego ograniczenia ruchu samochodowego na odcinku od Wisłostrady 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 Krasińskiego. Ulica ta obecnie ma przekroczone normy hałasu.**

Wykonawca prac projektowych w związku z aktualizacją dokumentacji projektowej Trasy Krasińskiego zobowiązany został do wykonania prognoz ruchu. Na bazie aktualnych danych ruchowych wykonane zostaną obliczenia hałasu. Wyniki przeprowadzonych analiz będą 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 Żoliborzu.**

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

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

**10. Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji Trasy Mostu Krasińskiego na korytarz wymiany powietrza dla Żoliborza**

Wykonawca prac projektowych w związku z aktualizacją dokumentacji projektowej Trasy Krasińskiego 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, ale i 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 populacje 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. Tolstoja 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.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Do pisma dołączono:

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

Wszystkie te dokumenty dostępne są na stronie [www.konsultacje.um.warszawa.pl](http://www.konsultacje.um.warszawa.pl)

Odpowiedzi na pytania skierowane do Urzędu m.st. Warszawy przez przedstawicieli Inicjatywy Nie dla Mostu Krasieńskiego podczas drugiego spotkania konsultacyjnego na Żoliborzu, w dniu 10.03.2016 r.

**Pyt. 1. W jaki sposób Urząd m.st. Warszawy weźmie pod uwagę głosy sprzeciwu wobec inwestycji mostu i trasy Krasieńskiego wyrażone m.in. poprzez: uchwałę Rady Dzielnicy Żoliborz z dn.25 listopada 2015 r. w sprawie wniosku do Prezydenta m.st. Warszawy o odstąpienie od realizacji inwestycji pn. „trasa Krasieńskiego z przeprawa mostową”, podpisy zebrane pod protestem NIE DLA MOSTU KRASIEŃSKIEGO, głosy sprzeciwu zgłaszane w czasie obrad „okrągłego stołu” oraz wyrażane w drodze manifestacji mieszkańców Żoliborza i innych dzielnic Warszawy m.in.: przed Urzędem miasta st. Warszawy w dniu 4 grudnia 2015 r., przed drugą turą obrad „Okrągłego stołu” w Centrum Komunikacji Społecznej w dniu 27 stycznia 2016 r. oraz na pl. Wilsona w dniu 20 lutego 2016 r.?**

Urząd m.st. Warszawy szanuje stanowiska wszystkich grup (zarówno przeciwników jak i zwolenników mostu Krasieńskiego). Wyrazem tego było zorganizowanie na przełomie grudnia 2015 i stycznia 2016 obrad *Okrągłego Stołu*, do udziału w którym zaproszeni zostali przedstawiciele władz samorządowych oraz mieszkańców z trzech dzielnic, na terenie których będzie przebiegać inwestycja. *Okrągły Stół* był formą dialogu różnych stron, w ramach którego mogły one wyrazić swoje opinie, wymienić poglądy i zadać pytania dotyczące tego tematu. Obrady *Okrągłego Stołu* nie były traktowane, jako element procesu konsultacyjnego, ale jako próba takiego uzgodnienia stanowisk stron, aby rozpoczęcie konsultacji było możliwe.

Urząd m.st. Warszawy ostatecznie podjęło decyzję o realizacji tej inwestycji. Jednocześnie zdecydowało o przeprowadzeniu konsultacji społecznych, stwarzając możliwość wypowiedzenia się wszystkim zainteresowanym stronom na temat tego, co można poprawić w wybranych elementach mostu Krasieńskiego, w jaki sposób go zmienić, żeby inwestycja była bardziej przyjazna i akceptowalna przez mieszkańców. W tym celu spotkania konsultacyjne przygotowano tak, by w oparciu o istniejący projekt można rozmawiać nad konkretnymi rozwiązaniami, propozycjami, zastanawiając się jednocześnie, jakie każda ze zgłaszanych propozycji niesie za sobą konsekwencje.

