

**Protokół ze spotkania informacyjnego dotyczącego projektu budowy  
ul. Czerniakowskiej – bis na odcinku od skrzyżowania  
z ul. Czerniakowską do ul. Wolickiej w dniu 16 czerwca 2015 r.**

*(Spotkanie odbyło się w Szkole Podstawowej nr 190 im. Orła Białego przy ul. Zwierzynieckiej 10)*

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** przedstawił informacje dotyczące projektu budowy ul. Czerniakowskiej – bis na odcinku od skrzyżowania z ul. Czerniakowską do ul. Wolickiej.

**Przedstawicielka Zarządu ROD „Jedność”** zwróciła uwagę, że planowana ul. Melomanów przebiegać ma przez istniejące ogrody działkowe. Poinformowała, że likwidacji ma ulec ok. 20 ogrodów działkowych, dodając że działkowcy nie są o niczym informowani, a pojawiają się głosy, że do końca roku trzeba będzie się wyprowadzić. Powiedziała, że działkowcy nie wiedzą, na jakich zasadach zostaną wywłaszczeni, czy będą wypłacone im odszkodowania i w jakiej wysokości.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że termin, w jakim dojdzie do tej sytuacji uzależniony jest od terminu, w którym będzie realizowana inwestycja. Dodał, że projekt ul. Melomanów przedstawiany jest od ok. 6 lat. Powiedział, że omawiany projekt był przedstawiany do opinii w wersji z projektowaną ul. Melomanów oraz z łącznikiem do istniejącej ul. Melomanów.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** powiedziała, że w strategicznym dokumencie finansowo-inwestycyjnym Miasta są przewidziane środki na realizację tej ulicy na lata 2015–2017. Dodała, że jeżeli uda się dojść do porozumienia z zainteresowanymi, w jakim kształcie, w jakich rozwiązaniach prawnych ta ulica ma być realizowana, to w tym roku powinno udać się wyłonić wykonawcę. Podkreśliła, że w takim przypadku uda się dotrzymać terminów zapisanych w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

**Mieszkancka** zapytała, dlaczego Miasto projektuje autostradę przez Siekierki. Dodała, że cała ta inwestycja oraz przedstawiony opis przez Pana projektanta ukazuje, w jaki sposób będą transferowane samochody z ul. Czerniakowskiej na Trasę Siekierkowską i z powrotem z różnymi komplikacjami dla mieszkańców na tym terenie ludzi. Powiedziała, że nie zostały przedstawione żadne informacje, w jaki sposób ta inwestycja wpłynie na sposób życia mieszkańców. Dodała, że wszystkie przedstawiane informacje skupiają się na ruchu samochodowym. Następnie zapytała, jak to jest możliwe, że udało się zmieścić dwa pasy po 3,5 m w obu kierunkach, a nawet 4 przy ul. Czerniakowskiej, a nie ma miejsca na chodniki, w niektórych miejscach szersze niż 1,5 metra, nie ma miejsca, aby buspas został doprowadzony do końca ul. Czerniakowskiej. Dopytała, dlaczego zawsze znajduje się miejsce dla samochodów, a nie dla komunikacji publicznej, która zgodnie z decyzją m.st. Warszawy powinna być uprzywilejowana.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że aby wybudować buspas do końca, ze stosunkowo niewielką korzyścią, należałoby rozebrać całe istniejące skrzyżowanie, aby przebudować istniejący kanał ciepłowniczy, który znajduje się w pasie zielonym od ul. Nehru. Poinformował, że istniejący kanał ciepłowniczy obsługuje sąsiednią zabudowę zarówno po północnej, jak i po południowej stronie ul. Nehru. Dodał, że władze Miasta podjęły decyzję, że nie będzie przebudowy, ponieważ niczego by to nie zmieniło, z uwagi na fakt, iż w tym miejscu

nie ma miejsca, aby to skrzyżowanie przebudować na lepsze, ładniejsze, ponieważ w tym miejscu nie ma takiej możliwości. Poinformował, że jedna z komór ciepłowniczych usytuowana jest na końcu buspasa. Odnosząc się do kwestii chodników, powiedział, że na pierwszym odcinku projektant otrzymał zgodę, aby wyjść poza plan zagospodarowania i na tym odcinku zostały zaproponowane jak najszersze chodniki, ale nie kosztem zabierania terenu pod zabudowę infrastruktury komunikacyjnej. Poinformował, że na dalszym odcinku projektant nie mógł wyjść poza plan zagospodarowania i odbyło się to kosztem ścieżek rowerowych, ponieważ nie można było zmniejszyć wymiarów jezdni. Poinformował, że jezdnia ma pasy ruchu o szerokości 3,5 m. Zauważył, że znajduje się również ściek, którym płynie woda, który zgodnie z przepisami nie jest traktowany jako element pasa ruchu, tylko element służący odwodnieniu, a jest to element, który jest wyłożony kostką. Podkreślił, że przepisy określają szerokość pasów ruchu dla tej klasy drogi. Zauważył, że zawężanie pasów mogłoby doprowadzić do sytuacji, że w przypadku awarii nie byłoby możliwości omięcia samochodu. Powiedział, że takie są wytyczne rozporządzenia o warunkach technicznych i takie szerokości pasów są stosowane na jezdniach klasy ulicy G, jaką jest ulica Czerniakowska – bis.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** powiedziała, że projektant informując zebranych o ogólnych założeniach do projektowanej ulicy Czerniakowskiej – bis, wymienił strategiczny dokument planistyczny Miasta, tj. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, dodając że dokument ten został uchwalony przez Radę m.st. Warszawy. Dodała, że jest to obowiązujący dokument, stanowiący wiążące wytyczne do sporządzania planów miejscowych. Poinformowała, że ulica Czerniakowska – bis w tym dokumencie posiada klasę ulicy G, dodając, że ulicę tej klasy buduje się w przekroju dwujezdniowym. Podkreśliła, że nie jest to autostrada. Zauważyła, że aby wybudować autostradę, musiałoby to zostać określone w Studium uwarunkowań oraz w planie miejscowym. Dodała, że prędkość techniczna określona na 50 km/h wskazuje, że nie jest to autostrada. Zauważyła, że ulica Czerniakowska – bis biegnąca do Trasy Siekierkowskiej nie jest transferem. Podkreśliła, że ta ulica ma służyć terenom, przez które przebiega. Dodała, że te tereny przewidziane są do bardzo intensywnego zainwestowania głównie pod zabudowę mieszkaniową, wielorodzinną. Powiedziała, że osoby, które zamieszkają na tym terenie będą musiały się wydostać i dlatego też ten ruch musi być skanalizowany. Podkreśliła, że ul. Czerniakowska – bis będzie takim kanałem, który będzie ściągać ruch samochodów osobowych i rozprowadzać go w kierunku ul. Czerniakowskiej lub Trasy Siekierkowskiej.

**Mieszkaniec Osiedla Sielce** zapytał, czy uchwalany plan miejscowy był konsultowany z mieszkańcami, czy władza odrywa się od mieszkańców. Zauważył, że omawiany teren jest już i tak bardzo zanieczyszczony. Poinformował, że kiedyś była planowana trasa tramwajowa z tramwajami niskopodłogowymi. Zapytał, dlaczego nie jest to uwzględnione w projektach. Podkreślił, że w jego ocenie transport publiczny – linia tramwajowa wpłynęłaby na rozładowanie korków. Powiedział, że w chwili obecnej już jest trudność, aby wyjechać z ul. Nehru. Dodał, że jeżeli planowana jest dalsza rozbudowa, a miasto nie będzie już się poszerzać, tylko będzie się zagęszczać. Dodał, że żadna stolica europejska nie ma takiego obszaru przy tej liczbie mieszkańców, więc należy planować na przyszłość. Podkreślił, że w jego ocenie powinno być to skrzyżowanie dwupoziomowe.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** odpowiedziała, że przed uchwaleniem miejscowego planu

zagospodarowania przestrzennego były przeprowadzone konsultacje, dodając, że nie ma innej możliwości. Poinformowała, że proces uchwalania planu przewiduje tzw. wyłożenie. Dodała, że jest możliwość zgłaszania uwag, następnie zgłoszone uwagi są rozpatrywane, uwzględniane są uwagi, które mogą zostać uwzględnione. Podkreśliła, że procedura uchwalenia miejscowego planu jest bardzo długotrwała, bardzo szczegółowa i wychodzi naprzeciw interesom wszystkich zainteresowanych. Dodała, że udział społeczeństwa również jest zapewniony przy uchwalaniu dokumentu strategicznego, jakim jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy. Podkreśliła, że plan miejscowy nie może być uchwalony bez oparcia w obowiązujących procedurach. Odnosząc się do kwestii zanieczyszczenia, powiedziała, że wychodząc naprzeciw potrzebom mieszkańców, eliminowania zanieczyszczeń, które wynikają z ruchu kołowego, przewidziana została trasa tramwajowa w ul. Czerniakowskiej – bis. Dodała, że w chwili obecnej nie jest w stanie określić perspektywy czasowej jej realizacji. Zauważyła, że w jej ocenie nie po to została stworzona rezerwa, nie po to władze Miasta wydały polecenie i nie po to w studium uwarunkowań obsługa platformy szynowej tego obszaru została wpisana, żeby nie była zrealizowana. Dodała, że uzależnione to będzie od środków, które Miasto posiada, które w danym okresie będzie mogło przewidzieć na jej realizację.

**Mieszkaniec** poprosił o szerszą informację dotyczącą nasadzeń drzew.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że w projekcie przewidziano nasadzenie 195 drzew liściastych, ok. 7 300 krzewów liściastych, ok. 200 pnączy i trawników na powierzchni 4,5 ha. Dodał, że w miejscu, gdzie pozostawiono rezerwę na kładkę, poza tym, że oszczędzono drzewa, które się w niej znajdują, to dodatkowo zostanie stworzony dość duży klomb z krzewami. Poinformował, że według szacunków na tym terenie będzie można posadzić od 500 do 700 krzewów. Powiedział, że nie można posadzić drzew w pasach zieleni, ponieważ są one zbyt wąskie (2,5 – 3 metry), do tego pasy są przy samej jezdni oraz w tych pasach zieleni znajduje się infrastruktura podziemna. Podkreślił, że w miejscach, w których będzie to możliwe zostanie posadzonych prawie 200 drzew.