**Pyt. 2. Kiedy Urząd m.st. Warszawy odpowie na petycję o zaprzestanie prac nad inwestycją budowy mostu i trasy Krasieńskiego przekazaną w dniu 10 grudnia 2015 r. Pani Prezydent Hannie Gronkiewicz-Waltz wraz z listą 4414 podpisów?**

- Petycja w sprawie rezygnacji z realizacji budowy Trasy Mostu Krasieńskiego złożona do Urzędu m.st. Warszawy w dniu 11.12.2015 r. została zarejestrowana na platformie internetowej – Publikator

informacji o petycjach złożonych do urzędu m. st. Warszawy [www.petycje.um.warszawa.pl](http://www.petycje.um.warszawa.pl) pod numerem 46/2015, gdzie podano imię i nazwisko osoby wnoszącej petycję, datę wpływu do urzędu, dane dotyczące przebiegu postępowania, ogłoszenie o sposobie załatwienia petycji oraz cyfrowe odwzorowanie zawiadomienia o sposobie załatwienia petycji.

- W dniu 23.12.2015 r. w myśl art. 4 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, został skierowany email do Pana Tomasz Michałowskiemu z prośbą o uzupełnienie petycji, o podanie oznaczenia podmiotu wnoszącego petycję, a w przypadku, jeżeli podmiotem wnoszącym petycję ma być grupa podmiotów, to wskazanie oznaczenia każdego z tych podmiotów oraz osobę reprezentującą podmioty wnoszące petycję. Ponadto poproszono w/w emailem o wskazanie miejsca zamieszkania albo siedziby podmiotu wnoszącego petycję oraz podanie adresu do korespondencji.
- W dniu 15.01.2016 r. Pan Tomasz Michałowski udzielił odpowiedzi e-mailem i dołączył dokument określający osobę reprezentującą oraz uzupełnił dane adresowe. Dodatkowo w dniu 25.01.2015 r. Pan Tomasz Michałowski przekazał do Urzędu m.st. Warszawy dokument i został on zarejestrowany w Gabinetzie Prezydenta – Wydział Skarg i Wniosków Urzędu m. st. Warszawy.
- W dniu 18.01.2016 r. pismem RM-DI-IT.152.1.2015.ROS (15.ROS.RM-DI-IT), zgodnie z art. 8 ust. 2 ustawy o petycjach, przekazano informację o stanie rozpatrywania petycji. Dokument ten został umieszczony w w/w publikatorze.

W dniu 18.02.2016 r. pismem RM-DI-IT.152.1.2015.ROS (26.ROS.RM-DI-IT) do Pana Tomasza Michałowskiemu (ustanowiony reprezentant petycji) na wskazany adres zostało przekazane zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji. Ponadto odwzorowanie cyfrowe tej odpowiedzi zostało umieszczone w w/w publikatorze o petycjach.

### **Pyt. 3. Dlaczego projekt inwestycji komunikowany przez miasto tak zwany most lokalny nazywa się Trasa Mostu Krasińskiego z przeprawą mostową?**

Trasa Mostu Krasińskiego została zdefiniowana w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta (Uchwała Rady m.st. Warszawy nr LXXXII/2746/2006 z 10.10.2006 r., wraz z późniejszymi zmianami) jako droga główna łącząca ul. Prymasa Tysiąclecia (a za jej pośrednictwem trasę Armii Krajowej - droga S8) z ul. Matki Teresy z Kalkuty.

W związku z tym, że w Studium, droga łącząca ul. Prymasa Tysiąclecia z ul. Matki Teresy z Kalkuty wraz z przeprawą mostową pokazywana była, jako droga główna, to przyjęto w zapisach Wieloletniego Programu Finansowego w latach ubiegłych określenie „trasa”.

Obecnie, zgodnie z postulatami społecznymi oraz deklaracjami zastępcy prezydenta pana Jacka Wojciechowicza i zastępcy prezydenta pana Jarosława Jóźwiaka, realizację tego układu

komunikacyjnego ogranicza się do przeprawy mostowej wraz z dojazdami. Dlatego też, zostaną rozpoczęte prace związane ze zmianą zapisów wskazanego dokumentu planistycznego zmierzające do obniżenia klasy drogi i nierealizowania skorygowanego układu drogowego od Placu Wilsona do trasy Armii Krajowej. Pierwszym elementem opisanych powyżej zmian jest Uchwała Nr XXV/625/2016 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 17.03.2016 r., zmieniająca nazwę zadania inwestycyjnego na: „Budowa Mostu Krasińskiego wraz z dojazdami w tym: etap I - odc. Plac Wilsona do ul. Jagiellońskiej wraz z przeprawą mostową i torowiskiem tramwajowym, etap II - odc. ul. Jagiellońska do ul. Matki Teresy z Kalkuty.