**Mieszkaniec** powiedział, że projektant tłumaczył, że nie można doprowadzić buspasa do ul. Czerniakowskiej, ponieważ znajdują się tam komory ciepłownicze. Poprosił o przybliżenie kwestii trasy tramwajowej. Powiedział, że ma świadomość jak duża odpowiedzialność spoczywa na barkach projektanta, jak i inwestora w procesie projektowym. Dodał, że w jego ocenie prędkość projektowa wynosząca 50 km/h nie będzie przestrzegana. Powiedział, że ewentualne wypadki komunikacyjne będą również po części odpowiedzialnością projektantów.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że rezerwa tramwajowa została przewidziana i w momencie, kiedy tramwaj będzie realizowany trzeba będzie przebudować całe skrzyżowanie z uwagi na konieczność zlokalizowania przystanków, sieci trakcyjnej, itp. Dodał, że w chwili obecnej zlikwidowanie tego kanału byłoby bardzo kosztownym zabiegiem, który nie wpłynąłby w żaden sposób na poprawę funkcjonowania skrzyżowania. Poinformował, że mogłoby to doprowadzić do wzrostu kosztów inwestycji, bez widocznych efektów. Powiedział, że władze Miasta postulowały, aby tego nie robić, ponieważ byłoby to wydatkowaniem środków na próżno. Podkreślił, że przez czas przebudowy tego skrzyżowania należałoby ograniczyć ruch na wiele miesięcy. Odpowiadając na pytanie dotyczące prędkości, poinformował, że na tej ulicy mniej więcej co 300 m jest skrzyżowanie. Dodał, że ta ulica ma 1800 m i na niej zlokalizowanych będzie

6 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Powiedział, że sygnalizacja świetlna będzie tak dostosowana, aby samochody zbyt często się nie zatrzymywały, ponieważ byłyby to ulica, na której cały czas by stały. Podkreślił, że ta ulica będzie dostosowana do tego, aby się nie zatrzymywać, natomiast nie będzie ona dostosowana do tego, aby jeździć szybko, dodając, że na tej ulicy będzie dość duży łuk, również uniemożliwiający szybką jazdę. Powiedział, że zawsze istnieje ryzyko, że kierowcy będą jeździć bardzo szybko, ale nie ma takiej metody, która by to ograniczyła.

**Mieszkaniec** powiedział, że w jego ocenie da się tak zaprojektować, aby wywołać odpowiednie zachowanie. Poinformował, że jadąc po pasie drogi o szerokości 3,5 – 4 m odczuwa się chęć wciśnięcia gazu, a jadąc po pasie drogi o szerokości 3 m czuje się ograniczenie. Powiedział, że w jego ocenie infrastruktura tworzy pewne zachowania i w tym wypadku odpowiedzialność spoczywa po stronie projektantów i inwestora.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że według wytycznych szerokość pasów ruchu wynosi 3,5 m dla tej klasy ulicy.

**Pani Anna Michalak – Dyrektor Domu Kultury Dorożkarnia** powiedziała, że na Siekierkach znajduje się miejska instytucja kultury. Dodała, że dom kultury jest miejscem spotkań dla lokalnej społeczności, ale w przypadku Siekierki przyjeżdżają dzieci i młodzież z całego miasta. Poinformowała, że Dorożkarnia istnieje 15 lat i mieszkańcy Warszawy po miesiącu rezygnują z zajęć z uwagi na trudny dojazd na Siekierki. Podkreśliła, że wiele osób chciałoby dojechać na Siekierki.

**Pani Barbara Dąbrowska – Dyrektor Szkoły Podstawowej nr 190** powiedziała, że rejon szkoły kończy się przy ZUS, dodając, że do placówki uczęszczają dzieci z osiedli siekierkowskich, które są dowożone przez rodziców po drodze do pracy. Poinformowała, że wyjechać spod szkoły można, ale tylko do skrzyżowania z ul. Gagarina, lub z powrotem w głąb osiedli. Zauważyła, że podobnie sytuacja wygląda, gdy z ul. Czerniakowskiej, skręcając w lewo w ul. Czerniakowską – bis, aby dojechać do szkoły nie będzie można zawrócić przy planowanej ul. Melomanów. Dodała, że ten problem był sygnalizowany na spotkaniu w 2008 r. Podkreśliła, że już w chwili obecnej ogromna rzesza rodziców telefonuje do szkoły z informacją, że nie są w stanie odebrać dzieci do godziny 17:30. Wyraziła swoje zaniepokojenie, że robienie kółek po osiedlu, aby można było podjechać pod szkołę wydłuży czas dojazdu. Podkreśliła, że kwestia przywożenia, odwożenia dzieci do szkoły jest nie mniej istotna.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że tak naprawdę nie ma bardzo dobrego rozwiązania. Poinformował, że pojawił się pomysł zlokalizowania pełnego skrzyżowania w momencie, kiedy były planowane przejścia dla pieszych. Dodał, że dość szybko ten pomysł zarzucono z uwagi na fakt, iż odległość pomiędzy trzema skrzyżowaniami wynosiłaby 550 – 580 m, dodając że byłoby to niezgodne z przepisami. Podkreślił, że od strony funkcjonowania skrzyżowania byłoby to bardzo uciążliwe. Powiedział, że osoby jadące do szkoły będą mogły zawrócić na planowanej ul. Melomanów, dodając że będzie to odległość ok. 300 m. Poinformował, że będzie wydzielony pas do skrętu w lewo i sygnalizacja świetlna będzie umożliwiała zawrócenie na zielonej strzałce. Podkreślił, że jest to jedyna możliwość, dodając, iż wydaje się że jest to najbezpieczniejsze rozwiązanie, choć uciążliwe.

**Głos z sali:** dla których mieszkańców ta trasa jest budowana, dla tych którzy mieszkają, czy dla tych co będą za 30 lat mieszkali.

**Mieszkaniec z Osiedla Sielce** powiedział, że wzdłuż ul. Czerniakowskiej znajduje się 13 budynków. Dodał, że w chwili obecnej wyjazd odbywa się ul. Zwierzyniecką, która ma zostać zamknięta. Powiedział, że kiedy będzie zamknięta ul. Zwierzyniecka mieszkańcy, aby wyjechać, będą musieli wjechać w osiedle. Podkreślił, że już w chwili obecnej jest bardzo trudno wydostać się z osiedla. Poinformował, że w tej okolicy będą budowane 2 nowe budynki. Powiedział, że na osiedlu jest bardzo dużo pojazdów i osiedle się blokuje. Zapytał, czy równoległe z budową ul. Czerniakowskiej – bis będzie budowana ul. Melomanów.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że projekty ul. Melomanów, jak i ul. Czerniakowskiej – bis są realizowane równoległe. Dodał, że procedura związana z raportem oddziaływania na środowisko jest prowadzona równoległe, tzn. decyzja zostanie wydana na obie ulice. Poinformował, że z posiadanych informacji wynika, że realizacja tych ulic będzie prowadzona razem. Zauważył, że w kwestii technicznej po części odpowiedź padła przy pytaniu dotyczącym dojazdu do szkoły. Powiedział, że z zebranego doświadczenia przy tego typu rozwiązaniach wynika, że uzyskanie zgody na 3 skrzyżowania, w tym dwa pełne, na długości 500 m jest bardzo trudne z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, które przy takim rozwiązaniu zostanie pogorszone.

**Mieszkanca Osiedla Sielce** powiedziała, że projekt nie uwzględnia, tego, w jaki sposób mieszkańcy wydostaną się z tej okolicy. Dodała, że projekt jest przygotowany z dużą wadą. Powiedziała, że planuje się jednoczesne wybudowanie ul. Czerniakowskiej – bis oraz planowanej ul. Melomanów. Zauważyła, że nieznany jest termin budowy ul. Melomanów. Zapytała, czy jest szansa na zmianę projektu.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że mówił, iż rozważania dotyczące otworzenia ul. Zwierzynieckiej były prowadzone ok. pół roku temu w momencie, kiedy podjęto decyzję o zaprojektowaniu przejścia dla pieszych. Poinformował, że odrzucono wariant otworzenia ul. Zwierzynieckiej z dwóch powodów – niezgodności z przepisami, a także dlatego, że z analizy wykonanej przez projektanta przejścia, jak i analizy wykonanej przez inżyniera ruchu wynika, że rozwiązania nie są zbyt szczęśliwe i mogą doprowadzić do sporego utrudnienia w ruchu. Powiedział, że w jego ocenie, jak i w ocenie inżyniera ruchu, nie powinno się otwierać skrzyżowania na ul. Zwierzynieckiej. Poinformował, że w 2008 r. na pierwszym spotkaniu powstał plan na przeprowadzenie kładki górą, dodając, że w tamtym czasie nie było mowy o planowanej ul. Melomanów. Zauważył, że pojawił się pomysł kładki i planowanej ul. Melomanów, dodając że były to wnioski, które napłynęły od mieszkańców, żeby można było udrożnić obszar położony głębiej wzdłuż ul. Czerniakowskiej, między ul. Czerniakowską a ul. Czerniakowską – bis. Wyraził pogląd, że nie ma rozwiązań idealnych.

**Pani Danuta Borowik – Prezes Stowarzyszenia Kupców Nehru** powiedziała, że w 2007 r. stowarzyszenie złożyło uwagi do wyłożonego planu, poparte 5 000 podpisów mieszkańców, którzy chcieliby, aby ten bazarek pozostał w tym miejscu. Poinformowała, że stowarzyszenie nie otrzymało żadnej odpowiedzi, dodając, że Pani Dyrektor wspominała o respektowaniu prawa w Mieście. Podkreśliła, że głos 5 000 mieszkańców był nieważnym głosem. Powiedziała, że bazarek ma poparcie miejscowej ludności, aby go nie likwidować z tego miejsca. Dodała, że w ubiegłym roku na sesjach Rady Dzielnicy w czerwcu i lipcu kupcy otrzymali pozytywną opinię Rady. Zauważyła, że we wrześniu ubiegłego roku Rada Dzielnicy podjęła uchwałę na