**Pyt. 4. Dlaczego nazywają Państwo most lokalnym, podczas gdy most lokalny z definicji w przypadku miast – łączy mieszkańców dwóch dzielnic? Tymczasem zarówno mieszkańcy Targówek jak i Żoliborza, deklarują wyraźnie, że nie chcą odwiedzać dzielnic po drugiej stronie rzeki.**

Most Krasińskiego wskazany został, jako element układu o charakterze lokalnym i międzydzielnicowym już w Strategii m.st. Warszawy do 2020 roku, opracowanej w 2005 r. (Program 1.6.1. str. 27, 28).

Zgodnie z powyższym wskazaniem most łączyć będzie Dzielnicę Żoliborz z Dzielnicami Praga-Północ i Targówek, czyli będzie to połączenie międzydzielnicowe.

O lokalnym charakterze decyduje również położenie przeprawy poza ciągami obwodnicowymi. Ciągi takie tworzą dwa sąsiednie mosty tj.: gen. S. Grota-Roweckiego (ciąg obwodnicy ekspresowej) oraz Gdański (ciąg obwodnicy śródmiejskiej).

Lokalizacja i prowadzenie komunikacji publicznej (w szczególności tramwaj) nadaje mostowi znaczenie w układzie komunikacyjnym podobne do mostów Śląsko-Dąbrowskiego czy Poniatowskiego.

**Pyt. 5. Jakie jest uzasadnienie dla faktu, że konsultacje w tak zawężonym zakresie przedmiotowym oraz niezgodne z przepisami są prowadzone za publiczne pieniądze? W szczególności, dlaczego nie jest dyskutowana opcja zero oraz blokada wjazdu dla pojazdów kołowych z mostu na ulice Krasińskiego?**

Konsultacje społeczne są prowadzone zgodnie z przepisami, tj. *Uchwałą Rady Miasta w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji społecznych* z dnia 11 lipca 2013 r. oraz *Zarządzeniem w sprawie określenia zasad postępowania w Urzędzie m.st. Warszawy w związku z przeprowadzanymi konsultacjami z mieszkańcami m.st. Warszawy*. Zakres i sposób przeprowadzania konsultacji został przedstawiony uczestnikom trzeciego spotkania *Okrągłego Stołu*. W toku kolejnych rozmów ze stroną

społeczną rozszerzono jego pierwotny zakres o rozmowę o liczbie i szerokości pasów ruchu na estakadach nad Wisłostradą.

Konsultacje społeczne nie są referendum ani głosowaniem (rozumianym, jako opowiedzenie się za lub *przeciw*). Konsultacje mają na celu znalezienie odpowiedzi na pytanie *jak?* Wyniki konsultacji są głosem doradczym, pomagającym tak zmienić dany projekt, aby odpowiadał na potrzeby mieszkańców. Celem konsultacji jest wypracowanie rozwiązań, które będą uwzględniały głosy mieszkańców, niekiedy sprzeczne między sobą – a więc zmiana początkowych projektów i pomysłów, które mogą zawierać większość zgłoszonych potrzeb, a czasem tylko niewielką ich część. Ostateczną decyzję podejmują rządzący i to oni biorą za nią pełną odpowiedzialność. W przypadku mostu Krasińskiego decyzja o realizacji tej inwestycji została podjęta przez władze Warszawy już wcześniej, co ma odzwierciedlenie w kilku dokumentach strategicznych, które konsultowane były na poprzednich etapach. W związku z tym wykluczono z konsultacji opcję zero.