temat konsultacji, aby zaprojektować ul. Czerniakowską – bis nie jako szlak komunikacyjny. Zauważyła, że projekt uwzględnia potrzeby przyszłych mieszkańców, aby mogli się przemieścić, dodając, że potrzeby obecnych mieszkańców są negocjowane. Powiedziała, że w jej ocenie, gdyby doszło do przeklasyfikowania tej drogi przy skrzyżowaniu to doszłoby do pewnego kompromisu i do pozostawienia w projekcie bazarku. Podkreśliła, że boli ją to, że pomimo konsultacji, które odbyły się w 2007 r., gdy Burmistrzowie deklarowali chęć pozostawienia bazarku w obecnym miejscu, to przy budowie tej drogi mieszkańcy nie są brani pod uwagę.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** powiedziała, że projektant opracowując dokumentację wskazuje na planie sytuacyjnym tzw. linie rozgraniczające. Podkreśliła, że planowana ul. Melomanów wchodzi w zakres realizacji tej inwestycji. Dodała, że tzw. ZRID, tj. decyzja zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nakazuje inwestorowi budowanie obydwu ulic.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** zauważył, że Pani Dyrektor Piotrowska w skrócie omówiła, jak wygląda przebieg powstawania planu miejscowego, jak wyglądają kolejne kroki procedury, dodając, że nie istnieje administracyjna procedura odpowiadania każdemu z mieszkańców na zgłoszony przez niego wniosek. Zauważył, że złożony wniosek, który został przyjęty przez Prezydenta m.st. Warszawy, znajduje odzwierciedlenie w planie, a odrzucony nie. Dodał, że po kształcie uchwalonego planu widać, które wnioski zostały odrzucone, a które zostały przyjęte. Podkreślił, że odpowiadanie w formie pisemnej na każdy ze złożonych wniosków nie ma podstawy prawnej. Poinformował, że odbywają się spotkania, każdy z mieszkańców ma okazję złożyć wniosek i po ich rozpatrzeniu zasadne wnioski znajdują odzwierciedlenie w planie, a te które nie są zasadne są odrzucane. Powiedział, że bazarok powstał nielegalnie na fali przemian ustrojowych, tak jak większość powstających w tym okresie bazarków. Poinformował, że Dzielnica szanuje fakt, iż mieszkańcy chcą z niego nadal korzystać. Powiedział, że w związku z tym, że budowa drogi jest stanem wyższej konieczności, ponieważ służy obsłudze wielu mieszkańców, Zarząd Dzielnicy podjął rozmowy ze stowarzyszeniem, jak i z kupcami, m.in. organizując spotkanie w dniu wczorajszym, że prowadzone są starania aby znaleźć inną lokalizację dla bazarku, wygodną dla obecnych klientów, jak i dla kupców prowadzących działalność. Wyraził nadzieję, że przedstawiciele stowarzyszenia przekażą Pani Prezes ustalenia, jakie zapadły, ponieważ Pani Prezes opuściła spotkanie przed jego zakończeniem. Powiedział, że poinformowano kupców, że przez najbliższe 2 lata w tym rejonie będzie niezwykle duży ruch komunikacyjny związany z budową drogi oraz z budową budynków, o których była tu mowa. Dodał, że trudno jest określić, w jaki sposób będzie wyglądał handel w takich warunkach, czy kupujący nadal będą chcieli robić zakupy prawie na placu budowy. Poinformował, że zaproponowano kupcom kilka rozwiązań. Powiedział, że chodzi o stałe miejsce pod Kopcem na jednej z działek, którymi dysponuje Miasto. Dodał, że w tym przypadku należałoby zmienić plan miejscowy i dopuścić w tamtym miejscu handel oraz go uzbroić. Podkreślił, że wymaga to jasnej deklaracji ze strony kupców, oświadczenia, że chcą prowadzić handel w tym miejscu. Zauważył, że uzbrojenie tego terenu na potrzeby kupców jest inwestycją idącą w setki tysięcy złotych, a być może nawet zahaczającą o milion. Powiedział, że Dzielnica nie może sobie pozwolić na wydanie takich środków nie mając jasnej deklaracji stowarzyszenia. Wyraził nadzieję, że uda się rozwiązać ten problem, dodając, że jeżeli nie w tym miejscu to proponując kupcom inne lokalizacje. Powiedział, że kupcy nie muszą korzystać z terenów Miasta. Poinformował, że mogą się odrobinę cofnąć od miejsca, gdzie w tej chwili prowadzą handel, wchodząc na teren prywatny. Dodał, że znane są przypadki, że kupcy

dochodzą do porozumienia z prywatnym właścicielem. Poinformował, że nie posiada wiedzy, czy kupcy rozpoczęli rozmowy, dodając, że leży to w gestii stowarzyszenia. Powiedział, że większość tych decyzji sprowadza się do tego, że to kupcy podejmą ryzyko i zainwestują własne środki. Podkreślił, że musi to być ich decyzja. Zaznaczył, że Dzielnica może wysunąć propozycje, jako pomoc ze strony Dzielnicy. Powiedział, że niemożliwe jest, aby tym projektem rozwiązać problemy wszystkich mieszkańców. Zauważył, że wybudowana ścieżka wzdłuż ul. Czerniakowskiej zadowala część osób, ale już nie do końca zadowala mieszkańców budynków położonych obok, ponieważ stracili miejsca parkingowe. Następnie zapytał zgromadzonych mieszkańców, czy zatrzymanie budowy tej ulicy spowoduje poprawę lokalnych warunków komunikacyjnych, czy też nie, czy w związku z tym, że już w tej chwili jest bardzo trudno wyjechać z ul. Melomanów to spółdzielnia zrezygnuje z budowy pierwszego budynku – nie, czy zatrzyma budowę drugiego budynku – nie, czy właściciel działki, którą kupił od spółdzielni pod kopcem, pod budowę marketu zatrzyma budowę – nie, czy wszyscy deweloperzy, którzy są właścicielami działek na siekierkach zatrzymają budowę budynków – nie. Na zakończenie zaapelował, aby zgromadzeni mieszkańcy zastanowili się, w jaki sposób będzie wyglądała najbliższa okolica, kiedy wszyscy kierowcy w sposób niezorganizowany, bez miejskiej obsługi komunikacyjnej będą się starali przebić do miejsc swojej pracy, będą odwozić dzieci do szkół, przedszkoli. Zauważył, że taki stan będzie się pogłębiał, dodając że należy wypracować wspólne rozwiązanie, które zabezpieczy interesy mieszkańców już tu mieszkających, pozwoli rozwijać się spółdzielniom które działają w tym rejonie, ale również zabezpieczy interesy mieszkańców Siekierki. Zauważył, że do Siekierki zostaną poprowadzone inwestycje instalacyjne. Powiedział, że w chwili obecnej rozbudowujące się Siekierki korzystają z ul. Bartyckiej. Zauważył, że jeżeli będzie się dyskutować na temat, co zrobić, aby zatrzymać budowę kolejnych ulic, to w niedalekiej przyszłości doprowadzi się do większego natłoku. Zaapelował o rozmowę, o dyskusję na temat zabezpieczenia się przed większym hałasem, jak poprawić sytuację. Na zakończenie poprosił o dyskusję na temat poprawy istniejącej sytuacji, a nie o blokowaniu inwestycji, ponieważ wszyscy na tym tracą.

**Przedstawicielka Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej Batalionu AK Karpaty** powiedziała, że wspomniano o zagrożeniach komunikacyjnych – wypadkach. Dodała, że są to sytuacje sporadyczne i przyjmuje argument logiczny, że projektant nie jest w stanie odpowiadać za zachowanie każdej indywidualnej jednostki. Podkreśliła, że projektant oraz każda osoba, która zajmuje się taką inwestycją wie, że założenia projektowe robione są na podstawie badań i obliczeń. Powiedziała, że w aglomeracjach na świecie, jak również zapewne w Warszawie, prowadzone są badania, które mówią o tym, jaka jest korelacja pomiędzy szerokością pasa, a zachowaniem się kierowców. Dodała, że skoro jest to droga pewnej klasy i jest obowiązek, że szerokość pasa musi być taka a nie inna, to w jej odczuciu jest to argument logiczny. Powiedziała, że jednym z założeń tego projektu jest to, że pojazdy będą poruszały się 50 km/h, dodając, że istnieje zagrożenie że tak się nie będzie działo. Podkreśliła, że ruch z większą prędkością generuje hałas. Powiedziała, że część budynków wspólnoty będzie bezpośrednio przylegać do nowo projektowanej ulicy. Następnie zapytała, czy oprócz nasadzeń niskich przewidziane są nasadzenia zieleni, które zniwelują hałas. Zauważyła, że w okolicy wspólnoty budowane są nowe budynki. Następnie zapytała, jaki sposób wyjazdu tj. dotarcie do ul. Czerniakowskiej – bis planowany jest dla mieszkańców wspólnoty. Na zakończenie poprosiła o przybliżenie kwestii odwodnienia tego terenu.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że na większości omawianego odcinka nie ma możliwości prowadzenia nasadzeń

z uwagi na brak miejsca. Dodał, że tam, gdzie będzie możliwość nasadzeń, tam będą one zrealizowane, czyli w okolicy ul. AK Północ i ul. AK Bałtyk. Podkreślił, że wszędzie tam, gdzie w pasie drogowym jest miejsce na drzewa, to zostaną one posadzone. Powiedział, że w Polsce na drogach w mieście standardowa prędkość wynosi 50 km/h, to do obliczeń hałasu, zanieczyszczeń przyjmowane jest 50 km/h, dodając że projektanci nie mogą przyjąć innej prędkości, ponieważ nie ma ku temu podstaw. Podkreślił, że jakiś odsetek pojazdów 10%, 20%, 5% – różnie to w różnych miejscach wygląda, będzie jeździł szybciej. Powiedział, że w ramach procedury sporządzania raportu ochrony środowiska przyjmowane są takie prędkości, jakie wynikają z prawa. Dodał, że na odcinkach, na których z analiz wynika, że istnieje zagrożenie przekroczenia poziomu hałasu, przewidziane są tzw. rezerwy dźwiękoszczelne. Dodał, że jest to ok. 50 m. Zauważył, że dzisiaj cały wyjazd z tego obszaru realizowany jest przez ul. Bluszczańską do ul. Nehru. Poinformował, że w przyszłości będzie on realizowany przez zjazd ulicy planowanej wschodniej (krótki łącznik do ul. Bluszczańskiej), dodając, że jadąc ul. Bluszczańską będzie można dojechać do planowanej ul. Melomanów. Poinformował, że na całej długości droga jest wyżej, dodając że największa różnica występuje przed nasypem na którym znajduje się ciepłociąg. Zauważył, że ulica jest znacznie wyżej niż istniejący teren. Poinformował, że projektanci podawali rzędne przyszłej drogi deweloperom, którzy zgłaszali się po taką informację, a są już na zaawansowanym etapie prac nad swoimi budynkami. Powiedział, że deweloperzy dostosowują rzędne zera swoich budynków, tj. wyjść z budynku do rzędnych drogi. Zauważył, że wiedząc, jaka jest rzędna drogi, będą mogli dostosować wyjścia, w ten sposób, aby budynki były wyżej. Poinformował, że do obowiązków deweloperów będzie należało zagospodarowanie terenu w taki sposób, aby osiągnął taką wysokość. Powiedział, że zapis w planie informuje o tym, że deweloperzy mają obowiązek zagospodarowania wody samodzielnie. Poinformował, że część wody w szczególności z obszarów utwardzonych przed budynkami będzie prawdopodobnie zagospodarowana przez układ odwodnienia ulic sąsiednich, wszystkich tych, które powstaną w ramach realizacji inwestycji. Poinformował, że na odcinku ok. 48 m gdzie istnieje potencjalne ryzyko przekroczenia hałasu została zaprojektowana rezerwa. Powiedział, że na pozostałych odcinkach zgodnie ze zmianą rozporządzenia, które w sposób istotny podwyższyło normę hałasu stwierdzono, że tych zagrożeń nie będzie.

**Przedstawicielka Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej Batalionu AK Karpaty** powiedziała, że zakładając, iż ta ulica powstanie i wyniku pomiarów okaże się, że natężenie hałasu jest o wiele większe, a rezerwa ekranowa wynosi 50 m, doprowadzi do sytuacji patowej. Dodała, że w sytuacji gdy okaże się że ten hałas jest większy, to nie będzie możliwości aby go zniwelować.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** powiedziała, że cały proces projektowania jest procesem, który opiera się w głównej mierze na wyliczeniach. Poinformowała, że obliczenia wykonywane są przez projektanta, na podstawie których zostały obliczone normy hałasowe określone na podstawie tzw. prognozowania natężenia ruchu. Dodała, że prognozowane natężenie ruchu przeliczane jest na emisję zanieczyszczeń oraz hałas. Powiedziała, że jeżeli prognozowane natężenia ruchu wskazały, że poziom hałasu nie jest takim poziomem, który wymaga zabezpieczenia terenów przyległych do budowy w postaci ekranów akustycznych, to należy tę wiedzę wziąć pod uwagę i tak projektować, żeby nie generować dodatkowych kosztów. Poinformowała, że środki zapobiegawcze wpisane są do realizacji decyzji środowiskowej. Dodała, że na inwestorze spoczywa obowiązek wykonania tzw. analiz porealizacyjnych. Poinformowała, że są to pomiary poziomu hałasu, pomiary natężeń ruchu, które przeliczane są na poziom hałasu.



Powiedziała, że w przypadku przekroczenia norm konieczne będzie podjęcie decyzji o zabezpieczeniu budynków. Podkreśliła, że jest to obowiązek ustawowy i żaden inwestor od tego nie ucieknie, ponieważ jest to bardzo restrykcyjnie przestrzegane i te działania są egzekwowane od inwestora. Powiedziała, że projektant przeprowadził obliczenia i wie, że pozostałe odcinki ulicy nie tworzą w sytuacji, w której hałas będzie generował uciążliwość dla istniejącej zabudowy. Dodała, że można zasięgnąć informacji o działaniach podjętych przez Miasto dla już funkcjonujących ulic.

**Przedstawiciel Stowarzyszenia Zielone Mazowsze** powiedział, że inwestycja podlega pod ustawę drogową, więc w jego ocenie powoływanie się na Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta wydaje się wątpliwe, gdyż specustawa pozwala na realizowanie inwestycji niezależnie od ustaleń studium. Przypomniał, że na slajdzie 6 ukazano wielkość ruchu samochodowego, która jest prognozowana. Zauważył, że na wlocie od Trasy Siekierkowskiej przedstawiono 1 000 samochodów na godzinę, natomiast na wylocie ul. Czerniakowskiej 1 330. Powiedział, że  $\frac{3}{4}$  ruchu będzie ruchem tranzytowym, dodając, że ruch dojazdowy do ulic będzie minimalny w odniesieniu do całości. Dodał, że w jego ocenie wypowiedź Pani Dyrektor ZMID, że ta ulica budowana jest głównie dla mieszkańców, jest nieprawdą. Poinformował, że Tramwaje Warszawskie dostały środki z Unii Europejskiej na budowę tras tramwajowych. Podkreślił, że trasy tramwajowe będą budowane m.in. do Wilanowa. Dodał, że w ramach trasy do Wilanowa przewidziana jest budowa trasy tramwajowej na Siekierki. Powiedział, że budowa tej trasy przewidziana jest do realizacji do 2020 r. Zaaapelował, do projektanta o przeprojektowanie trasy. Powiedział, że w jego ocenie, budując tę ulicę, jeżeli w ogóle w takiej skali, to z trasą tramwajową. Podkreślił, że budowa trasy tramwajowej będzie oznaczała, że nie będzie pasów autobusowych, co oznacza z kolei, że będzie mniejsze natężenie hałasu, dodając, że znacznie więcej osób będzie mogło wyjechać z tego terenu korzystając z transportu publicznego. Odnosząc się do kwestii wypadków, przypomniał, że rok, dwa lata temu została przebudowana Trasa Świętokrzyska, gdzie na ul. Świętokrzyskiej jest po jednym pasie ruchu w obie strony i ul. Prosta, która jest podobnej wielkości do przedstawianej przez projektanta ulicy. Przytoczył informację z systemu ewidencji wypadków i kolizji mówiącą o tym, że na ul. Prostej w ubiegłym roku doszło do 24 zdarzeń drogowych, a na ul. Świętokrzyskiej do jednego. Powiedział, że ulice należy robić mniejsze, z węższymi pasami ruchu oraz bez tak dużej ilości jezdni. Poinformował, że ul. Puławska na odcinku mokotowskim ma pasy jezdni o szerokości 3 m, dodając, że jest tam wężej i ludzie jeżdżą dużo spokojniej niż na Trasie Siekierkowskiej. Poinformował, że w dniu dzisiejszym były dwa wypadki, dodając że wypadki niosą za sobą koszty społeczne, koszty czasu dojazdu, koszty leczenia osób które w tych wypadkach doznają obrażeń. Zauważył, że pomijany jest temat likwidacji bazaru i kosztów społecznych wynikających z tej zmiany. Powiedział, że ta zmiana powinna być jedną z ważniejszych części całego tego projektu, ponieważ taka zmiana w układzie społecznym, handlowym dla Dzielnicy, dla osiedla, jest bardzo istotna. Zaaapelował, aby uwzględnić to od razu, a nie w przyszłości. Powiedział, że powinno się to uwzględnić na etapie planowania takiej inwestycji. Dodał, że powinno się przewidzieć, czy ten bazar powinien pozostać w obecnym miejscu, czy powinien być przeniesiony. Zauważył, że mieszkańcy nie będą jeździć daleko po zakupy tylko mają potrzebę realizowania swoich potrzeb handlowych na miejscu. Powiedział, że strategia zrównoważonego rozwoju transportu m.st. Warszawy przewiduje, że nie powinien być dopychany dodatkowy wzmożony ruch do Śródmieścia. Zauważył, że w jego ocenie przedstawiony projekt jest takim dopychaniem dodatkowego ruchu do Śródmieścia. Podkreślił, że ta inwestycja budzi wątpliwości i jest niezgodna ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu. Powiedział, że pokazano wizualizację z wysokości, ale nie pokazano jak będzie ta

inwestycja wyglądać z perspektywy człowieka. Zauważył, że planowana ulica będzie miała ponad 40 m szerokości. Dodał, że chciałby zobaczyć jak ta trasa będzie wyglądać z perspektywy człowieka. Powiedział, że projektant powiedział, ile zostanie posadzonych drzew podczas budowy, ale ta ulica przetnie istniejące ogródki działkowe. Zapytał, ile drzew zostanie wyciętych oraz czy została przygotowana inwentaryzacja przyrodnicza tego terenu, zwracając uwagę, że na tym terenie mieszka mnóstwo gatunków zwierząt chronionych. Powiedział, że zna rozwiązanie, w jaki sposób poprawić komunikację. Poinformował, że w Szkole Podstawowej nr 205 została przeprowadzona akcja rowerowa, która polegała na tym, że zachęcano dzieci do przyjeżdżania na rowerach do szkoły, w efekcie której połowa dzieci zaczęła przyjeżdżać rowerami. Na zakończenie zaapelował do Burmistrza Dzielnicy, aby tę akcję w przyszłym roku rozszerzyć na wszystkie szkoły na Mokotowie. Powiedział, że dzięki tej akcji dzieci są zdrowsze, na ulicach jest mniej samochodów, są mniejsze korki, mniejszy hałas i zanieczyszczenie i jest to z pożytkiem dla wszystkich. Raz jeszcze zaapelował do Pana Burmistrza, aby w przyszłym roku akcja promująca dojazd rowerami do szkół objęła cały Mokotów. Powiedział, że dane statystyczne wskazują na to, że osoby, które przechodzą na emeryturę bardzo często rezygnują z samochodów i przesiadają się na rowery, dodając, że w 2014 r. 60% rowerzystów, którzy zginęli, to były to osoby powyżej 60 roku życia. Podkreślił, że jest to funkcja społeczna, zwracając uwagę, że osoby starsze również chcą jeździć na rowerach.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** zaapelował do przedmówcy, aby nie wprowadzał zgromadzonych w błąd. Powiedział, że nie ma żadnego projektu realizacji trasy tramwajowej ul. Gagarina i dalej, bo jest tylko odnoga kilkudziesięciu metrowa, tzw. sięgacz. Poinformował, że z ul. Spacerowej tramwaj będzie skręcał w prawo i dalej ul. Sobieskiego kierował się aż do Wilanowa. Podkreślił, że projektowany jest jedynie sięgacz. Poinformował, że w tej chwili trwają rozmowy na temat uzgodnień przebiegu tej trasy przez Mokotów. Poinformował, że sprawa konsultacji dotycząca tego projektu była również wyjaśniana i omawiana na spotkaniach w Mieście. Powiedział, że zarządzenie dotyczące konsultacji pochodzi z 2013 r. więc nie może odnosić się do projektu, który powstaje od 2006 r., dodając, że konsultacje obejmują wszystkie projekty które powstały po terminie, w którym ukazało się zarządzenie. Powiedział, że nie ma potrzeby budowy torów tramwajowych w rejonie, który na chwilę obecną nie jest odpowiednio gęsto zabudowany i zaludniony, ponieważ ktoś musi z tego transportu korzystać. Dodał, że dlatego projektanci i to bardzo słusznie zaprojektowali transport autobusowy, pozostawiając rezerwę. Poinformował, że kiedy odpowiednia ilość budynków powstanie na Siekierkach i zostaną zasiedlone, to zaplanowana rezerwa zostanie przeznaczona na budowę torów linii tramwajowej. Powiedział, że jest to słuszne rozwiązanie, aby nie wydatkować środków, jeżeli nie ma takiej potrzeby. Odnosząc się do kwestii bazaru, poinformował, że kupcy mogą skorzystać z propozycji Dzielnicy, tj. przeniesienia się na inne miejsca na terenie Dzielnicy. Dodał, że kolejnym rozwiązaniem jest podjęcie rozmów z prywatnym właścicielem gruntów za obecnie istniejącym bazarkiem. Poinformował, że jeszcze innym rozwiązaniem jest działka pod Kopcem. Dodał, że w tym przypadku trzeba będzie zmienić plan miejscowy oraz uzbroić tę działkę na potrzeby kupców, a co za tym idzie wydatkować określone środki. Powiedział, że kupcy muszą wyrazić chęć prowadzenia działalności w tym miejscu i wtedy Dzielnicą przygotuje tę działkę. Poinformował, że przedstawiciele Rady Osiedla przekazali informację, że w dwóch planowanych budynkach zakładane są miejsca przeznaczone na handel. Zauważył, że zmieni to obraz lokalnego handlu i dlatego kupcy muszą zapoznać się z tematem oraz go przeanalizować, ponieważ to oni zaryzykują własne pieniądze. Poinformował, że jeżeli po analizie kupcy dadzą odpowiedź, że na działce pod Kopcem będą prowadzić działalność to Dzielnicą ich