Urząd m.st. Warszawy sprawdził także, jakie jest postrzeganie i percepcja tego mostu przez mieszkańców miasta przeprowadzając badanie opinii publicznej. Wyniki badania wskazały, że mieszkańcy oczekują budowy mostu Krasińskiego. Celem konsultacji było więc zebranie opinii, w jaki sposób zmodyfikować wybrane elementy inwestycji, tak by odpowiadały w większym stopniu potrzebom mieszkańców.

Miasto jest zwolennikiem tego, aby ograniczyć wjazd samochodów indywidualnych z kierunku Wisłostrady i mostu Krasińskiego na Plac Wilsona. W ramach warsztatów projektowych przewidziano rozmowę z mieszkańcami o tym, w jaki sposób do tego ograniczenia wjazdu można doprowadzić np. poprzez zwężenie przekroju ulicy Krasińskiego. Ograniczeniu wjazdu samochodów ma służyć również uprzywilejowanie transportu publicznego (tramwaj oraz bus pas na moście).

**Pyt. 6. Dlaczego władze miasta nie respektują faktu, iż Stary Żoliborz jest objęty nadzorem konserwatorskim i chroniony prawnie pięcioma wpisami do rejestru zabytków, jako dobro narodowe?**

Inwestycja realizowana jest na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Zgodnie z zapisami art. 11d. wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w szczególności opinię właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków - w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów. Konserwator, zatem będzie wydawał opinię na temat projektu całej inwestycji, w tym mostu.

Troska, z jaką podchodzimy do zabytkowych układów urbanistycznych Starego Żoliborza powoduje, że rozwiązania dla ul. Krasińskiego w istniejącym projekcie zostały dostosowane do dotychczasowej

szerokości pasa drogowego. Ponadto analizowane są zmiany projektu, w tym ograniczenie szerokości jezdni ul. Krasieńskiego i organizacja ruchu kołowego w większej odległości od istniejącej zabudowy.

**Pyt. 7. Dlaczego miasto stołeczne Warszawa nie zamierza chronić obszarów zielonych, za to zamierza zniszczyć rozległe tereny nadwiślańskie objęte ochroną Programem Natura 2000, w tym tereny łąkowe rozmaitych zwierząt, a także strefy spacerów dla licznych warszawiaków?**

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.

Prowadzona aktualizacja dokumentacji obejmuje także przygotowanie nowego projektu gospodarki zielenią. Wycinka istniejącej zieleni ma być ograniczona do niezbędnego minimum. Przewidziane też będą nowe nasadzenia.

**Pyt. 8. Jakie jest uzasadnienie dla faktu, że ankieta z licznymi błędami metodologicznymi, która otrzymała negatywną opinię Polskiego Towarzystwa Socjologicznego oraz niezależnych ekspertów z zakresu socjologii stanowi podstawę podejmowania decyzji o kontynuacji inwestycji budowy mostu i trasy Krasieńskiego i procedowania drastycznie zawężonych konsultacji?**

W okresie od stycznia do marca 2016 r. nastąpiła wymiana korespondencji pomiędzy zespołem ds. konsultacji przy Polskim Towarzystwie Socjologicznym oraz Centrum Komunikacji Społecznej i firmą ARC Rynek i Opinia realizatorem badania opinii publicznej dot. mostu Krasieńskiego. Po przedstawieniu wyjaśnień przez firmę ARC Rynek i Opinia zawierających założenia i cele badania, Prezydium Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Socjologicznego wyraziło pozytywną opinię na temat badania. Treść obu pism (ARC Rynek i Opinia oraz Polskiego Towarzystwa Socjologicznego) dołączone są do powyższego dokumentu. Znajdują się również na platformie: [konsultacje.um.warszawa.pl](http://konsultacje.um.warszawa.pl).