poprze i rozpocznie inwestycje. Podkreślił, że Dzielnica musi otrzymać jasną deklarację z ich strony. Powiedział, że żądanie pozostawienia bazaru w tym stanie na skrzyżowaniu powstającej ulicy nie jest zasadne. Odnosząc się do kwestii zachęcania dzieci do przyjeżdżania na rowerach do szkoły, zaproponował, aby wszystkim mieszkańcom zostawić wybór. Dodał, że należy budować ścieżki rowerowe, ponieważ część rodziców być może puści swoje pociechy na rowerze do szkoły, ale nie mają takiej możliwości, ponieważ nie ma ścieżek rowerowych. Powiedział, że szerokość tej ulicy wynosi 40 m, ale trzeba wziąć pod uwagę szerokie chodniki, dodając, że być może nie we wszystkich miejscach, ścieżkę rowerową, rezerwę na zielen i infrastrukturę i to po obydwu stronach. Zauważył, że odejmując od całej szerokości ulicy wymienione fragmenty może się okazać, że jezdnie zajmują około połowy szerokości. Poprosił, aby koncentrować się na propozycjach, które pomogą rozwiązać problem. Odnosząc się do argumentu dotyczącego wjazdu 1000 samochodów z Trasy Siekierkowskiej i wyjazdu 1 300 samochodów na ul. Gagarina, zauważył, że jadący z Pragi mieszkańiec ul. Gagarina będzie mógł skorzystać z tego skrótu. Zapytał, przedmówcy, czy chciałby zabronić mieszkańcowi tych okolic skorzystania z tego rozwiązania. Zapytał, jaka część z 1 000 korzystających przejedzie dalej, a jaka część zjedzie z Trasy Siekierkowskiej, aby dojechać do swoich budynków.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** poprosił o obiektywizm, a nie subiektywizm. Powiedział, że na slajdzie ukazano, że wjeżdża 1 050 pojazdów, a wyjeżdża 1 300, dodając że dodatkowo z innych ulic wjeżdżają kolejne pojazdy, na przykład wjazd 420 pojazdów z jednej z ulic i rozjeżdżają się w różnych kierunkach. Przypomniął, że część obszaru jest mocno zabudowana usługami, tzn. istnieje dużo miejsc pracy, do których trzeba dojechać, na przykład centrum handlowe mieszczące się przy ul. Bartyckiej. Zauważył, że Studium uwarunkowań m.st. Warszawy jest obowiązujące, dodając, że specustawa zwalnia z wszelkich dokumentów planistycznych.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** powiedziała, że Studium uwarunkowań jest obowiązującym dokumentem niezależnie od specustawy. Dodała, że przepisów specustawy drogowej nie stosuje się do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, tj. nie stosuje się w zakresie procedur uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, tylko ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Poinformowała, że oznacza to, że decyzja ZRID może nie być zgodna z obowiązującym na danym terenie miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, czyli może naruszać granice obszarów funkcjonalnych. Podkreśliła, że studium uwarunkowań nie odnosi się do specustawy drogowej i jest dalej obowiązującym dokumentem tak jak zostało uchwalone. Powiedziała, że w ustawie drogowej nie ma żadnej informacji, że jej przepisy nie mają w tym przypadku zastosowania do studium uwarunkowań.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że projektant szanuje przepisy prawa miejscowego i pomimo że posiada pewną dowolność stara się wpisać w plany. Poinformował, że prowadzona jest procedura odnośnie wydania decyzji środowiskowej, została wykonana bardzo szczegółowa analiza zieleni, a wcześniej została przygotowana lokalizacja przyrodnicza na całym terenie obejmująca znacznie szerszy teren niż ten który jest obecnie objęty projektem. Powiedział, że z analizy drzew wynika, że w liniach rozgraniczających znajdują się 552 drzewa, a kilka drzew zostało bezwzględnie na czas realizacji inwestycji objętych ochroną. Następnie przedstawił tabelę przedstawiającą informację na temat liczby wycinanych drzew oraz ich grubość. Poinformował, że zostanie wyciętych prawie 270

drzew o średnicy do 15 cm, 200 o średnicy 25 cm, a jedynie 21 drzew o średnicy ok. 0,5 m.

**Mieszkanca** powiedziała, że jest mieszkanką nowopowstałych budynków w okolicach ul. Bluszczeńskiej. Zapytała, kto jest odpowiedzialny za przygotowanie prezentacji, w jej ocenie żenującej. Następnie zapytała, jaki pozytywny wpływ w szczególności dla komunikacji miejskiej, dla mieszkańców ul. Bluszczeńskiej i ul. Bartyckiej będzie miała ta ulica.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że po raz pierwszy spotyka się z tak negatywną wypowiedzią na temat prezentacji, dodając, że po spotkaniu bardzo chętnie porozmawia na ten temat. Powiedział, że pozostawiona jest rezerwa tramwajowa, która zostanie wykorzystana pod autobus. Dodał, że w chwili obecnej trudno jest mówić o konkretach. Powiedział, że w momencie, realizacji ZTM przystąpi do zaproponowania rozwiązań komunikacyjnych.

**Mieszkaniec Siekierka** powiedział, że w związku z pojawieniem się ścieżki rowerowej wystąpił problem z parkowaniem samochodów. Dodał, że w jego ocenie jedynym rozwiązaniem, aby spółdzielnia otworzyła wjazdy, które są czynne, ale w drugiej linii przejazdu są zastawione. Powiedział, że ma na myśli wyjazd przy ul. Chełmskiej i przy ul. Gagarina. Dodał, że jeżeli nie będzie możliwe otwarcie ul. Zwierzynieckiej to wydaje się, że będzie to jedyne rozwiązanie. Podkreślił, że jeżeli chodzi o kwestię komunikacji autobusowej, to w tym rejonie jest ona konieczna z uwagi na powstające nowe budynki. Odnosząc się do kwestii prędkości, zauważył, że ulica Bluszczeńska jest bardzo wąską ulicą, a samochody jeżdżą tam nawet 100 km/h. Dodał, że w jego odczuciu jedynym rozwiązaniem tej sytuacji będzie postawienie żółtego radaru, bądź nawet dwóch. Powiedział, że być może będzie szansa, aby od początku wykonać postumenty pod fotoradary i na prośbę mieszkańców, Burmistrza takie fotoradary się pojawią. Podał za przykłady fotoradary na ul. Spacerowej, przy torze łyżwiarskim Stegny. Zauważył, że niezależnie od tego, czy ta ulica będzie miała 3,5 czy 2,5 m, to patrząc na ul. Bluszczeńską, gdzie jest trochę wolnego miejsca, to kierowcy poruszają się z dużymi prędkościami. Powiedział, że na Siekierkach znajduje się szkoła przy ul. Gościniec, dom kultury Dorożkarnia, dodając, że budowane jest przedszkole przez Kolegium Zakonu Pijarów oraz że już funkcjonuje szkoła i w związku z tym dziennie w te okolice przyjeżdża ok. 1 000 samochodów z różnych stron Warszawy. Zauważył, że jeżeli do tej liczby dodać bloki w trakcie budowy, które zostaną zasiedlone oraz bloki, które są w planach, i nie zostanie poprawiona infrastruktura drogowa, to będzie problem. Powiedział, że w jego ocenie dwa pasy po 3,5 m w jednym kierunku jest absolutnym minimum i maksimum dla mieszkańców, zwracając uwagę, że planowane są również pasy do skrętu. Na zakończenie zaapelował o nie blokowanie tej inwestycji.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** zauważając, że jest to cenna uwaga, dodał, że ul. Czerniakowska nie jest w zarządzie Dzielnicy i należy wystąpić do Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy o taką analizę. Powiedział, że jeżeli społeczność spółdzielni Energetyka wystąpi do Dzielnicy z takim pismem, to zostanie ono poparte i Inżynier Ruchu m.st. Warszawy rozważy taką możliwość. Zauważył, że takie rozwiązanie może poprawić problem komunikacyjny.

**Mieszkanca** powiedziała, że chciałaby wrócić do kwestii skrzyżowań przy ul. Czerniakowskiej. Zauważyła, że przytaczany jest argument, iż na długości 580 m będą 3 skrzyżowania – skrzyżowanie z ul. Zwierzyniecką, ul. Melomanów i nowobudowaną

ul. Melomanów. Zapytała, czy nie lepszym rozwiązaniem byłoby zrezygnowanie ze skrzyżowania z obecną ul. Melomanów, a w zamian wybudowanie skrzyżowania z ul. Zwierzyniecką. Zauważyła, że nie widzi różnicy pomiędzy odległością od ul. Czerniakowskiej do ul. Zwierzynieckiej, a odległością od ul. Czerniakowskiej do ul. Czerskiej. Powiedziała, że w jej ocenie są to takie same odcinki i nie widać, aby się one blokowały. Poprosiła o zwrócenie uwagi na fakt, że z jednej strony są godziny szczytu, tj. godzina 8:00, gdy dzieci zbliżają się do szkoły i dodatkowo wprowadzając objazdy oraz wyjazd z osiedla po drugiej stronie Energetyki spowoduje się ogromne korki. Dodała, że podobna sytuacja będzie miała miejsce o godzinie 17:00, kiedy rodzice przyjadą po dzieci do przedszkola, po dzieci do szkoły oraz gdy mieszkańcy będą wracać na osiedle. Zapytała, czy prowadzone były badania dotyczące natężenia ruchu. Powiedziała, że pojawiła się informacja, że w ciągu najbliższych 2 lat będzie prowadzona budowa. Następnie zapytała, w jaki sposób przewidziana jest organizacja ruchu w okolicy szkoły. Zauważyła, że nie ma innego wyjazdu jak na ul. Nehru. Powiedziała, że trudno jest jej sobie wyobrazić organizację ruchu, biorąc pod uwagę fakt, że ulice Bartycka i Nehru są bardzo obciążone.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że ul. Czerniakowska - bis jest projektowana w oparciu o obowiązujące przepisy, które wyznaczają pewne odległości między skrzyżowaniami, dodając, że są one znacznie większe niż w tym przypadku. Zauważył, że obniżając klasę drogi w tym przypadku nadal będzie występował problem związany z odległością pomiędzy skrzyżowaniami. Przypomniał, że projektanci poruszają się w ramach obowiązującego prawa, jakim jest studium uwarunkowań, zapisy planu zagospodarowania, gdzie określona została klasa ulicy. Dodał, że nikt nie ma prawa projektować innej klasy ulicy niż została określona. Poinformował, że jeżeli zostałaby zmieniona klasa ulicy, to należałoby przygotować inny projekt. Powiedział, że rozwiązanie tego problemu polegałoby na projektowaniu niezgodnie z przepisami. Poinformował, że przy takiej klasie ulicy taka odległość pomiędzy skrzyżowaniami jest niedopuszczalna. Odnosząc się do kwestii zawracania poinformował, że będzie wydzielony pas do skrętu w lewo z wydzieloną sygnalizacją umożliwiającą skręt pojazdów w lewo. Zauważył, że na dzień dzisiejszy funkcjonuje niefunkcjonalna ul. Nehru, która nie ma obsługi komunikacyjnej tego obszaru i dlatego zaproponowano takie rozwiązanie. Zauważył, że nie ma wiedzy, czy jest to najlepsze rozwiązanie. Podkreślił, że na dzień dzisiejszy zgodnie z obowiązującymi przepisami jest to jedyny sposób rozwiązania obsługi komunikacyjnej tego obszaru.

**Mieszkanca** powiedziała, że nie do końca prawdą jest, iż zaproponowany nawrót obsługi stały ruch jaki występuje w tej chwili, ponieważ obecnie są 2 wyjazdy: z ul. Zwierzynieckiej i z ul. Melomanów. Dodała, że są to dwie ulice, które obsługują ruch osiedla, a zaproponowane rozwiązanie spowoduje sprowadzenie całego ruchu z osiedla Energetyka, z osiedla Pod kopcem oraz z osiedla Siekierki do jednego pasa ruchu.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że nie jest to prawdą, ponieważ część osób nie będzie zawracać, bo będzie wyjeżdżać nowoprojektowaną ul. Melomanów. Podkreślił, że w chwili obecnej są dwa wyjazdy i pozostaną dwa wyjazdy. Powiedział, że jeden wyjazd będzie przez ul. Melomanów tylko w prawo, a drugi przez nowoprojektowaną ul. Melomanów w dowolną stronę. Dodał, że podobnie sytuacja wygląda z drugiej strony ulicy, informując że będzie wyjazd z ul. Zwierzyniecką w prawą stronę oraz przez ul. AK Kampinos w dowolną stronę.

**Mieszkanka** poprosiła o odpowiedź, jaki będzie przy maksymalnym natężeniu ruchu czas oczekiwania do skrętu, zawrócenia na tym skrzyżowaniu.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że nie udzieli odpowiedzi ile będzie to trwało czasu, zwracając uwagę, że w przeciągu godziny będzie mogło zawrócić ok. 300 pojazdów.

**Mieszkanka** powiedziała, że przy maksymalnym natężeniu ruchu w godzinach od 16:00 do 17:00 można założyć sytuację, że 300 samochodów przejedzie w ciągu godziny.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że jest tu mowa tylko o zawracających pojazdach.

**Mieszkanka** poprosiła o informację, jakie są maksymalne odległości między skrzyżowaniami oraz o odległość pomiędzy ul. Czerniakowską a ul. Zwierzyniecką.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** powiedziała, że na chwilę obecną informacja na temat sposobu organizacji ruchu jest przedwczesna, ponieważ nie wie, kiedy rozpocznie się budowa. Dodała, że posiada jedynie wiedzę, na jaki okres ma przewidziane środki. Powiedziała, że podstawowym uwarunkowaniem oraz określeniem zakończenia tej budowy jest zawarta swojego rodzaju jakaś umowa społeczna, że można ten projekt realizować. Dodała, że jeżeli uda się przy akceptacji mieszkańców wdrożyć ten projekt, to realizacja rozpocznie się w przyszłym roku i zakończy w 2017 r. Powiedziała, że w chwili obecnej trudno jest mówić na temat organizacji ruchu, ponieważ nie wie, kiedy ta inwestycja będzie realizowana oraz jakie pojawią się uwarunkowania dla organizacji ruchu. Poinformował, że projekt organizacji ruchu sporządza się wtedy, kiedy jest już wybrany wykonawca. Dodała, że to na wykonawcy spoczywa obowiązek, który zostanie wpisany do umowy opracowania oraz wdrożenia czasowej organizacji ruchu. Powiedziała, że jeżeli ma się do czynienia z obszarem śródmiejskim, gdzie występuje intensywny ruch, to do procesu projektowania czasowej organizacji ruchu angażuje się również inne jednostki miejskie, tj. ZDM, Miejskie Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym. Dodała, że opracowanie takiego projektu organizacji ruchu poprzedzone jest analizami istniejącego ruchu, jak i koncepcją, która jest wstępnym projektem organizacji ruchu. Poinformowała, że materiały te podlegają opiniowaniu, uzgodnieniom w Mieście. Dodała, że na skutek uzgodnień i opinii przygotowany jest wariant optymalny. Zapewniła zgromadzonych, że podjęte zostaną wszelkie starania, aby jak najmniejsze utrudnienia w ruchu powstały podczas realizacji tej inwestycji.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odnosząc się do kwestii odległości, odpowiedział, że na klasie ulicy G wynosi ona 500 m między skrzyżowaniami, dodając, że jednokrotnie może to być 400 m, a dla klasy Z może być to 300 i 150 m. Zauważył, że nawet obniżenie klasy drogi do Z nie da takiego efektu, aby można było spełnić wymagania przepisów. Poinformował, że pomiędzy osią ul. Czerniakowskiej a osią projektowanej ul. Melomanów odległość wynosi 420 m.

**Mieszkaniec** powiedział, że chciałby poruszyć kwestię zabezpieczenia mieszkańców przed hałasem. Zauważył, że w projekcie, który był przedstawiany w 2008 r., były przedstawiane ekrany dźwiękochłonne na odcinku od ul. Melomanów niemalże do samej Trasy Siekierkowskiej. Dodał, że w chwili obecnej tych ekranów nie ma i pozostawiono jedynie minimalną rezerwę oraz nasadzenia zieleni w formie

minimalnej więc w jego ocenie tego zabezpieczenia praktycznie nie będzie. Powiedział, że prognozowany ruch wynosi 1 300, a w jego ocenie wyniesie nawet 1 500 samochodów na godzinę, a na dobę ok. 40.000 pojazdów. Zauważył, że jest to praktycznie 1/3 ruchu, który w chwili obecnej odbywa się Trasą Siekierkowską, dodając, że natężenie hałasu będzie ogromne. Powiedział, że planowana droga będzie na podwyższeniu w związku z powyższym hałas będzie się jeszcze bardziej rozprzestrzeniał. Zapytał, dlaczego wprowadza się oszczędności.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że nie wprowadzane są oszczędności. Dodał, że dużo zmieniło się po wprowadzeniu nowego rozporządzenia o dopuszczalnych normach hałasu na terenie komunikacyjnym. Poinformował, że zdarzają się projekty gdzie na drogach zamiejskich znika 80% ekranów. Powiedział, że w tym przypadku zniknęły prawie wszystkie ekrany, ponieważ normy w mieście zostały opuszczone o ponad 5 decybeli. Powiedział, że przy istniejącym budynku pozostawiono rezerwę na ekrany pomimo tego, że nie występuje przekroczenie normy, ale wynik jest na granicy. Dodał, że na pozostałych odcinkach różnica pomiędzy poziomem dopuszczalnym a generowanym przez pojazdy jest w granicach 3 decybeli. Podkreślił, że ruch musiałby bardzo istotnie wzrosnąć, aby dojść do granicy hałasu w stosunku do tego, który został zaproponowany. Powiedział, że występuje ok. 1 200 pojazdów w jednym kierunku, dodając, że przeciętnie na ulicy ze sygnalizacją świetlną jeden pas ruchu jest w stanie przepuścić 600 – 700 pojazdów. Dodał, że przy dwóch pasach ruchu poziom ruchu wyniesie 1 200 – 1 300 pojazdów. Podkreślił, że prognozy ruchu nie pokazują ilości osób, które chcą przejechać, tylko ukazują ilość osób, które w ciągu godziny są w stanie przejechać.

**Mieszkaniec** zauważył, że projektant powiedział, że w jednym kierunku będzie to 1 200 pojazdów, więc w dwóch kierunkach będzie to 2 500.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że na slajdzie ukazano, że w jednym kierunku ruch będzie liczył 1 200 pojazdów, a w drugim w granicach 300.

**Mieszkaniec** powiedział, że gdyby inwestor chciałby wyjść naprzeciw mieszkańcom, to dołożyłby do inwestycji i zastosowałby ekrany. Dodał, że jest to tylko i wyłącznie forma oszczędności.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że nie ma innego wyjścia, dodając, że projektanci poruszają się w ramach prawa. Dodał, że rozumie zaniepokojenie części mieszkańców, ale konieczne było powtórzenie analizy hałasu.

**Mieszkaniec** powiedział, że obecnie ruch z osiedli przy ul. Czerniakowskiej, ul. Melomanów i okolic jest obsługiwany przez dwa lewoskręty na ul. Zwierzynieckiej, jak i na ul. Melomanów. Dodał, że w przedstawionym projekcie jest tylko jeden lewoskręt. Powiedział, że zmiana klasy drogi nie jest decyzją projektanta tylko inwestora i mógłby on taką decyzję podjąć. Dodał, że w takim przypadku wszystko będzie zgodne z przepisami – zostanie zachowana odległość 300 m oraz będzie można zastosować odstępstwo, o którym mówił projektant, tj. 150 m. Zauważył, że umieszczenie przelotowej drogi na wysokości obecnej ul. Zwierzynieckiej – skrzyżowania w jego ocenie rozwiąże problem zawracania dla osób jadących ul. Czerniakowską wiozących dzieci do szkoły, przedszkola, który był tu zgłaszany.