**Pyt. 9. Jakie jest uzasadnienie dla faktu, że nie zostały wykorzystane wyniki badań wcześniej przeprowadzonych:**

- a. systematycznego badania opinii „Barometr Warszawski” realizowanego od 2003 roku
- b. badań ruchu w Warszawie, prowadzonych od 1969, ze szczególnym uwzględnieniem Warszawskiego Badania Ruchu w 2015 r,



**c. C. Badań jakości życia mieszkańców Warszawy (w 2013 roku - próba 7200, realizacja Millward Brown i w 2015 roku - próba 9000, realizacja PBS)?**

Pytania dotyczące priorytetów inwestycyjnych są regularnie zadawane w badaniu pt.: Barometr Warszawski. W badaniu realizowanym w czerwcu 2015 r. 12 % respondentów wskazywało na potrzebę budowy mostów na Wiśle. Była to trzecia w kolejności potrzeba wskazywana przez mieszkańców (na pierwszym miejscu znalazły się: remontu ulic - 22%, na drugim budowa obwodnic - 21%). To samo pytanie zostało zadane w listopadzie 2015 roku. Potrzebę budowy nowych mostów wskazało wtedy 7% respondentów. Ten priorytet znalazł się na 6 miejscu, za: budową obwodnicy 19%, remontem ulic 16%, budową nowych linii metra 16%, modernizacją istniejących linii tramwajowych 9%, oraz modernizacją linii podmiejskich.

Podczas przygotowywania projektu mostu Krasieńskiego wykorzystano wyniki Warszawskich Badań Ruchu. Podstawą do wykonywania analiz oraz prognoz ruchu dla takich projektów jest przygotowanie numerycznego modelu ruchu (podstawą są: numeryczny model sieci transportowej (drogowej) oraz macierz źródeł/celów podróży) z uwzględnieniem danych demograficznych, PKB, poziomu motoryzacji i innych. Klasyczny proces modelowania składa się z 4 etapów i jest przeprowadzany przy pomocy specjalistycznego oprogramowania.

W projekcie Mostu Krasieńskiego (prognozy z 2007 roku) wykorzystano model ruchu z badania WBR 2005 (najbardziej aktualny model ruchu w tamtym okresie).

Badania dotyczące jakości życia mieszkańców Warszawy nie były brane pod uwagę przy projektowaniu mostu Krasieńskiego, gdyż dotyczą innego zakresu merytorycznego.

**Pyt. 10. Jak jest uzasadnienie dla faktu, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie uwzględnia wpływu Trasy Krasieńskiego na środowisko w ciągu ulic, które będą przyjmowały ruch z Placu Wilsona, tj. ulic Mickiewicza, Słowackiego, Krasieńskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona oraz ulicy Popieluszki?**

Zakres analiz środowiskowych dla inwestycji określił Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 8.03. 2011 r. Inwestor, czyli miasto st. Warszawa - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, działając zgodnie z przepisami musi dostosować rozwiązania projektowe do treści decyzji.

**Pyt. 11. Jakie są prognozy natężenia ruchu samochodowego w ciągu 10 lat po uruchomieniu Trasy Krasieńskiego, na odcinku Wisłostrada – Plac Wilsona oraz na ulicach Mickiewicza, Słowackiego, Krasieńskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona?**

W ramach aktualizacji dokumentacji projektowej wykonane zostaną nowe prognozy ruchu bazujące na modelu ruchu miasta .st. Warszawy. Określą one wpływ budowy mostu Krasińskiego na ruch drogowy w obrębie inwestycji. Należy podkreślić, że most Krasińskiego będzie mostem lokalnym, przeznaczonym głównie do przeprowadzenia komunikacji zbiorowej.

Prognozy na lata 2026-2031, które zostały przygotowane kilka lat temu i które z uwagi na zmiany, jakie zaszły w układzie komunikacyjnym miasta wymagają ponownej analizy pokazały, że natężenia ruchu na moście Krasińskiego, w zależności od pory dnia, byłyby od kilku do kilkunastu procent niższe niż na innym moście lokalnym - Świętokrzyskim.

**Pyt. 12. Jakie są prognozy skażenia powietrza w obszarze oddziaływania Trasy Krasińskiego oraz ulic Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona?**

W ramach postępowania dot. uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zostanie przeprowadzona ponowna ocena oddziaływania inwestycji na środowisko. Na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny zostanie opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Ww. raport będzie zawierał m.in. zaktualizowane informacje o wpływie planowanej inwestycji na zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego w fazie realizacji i eksploatacji drogi a także opis działań jakie są planowane w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych.