Powiedział, że nie wie, z jakich powodów nie było brane pod uwagę zaprojektowanie nowego skrzyżowania przy projektowanej ul. Melomanów w formie ronda.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że ulica została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi normami prawnymi. Poinformował, że rondo funkcjonuje bardzo dobrze w jednym przypadku, jeżeli na wlotach jest mały ruch. Dodał, że jeżeli kierowcy jeździliby w kierunku głównym byłby problem z włączeniem się do ruchu. Powiedział, że zna kilka przykładów, że ronda na ulicach dwujezdniowych nie są najlepszym rozwiązaniem.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** powiedziała, że obniżenie klasy funkcjonalnej drogi nie leży w kompetencjach inwestora. Dodała, że klasa funkcjonalna drogi zapisana została w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania m.st. Warszawy, tak jak ma to miejsce w tym przypadku oraz w uchwalonym miejscowym planie. Poinformowała, że procedura wprowadzenia jakiegokolwiek zmiany w studium wynika z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i jest taką samą procedurą, jak procedura uchwalenia miejscowego planu i uchwalenia studium uwarunkowań. Dodała, że drobna zmiana, np. w klasie funkcjonalnej drogi, może zostać wniesiona na wniosek inwestora, ale w trybie uchwały Rady Miasta Stołecznego Warszawy, a nie inwestora, jakim jest ZMID.

**Mieszkanca** odnosząc się do wypowiedzi projektanta, że porusza się on wewnątrz pewnych ram prawnych, zapytała, jak ma się to do przestrzegania zapisów dokumentów strategicznych zarówno miejskich, jak i europejskich, podając za przykład politykę miejską, strategię zrównoważonego transportu oraz strategię europejskie, m.in. raport transportowy OCD. Poinformowała, że w tych dokumentach zawarte są zalecenia, aby ograniczać ruch samochodowy. Dodała, że jest to podstawowy zapis, który przewiduje, że priorytetowo traktowany powinien być ruch pieszy, ruch rowerowy, transport zbiorowy, a na końcu ruch samochodowy. Następnie zapytała, jaki jest planowany czas oczekiwania na przejście przez pasy dla pieszych na każdym skrzyżowaniu. Zauważyła, że skoro strategiczne dokumenty miejskie, jak i europejskie przewidują, że ruch pieszy i zbiorowy ma być traktowany priorytetowo, to jak ma się to do proporcji szerokości chodników do szerokości pasów drogowych. Zapytała, gdzie jest ten priorytet. Zauważyła, że projektanci nie przewidują żadnego transportu zbiorowego, ponieważ jest na to zbyt wcześnie, jej zdaniem zbyt wczesnym było naliczenie liczby samochodów, skoro w priorytetach dokumentów strategicznych transport samochodowy umieszczono na ostatnim miejscu. Powiedziała, że zgadza się z Burmistrzem, że ustawa o konsultacjach weszła w życie później niż była planowana ta inwestycja drogowa. Zauważyła, że mieszkańcy od dłuższego czasu domagali się większego udziału w tej sprawie, dodając, że wniosek o konsultacje społeczne zgłaszali nie tylko mieszkańcy, ale i samorząd. Przypomniała, że Rada Dzielnicy wnioskuje o konsultacje we wrześniu ubiegłego roku. Zauważyła, że mieszkańcy dowiedzieli się, że znajdują się na spotkaniu informacyjnym. Powiedziała, że można powiedzieć, że zignorowano nie tylko głosy mieszkańców, ale również samorządu. Zapytała, po czym mieszkańcy poznają, że zawarli umowę społeczną, skoro jest to spotkanie informacyjne. Przypomniała przedstawicielom inwestora, że cały czas odwołują do studium uwarunkowań i miejscowego planu. Powiedziała, że mieszkańcom zależy na tym, aby klasa drogi została obniżona przynajmniej do zbiorczej, a w zasadzie do lokalnej. Zauważyła, że skoro możliwe są odstępstwa, że ulica ta będzie budowana w trybie specustawy, która dopuszcza rozmaite odstępstwa w uzasadnionych przypadkach, dlatego też nie rozumie oporu, aby zmienić jej klasę. Zwracając się do Burmistrza, zauważyła, że bazarnek nie jest tylko sprawą kupców, dodając,



że mieszkańcy również mają swoje potrzeby i chcieliby je móc załatwiać w lokalnym miejscu.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** zauważył, że bazarok może zostać przeniesiony 300 m dalej od tego miejsca, dodając, że decyzję o tym będą musieli podjąć kupcy, ponieważ to oni będą angażować swoje środki.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** powiedziała, że dyrektywy unijne, które zostały wspomniane mają zastosowanie wtedy, kiedy są zaadoptowane do Polskich przepisów. Dodała, że są one wtedy stosowane, kiedy są uwzględnione w polskich przepisach. Powiedziała, że projektant oraz inwestor musi postępować zgodnie z przepisami prawa. Podkreśliła, że inaczej nie można robić. Powiedziała, że choćby ze względów bezpieczeństwa przepisy prawa muszą być przestrzegane, ponieważ egzekucja tego prawa uderza bezpośrednio w konkretne osoby – zarówno projektanta, jak i kierownika jednostki. Powiedziała, że inwestor nie może obniżyć klasy drogi. Dodała, że można wystąpić z wnioskiem do Prezydenta m.st. Warszawy. Powiedziała, że w jej ocenie przyjęta klasa funkcjonalna drogi się broni. Dodała, że jako urzędnik nie może występować wbrew obowiązującym przepisom.

**Mieszkanca** powiedziała, że na 232 stronie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy zawarte są uwagi, że należy ograniczać ruch samochodowy.

**Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych** powiedziała, że ul. Czerniakowska – bis będzie takim korytarzem, który pokaże któreś samochody mają jeździć. Podkreśliła, że ulica ta nie będzie autostradą, ponieważ jest zbyt często przecinana drogami poprzecznymi i obsługuje przyległe zagospodarowanie. Powiedziała, że ustalona klasa drogi oraz przyjęte założenia są optymalne. Dodała, że prowadzone są starania, aby przekonać mieszkańców i wydaje się że większość z nich uznaje zasadność wybudowania tej drogi.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** powiedział, że mieszkańcy cały czas koncentrują się na tym, co jest teraz. Poinformował, że na Łuku Siekierkowskim za 15 lat będzie mieszkało kilkadziesiąt tysięcy ludzi i rozwiązanie, które dziś jest przedstawiane, ma ich obsłużyć komunikacją miejską, komunikacją prywatną, ścieżkami rowerowymi i chodnikami, dodając, że jest to jedna z dróg, która ma to uczynić. Powiedział, że nie można ograniczyć się do sytuacji ogólnej i mówić, że ta droga jest niepotrzebna. Podkreślił, że w perspektywie kilkunastu lat będzie do obsłużenia kilkadziesiąt tysięcy osób. Poprosił, aby zgromadzone osoby wyobraziły sobie osiedla, na których mieszkają bez jednego, bądź dwóch pasów dróg głównych odbierających ruch.

**Mieszkanca** zapytała, na który temat Burmistrz udziela odpowiedzi.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** odpowiedział, że na temat umowy z kilkudziesięcioma tysiącami mieszkańców, którzy tam zamieszkają.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że ten projekt jest projektem drogowym, dlatego też prezentowane są informacje, które odnoszą się do komunikacji indywidualnej. Dodał, że drugim etapem prac, np. realizowanym przez ZTM, w momencie, kiedy będą już znane linie autobusowe,

będzie wykonana analiza wielkości potoków pasażerskich dla poszczególnych odcinków. Odnosząc się do kwestii sygnalizacji świetlnej, powiedział, że nie udzieli szczegółowych informacji, dodając, że na kierunkach poprzecznych czas oczekiwania będzie dość długi, ponieważ będzie związany z czasem jazdy kierunkiem głównym. Zauważył, że wzdłuż jezdni będzie bardzo dużo czasu na przejście przez ulicę.

**Mieszkanca** powiedziała, że wypowiedź projektanta jest kompletnie sprzeczna ze strategicznymi dokumentami miejskimi na temat transportu.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że nie jest to prawdą, dodając, że strategicznymi dokumentami jest studium uwarunkowań oraz miejscowy plan, które zakładają budowę ulicy w takim przekroju. Zauważył, że strategia, na którą powołuje się przedmówczynie, oraz studium uwarunkowań zostały uchwalone przez Radę m.st. Warszawy, dodając, że w obu przypadkach nie są one ze sobą sprzeczne. Zauważył, że na wszystkich skrzyżowaniach, na wszystkich kierunkach są przejazdy rowerowe. Poinformował, że w tej chwili trwa spotkanie informacyjne. Dodał, że konsultacje były prowadzone w trybie ustawy o ochronie środowiska. Poinformował, że w trybie tej ustawy dwukrotnie były zgłaszane uwagi do tego projektu i na wszystkie pytania zostały udzielone wyczerpujące odpowiedzi. Powiedział, że proces konsultacji w trybie ustawy został dokonany. Dodał, że nie odbyło się spotkanie w trybie ustalonym w zarządzeniu Pani Prezydent przypominając że zarządzenie weszło w życie po rozpoczęciu tego projektu. Poinformował, że jeżeli Biuro Ochrony Środowiska stwierdzi, że należy zorganizować rozprawę administracyjną, to taka rozprawa się odbędzie. Dodał, że nie decydują o tym projektanci, inwestor, tylko organ wydający decyzję środowiskową.

**Mieszkanca** powiedziała, że w tej sprawie Rada Dzielnicy wnioskuje o konsultacje i w jej ocenie można byłoby je przeprowadzić.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** zapytał, w jakim trybie miałyby się odbyć te konsultacje.

**Mieszkaniec** powiedział, że ul. Wolicka została bardzo zniszczona przez firmę, która budowała osiedle. Dodał, że z posiadanych informacji wynika, że firma ta miała tę drogę odbudować. Poinformował, że konserwator zabytków w pierwszej wersji nakazał położenie bruku, podkreślając, że bruku nigdy w tym miejscu nie było. Zauważył, że konserwator odstąpił od budowy drogi brukowej i wydał zgodę na położenie asfaltu. Powiedział, że w projekcie pokazano że na odcinku, gdzie jest wcinka do ul. Wolickiej, będzie zrobiona na odległości ok. 100 m droga brukowa. Następnie poprosił o przedstawienie informacji na temat wjazdu na tę ulicę.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że w projekcie został uwzględniony bruk. Dodał, że dla projektantów cały czas jest ważna i obowiązująca decyzja konserwatora. Poinformował, że nie posiada wiedzy, aby ta decyzja została zmieniona. Powiedział, że przed chwilą uzyskał odpowiedź od kierownika projektu, że konserwator zgodził się na odstąpienie od bruku, ale tylko na przejście dla pieszych. Poinformował, że w ramach tego projektu zostanie wyremontowany odcinek wjazdu oraz odcinek podłączenia.

**Przedstawiciel Rady Nadzorczej Spółdzielni Mieszkaniowej Energetyka** powiedział, że największym zagrożeniem, jakie wypływa z przedstawionej informacji, jest totalne zablokowanie wjazdu z ul. Melomanów i włączenie się w ul. Czerniakowską – bis. Poinformował, że w tym miejscu znajduje się osiedle

Sielce, Spółdzielnia Wolicka, Spółdzielnia Siekierki. Zapytał, czy projektanci dokładnie przeliczyli ilość samochodów i włączenie się do ruchu z ul. Melomanów w ul. Czerniakowską – bis, biorąc pod uwagę natężenie ruchu z Trasy Siekierkowskiej do ul. Gagarina. Poinformował, że przy ul. Melomanów niebawem rozpocznie się duża inwestycja spółdzielni. Dodał, że z informacji przedstawionej przez Dyrektora ZMID wynika, że w przyszłym roku rozpocznie się budowa ul. Czerniakowskiej – bis. Zwrócił uwagę, że powstanie nowy budynek przy ul. Nehru i Zwierzynieckiej. Zapytał, czy prowadzenie w tym samym czasie trzech inwestycji nie doprowadzi do braku możliwości wyjazdu z osiedla. Zauważył, że część bloków będzie otoczona z jednej strony Trasą Siekierkowską, Wisłostradą i ul. Czerniakowską – bis, co spowoduje zwiększenie ilości spalin. Zwracając się do Burmistrza, przypomniał, że był taki okres, że mieszkańcy Dzielnicy przy Wisłostradzie otrzymywali dotacje na wymianę okien ze względu na nadmierne stężenie substancji toksycznych. Poprosił o informację na temat hałasu i substancji toksycznych. Podkreślił, że osobiście nie jest przeciwny rozbudowie i przebudowie Trasy Siekierkowskiej, ale przytacza obawy, które mogą mieć miejsce. Powiedział, że dobrze się stało, że w dniu dzisiejszym odbywa się takie spotkanie, jednocześnie wyrażając zdziwienie, że tak późno są na ten temat prowadzone rozmowy. Powiedział, że w jego ocenie na kolejnym spotkaniu powinna pojawić się informacja, w jaki sposób skorzystano z dzisiejszych uwag, postulatów i wniosków mieszkańców, przy lepszym nagłośnieniu.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** odpowiedział, że osobiście oczekuje informacji o tym, że konserwator wycofał się z zaleceń zachowania bruku. Dodał, że jeżeli tak się stało, powróci możliwość projektowania innego bruku nawierzchni ulicznej. Poinformował, że z posiadanych informacji wynika, że część drogi została ujęta, jako zabytek i nakazano zachowanie takiej nawierzchni. Odnosząc się do kwestii hałasu, poinformował, że Biuro Drogownictwa systematycznie przygotowuje warszawską mapę hałasu. Dodał, że w wytypowanych przez mieszkańców zagrożonych miejscach są wykonywane specjalne badania. Powiedział, że w niektórych miejscach Mokotowa takie badania były wykonywane, ale nie dotyczyły miejsc wskazanych przez przedmówcę. Zauważył, że żaden oficjalny sygnał nie dotarł do Dzielnicy. Poinformował, że taka informacja jest przekazywana do Biura i w kolejnej edycji projektu przeprowadzane są badania. Powiedział, że jeżeli będą to zasadne uwagi to zapewne zostaną zaprojektowane pewne rozwiązania, aby ten hałas zmniejszyć, jeśli normy zostały przekroczone. Poprosił o wystosowanie oficjalnego pisma w tej sprawie, które zostanie przekazane do Biura Ochrony Środowiska. Poinformował, że na dzień dzisiejszy remont ul. Wolickiej nie jest przewidziany w Wieloletniej Prognozie Finansowej. Na zakończenie zaprosił mieszkańca na spotkanie w kwestii ul. Wolickiej.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że w kwestii ul. Melomanów i utworzenia innego układu komunikacyjnego zaproponowano pewien kompromis. Podkreślił, że jest to kompromis wynikający z przepisów i z oczekiwań mieszkańców. Zauważył, że innego rozwiązania przy obecnych przepisach nie ma. Powiedział, że w jego ocenie zaproponowane rozwiązanie nie jest znacząco gorsze od obecnego. Odnosząc się do kwestii hałasu i zanieczyszczeń powietrza, poinformował, że w raporcie oddziaływania na środowisko wszystkie analizy zostały wykonane oraz szczegółowo opisane. Dodał, że zostały wykonane skumulowane analizy dotyczące wpływu ul. Czerniakowskiej, Trasy Siekierkowskiej na ul. Czerniakowską – bis.

**Mieszkanca** powiedziała, że cały ruch zostanie puszczony z osiedla Energetyka pod oknami budynków, dodając, że został zaproponowany jeden wyjazd. Poinformowała,

że popiera pomysł sąsiadów z Osiedla Energetyka o otwarciu innych wyjazdów. Zapytała, do kogo należy kierować pisma, aby zostały otwarte inne wyjazdy.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** powiedział, że pismo należy skierować do Urzędu i zostanie ono przekazane do Inżyniera Ruchu, aby raz jeszcze rozważył dodatkowy zjazd.

**Mieszkaniec** zapytał, na jakiej zasadzie było obliczane natężenie ruchu dla ul. Grupy AK „Północ” i dla ul. Zgrupowania AK „Bałtyk”. Powiedział, że te ulice w szczególności istniejąca ul. Grupy AK „Północ” przy 150 m łącznika jest naturalnym objazdem. Następnie zapytał, czy zostało przewidziane rozwiązanie odwodnienia deszczowego ul. Czerniakowskiej – bis a także terenów, które znajdują się od północ od tej ulicy, ponieważ nie ma tam kanalizacji deszczowej.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedział, że na chwilę obecną mieszkańcy tego terenu poruszają się bocznymi uliczkami do ul. Bartyckiej lub do ul. Nehru. Dodał, że proponowany jest wyjazd na ul. Czerniakowską. Poinformował, że jeden z deweloperów prowadził mocno zaawansowane prace nad projektem ul. AK Bałtyk aż do ul. Bluszczańskiej, dodając, że wstrzymał je do czasu kiedy zostanie przesądzona budowa ul. Czerniakowskiej – bis. Powiedział, że jeżeli pojawi się informacja, że ul. Czerniakowska – bis będzie realizowana w takim kształcie, to powróci do próby porozumienia się z Miastem, dodając, że chciał nawet zapłacić za projekt. Odnosząc się do kwestii odwodnienia, poinformował, że została przeprowadzona analiza możliwości odwodnienia tego obszaru przy pomocy istniejących odbiorników, która doprowadziła do tego, że z ul. Czerniakowskiej projektowany kanał będzie miał możliwość odbierania wód z dróg oraz terenów utwardzonych i publicznych. Poinformował, że zgodnie z zapisami planu właściciele terenów mają obowiązek zagospodarowania wody na swój sposób. Powiedział, że na dzień dzisiejszy nie jest przewidziane, że zostanie ona wpuszczona do systemu kanalizacji deszczowej ul. Czerniakowskiej – bis.

**Mieszkaniec** zapytał, czy planowane jest dodatkowe połączenie ul. Bluszczańskiej z ul. Zwierzyniecką. Powiedział, że drugie pytanie będzie dotyczyło skrzyżowania ul. Czerniakowska – ul. Gagarina – ul. Czerniakowska – bis. Zauważył, że na wylocie ul. Czerniakowskiej – bis są dwa pasy ruchu na wprost i jeden pas do jazdy na wprost i skrętu w prawo, natomiast na ul. Gagarina znajduje się jeden pas do ruchu na wprost w ul. Czerniakowską – bis. Zapytał, czy jest to aktualne rozwiązanie. Zauważył, że jest to dość dziwne, że z ul. Czerniakowskiej – bis są 3 pasy, z których można jechać na wprost, a z ul. Gagarina jest tylko jeden pas w kierunku ul. Czerniakowskiej – bis.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że na ul. Gagarina należy przemałować pasy ruchu. Poinformował, że z kierunku ul. Czerniakowskiej zorganizowany jest pas do skrętu w lewo, 2 pasy do jazdy na wprost i pas do skrętu w prawo. Poinformował, że zgodnie z intencją Inżyniera Ruchu układ został zmieniony i dostosowany do jego zaleceń, tj. ruch w lewo, w prawo i na wprost. Poinformował, że rozwiązanie w lewo, w prawo, na wprost zostało uznane za lepsze rozwiązanie niż w lewo, na wprost, na wprost, w prawo. Dodał, że taka organizacja ruchu została zatwierdzona przez Inżyniera Ruchu.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** powiedział, że w planie miejscowym dla całej okolicy ul. Bartyckiej ukazany jest cały kręgosłup ulic głównych, które są ulicami zbiorczymi, bocznymi. Poinformował, że wszystkie

miejscowe plany, które są uchwalane umieszczane są na stronie internetowej Urzędu, a jeżeli nie są umieszczone, to zawsze można zapoznać się z nimi w Urzędzie Dzielnicy.

**Mieszkaniec** zapytał, kto będzie wykonawcą drogi AK. „Bałtyk” oraz czy będzie ona wykonana wraz z ul. Czerniakowską – bis oraz czy będzie ona połączona tylko z ul. Bluszczańską, czy także z ul. Bartycką.

**Pan Michał Bryszewski – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** odpowiedział, że w ramach tego projektu zostanie wykonany łącznik. Przypomniał, że w momencie, kiedy będzie decyzja o wybudowaniu ul. Czerniakowskiej – bis, deweloper rozważa sposób sfinansowania ulicy dalej w kierunku Wisły.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** powiedział, że toczą się rozmowy z deweloperami w tej sprawie.

**Mieszkaniec** powiedział, że dochodzi do sytuacji, że pojazdy uprzywilejowane nadużywają sygnałów dźwiękowych. Dodał, że na ul. Zwierzynieckiej dochodzi do wyścigów motocyklowych.

**Pan Bogdan Olesiński – Burmistrz Dzielnicy Mokotów** zauważył, że bardzo trudno jest doprowadzić do sytuacji, aby kierowcy pojazdów uprzywilejowanych nie nadużywali sygnałów dźwiękowych wtedy, kiedy nie powinni tego robić. Powiedział, że w takim przypadku Dzielnicą może monitować i za którymś razem odnieść to skutek. Odnosząc się do motocyklistów, którzy utrudniają życie mieszkańcom, powiedział, że zawsze znajdują się osoby, które nie przestrzegają prawa.

**Mieszkanica** poprosiła o informację dotyczącą drzew.

**Pani Magdalena Fitak – Transprojekt Gdański Spółka z o.o.** powiedziała, że wyświetlane dane na prezentacji dotyczą drzew poza ogródkami działkowymi. Poinformowała, że dodatkowo w ramach realizacji inwestycji zlikwidowana zostanie, zgodnie z prawem część ogródków działkowych w pasie drogowym.

Protokołował:

S. Midak.