**Pyt. 13. Jakie są prognozy zwiększenia natężenia hałasu w zakresie oddziaływania Trasy Krasińskiego oraz ulic Mickiewicza, Słowackiego, Popieluszki, Krasińskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona?**

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nałożyła na inwestora, m. st. Warszawa - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w trakcie pozyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W ramach ww. oceny zostanie wykonana analiza akustyczna uwzględniająca podwyższenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 01.10.2012 r.) oraz planowane zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych (np. nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej BBTM 8B z lepiszczem gumowo - asfaltowym).

Ponadto natężenia hałasu zależą od liczby pojazdów poruszających się mostem i drogami dojazdowymi do niego. Możliwość przeprowadzenia obliczeń w tym zakresie nastąpi po zakończeniu prac nad nowymi prognozami ruchu.

Analizowane obecnie zmiany projektowe dotyczące rozwiązań kierujących ruch ze strony Pragi Północ i Targówka na Wisłostradę, w tym ograniczenie liczby pasów ruchu i prędkości przejazdu na ul. Krasińskiego, będą również miały wpływ na warunki akustyczne i jakość powietrza w rejonie inwestycji.

**Pyt. 14. Jakie są przewidywania oddziaływania ruchu samochodowego i tramwajowego na budynki chronionej wpisem do rejestru zabytków Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej i oraz wieżowców na Kępie Potockiej?**

Inwestycja nie koliduje z budynkami wpisanymi do rejestru zabytków. Technologie stosowane na etapie realizacji robót budowlanych zostaną dostosowane do lokalnych uwarunkowań, tak, aby zapewniały najwyższą ochronę sąsiadującym elementom otoczenia. Ponadto, projekt budowlany mostu Krasińskiego wraz z dojazdami zostanie zgodnie z obowiązującymi przepisami złożony do zaopiniowania do właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków (w przypadku m.st. Warszawy opinię zgodnie z przyjętym podziałem kompetencji będzie wydawał Stołeczny Konserwator Zabytków).

**Pyt.15. Kiedy społeczność mieszkańców Żoliborza może się spodziewać, zgodnie z zapewnieniami Władz Miasta, wykreślenia z planów przestrzennych Warszawy rozbudowy ul. Krasińskiego w trasę przelotową łączącą planowaną inwestycję Trasy i Mostu Krasińskiego z Al. Prymasa Tysiąclecia?**

Władze miasta w toku obrad *Okragłego Stołu* i konsultacji społecznych dotyczących mostu Krasińskiego informowały, że nie ma planu inwestycyjnego dotyczącego przedłużenia ulicy Krasińskiego od ul. Powązkowskiej do trasy Prymasa Tysiąclecia i deklarywały wolę korekty zapisów w ustaleniach dotyczących kierunków rozwoju systemu drogowego w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Procedura zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy musi być zgodna z Ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 (tekst jednolity Dz.U. 2015.199) oraz Rozporządzeniem Min. Infrastruktury z 28 kwietnia 2004r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (Dz. U. 2004.118.1233). Proces ten będzie przeprowadzony z udziałem społeczeństwa w sposób transparentny.

**Pyt. 16. Czy Urząd Miasta st. Warszawy spodziewał się takiej krytyki i protestów na spotkaniach i konsultacjach na Śliwicach i Targówku?**

Spotkania konsultacyjne zorganizowane w każdej z dzielnic stwarzały możliwość zabrania głosu przez wszystkie osoby w nich uczestniczące. Mogły się w nich wypowiadać wszystkie strony, zarówno zwolennicy jak i przeciwnicy budowy mostu. Podczas spotkań na Targówku i Pradze-Północ nie były przeprowadzane protesty, a dyskusja prowadzona była konstruktywnie. W ramach procesu mieszkańcy Targówka zebrali kilkadziesiąt tysięcy podpisów opowiadających się za budową mostu. Jednocześnie reprezentanci tej dzielnicy wykazywali zrozumienie i poparcie dla wielu postulatów wyrażanych przez Żoliborz, służących ograniczeniu inwestycji.