

Warszawa, 1. 11. 2015 r.

Hanna Gronkiewicz – Waltz
Prezydent M. St. Warszawy

Szanowna Pani Prezydent,

My, Obywatele Rzeczypospolitej Polskiej, mieszkańcy Warszawy i miejscowości związanych z Warszawą, protestujemy przeciwko projektowi i budowie Trasy Mostu Krasińskiego (TMK), wg założeń przyjętych do przetargu na aktualizację dokumentacji projektowej Trasy Mostu Krasińskiego ogłoszonego 22 lipca br. przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych (ZMID), zarówno ze względu na planowany charakter, jak też sposób realizacji tej inwestycji i **wnosimy petycję o zaprzestanie dalszych prac nad tą inwestycją.**

- 1) Planowana inwestycja opisana przez ZMID jako przeprawa lokalna, **ma w istocie charakter drogi tranzytowej**, łączącej dwie duże dzielnice z opcją połączenie od strony Żoliborskiej z Aleją Obrońców Grodna, a od strony Pragi poprzez dzielnicę Bródno, z Aleją Armii Krajowej. To oznacza, że będzie wykorzystywana do połączenia z drogą A2.
- 2) Skala projektowanej Trasy, przyjęte w planie **rozwiązania komunikacyjne faworyzujące ruch samochodowy**, przewidują powstanie największego skrzyżowania na Wisłostradzie wraz z wielopasmowymi zjazdami i rondem, likwidację przejść dla pieszych po stronie Żoliborskiej, przystanków autobusowych, trawników i obszarów zielonych, zwężenie chodników, torowisko tramwajowe. **Inwestycja w sposób istotny wpłynie na pogorszenie jakości życia mieszkańców Żoliborza, Bielana, Śródmieścia, osiedla Śliwice oraz Pragi Płn.**
- 3) Podjęte przez miasto działania w sprawie TMK noszą **znamiona niegospodarności. Już wydatkowane 40 mln zł, jak też planowane koszty - 700 mln zł, nie zrealizują zasadniczego celu inwestycji, czyli poprawy komunikacji w obrębie Warszawy.** Ruch samochodowy wprowadzony z Trasy na Wisłostradę, Plac Wilsona, a następnie ulice Mickiewicza, Krasińskiego i Popiełuszki nie będzie mógł być rozładowany z racji już obecnie tworzących się tam korków, spowodowanych brakiem chłonności ulic centralnych, przewężeniami jezdni i innymi blokadami. **W zatorach utkną mieszkańcy Żoliborza, Bielana, Pragi Płn. oraz miejscowości ościennych.**
- 4) Projekt Trasy leży w sprzeczności z decyzjami władz miasta o zwężeniu ulic centralnych, np. Alei Jana Pawła II w jej odcinku środkowym, skazując kierowców przemieszczających się samochodami projektowaną Trasą na stanie w jeszcze dłuższych korkach, a mieszkańców sąsiadujących z Trasą terenów na zatrucie spalinami i uciążliwości opisane w p.10.
- 5) Projektodawcy, przewidując zatory na Placu Wilsona zaplanowali, łamiąc zasady racjonalności, utworzenie pasa do **lewoskrętu z ul. Krasińskiego w ul. Czarnieckiego**, która jest wąską uliczką objętą ochroną konserwatorską jako część historycznego układu urbanistycznego Żoliborza Oficerskiego. Mieszkańcom po wielu latach starań udało się w ubiegłym roku ograniczyć napływający ruch samochodowy poprzez likwidację możliwości skrętu w lewo z północnego pasa ul. Krasińskiego.
- 6) Dla mieszkańców **Żoliborza Oficerskiego plan przewiduje dodatkowe utrudnienia - likwidację lewoskrętu z ul. Czarnieckiego w ul. Krasińskiego w kierunku Placu Wilsona**, co oznacza, że mieszkańcy Żoliborza Oficerskiego nie będą mogli bezpośrednio, najkrótszą drogą dotrzeć do centrum dzielnicy.
- 7) **Władze miasta nie podjęły konsultacji społecznych przed rozpoczęciem procedury inwestycyjnej** w sprawie mostu i trasy, które wymagane są prawem i dobrym obyczajem społeczeństwa demokratycznego, tylko odesłały stowarzyszenia starające się o takie konsultacje, do firmy projektowej, już po rozstrzygnięciu przetargu (spotkanie z władzami Warszawy 30

października 2015 r.). **Jest to objaw lekceważenia mieszkańców Warszawy i łamania prawa w szczególności ustawy o planowaniu przestrzennym i rekomendacji UE nakazujących organizację konsultacji społecznych nowych inwestycji na wszystkich etapach planowania i ich realizacji.**

- 8) **Władze nie poinformowały mieszkańców stolicy o planach budowy TMK - działają poprzez fakty dokonane nie licząc się z opinią zagrożonych tą inwestycją mieszkańców lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Warszawy.** Nawet na konferencji prasowej, która odbyła się 24 sierpnia 2015 r. z udziałem Pani Prezydent Hanny Gronkiewicz-Waltz oraz Premier Ewy Kopacz, gdzie została podpisana Deklaracja o przygotowaniu projektów sześciu największych miejskich inwestycji transportowych – dwóch metra i czterech drogowych, nie poinformowano opinii publicznej o planowanej budowie TMK, mimo, że przewidziany na tę inwestycję budżet 700 mln zł, znacznie przekracza łączne planowane koszty projektów drogowych, wycenionych na około 500 mln zł.
- 9) Wprowadzenie TMK w skali zaplanowanej łamie **konstytucyjne prawa obywateli**, mieszkańców terenów, przez które Trasa ma być poprowadzona, do życia w środowisku zdrowym oraz do udziału w kształtowaniu warunków życia dla nich oraz następnych pokoleń.
- 10) **Inwestycja prowadzona przez władze miasta leży w sprzeczności z Konstytucją RP**, która zgodnie z Art. 74 nakłada na władze publiczne obowiązek prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnym i przyszłym pokoleniom.

Trasa **będzie niekorzystnie oddziaływać na środowisko naturalne, w tym m.in:**

- a) Na **powietrze atmosferyczne i klimat** – występowanie ponadnormatywnych stężeń dwutlenku azotu
 - b) Na **wody powierzchniowe** – ścieki opadowe z jezdni zawierają będą wysokie stężenie substancji ropopochodnych (paliwo, oleje, smary), wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych, duże ilości chlorku,
 - c) Na **ochronę przyrodę** – projekt przewiduje usunięcie drzew i krzewów kolidujących z Trasą oraz likwidację jedynego skweru zielonego na **osiedlu Śliwice** po praskiej stronie Wisły.
 - d) Na **strefy przyrodnicze chronione prawnie**, takie jak: Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz na Obszar Natura 2000 (dotyczy ochrony ptaków) oraz na życie ssaków – saren, dzików, bobrów, oraz innych zwierząt zamieszkujących te tereny.
 - e) Na **powstanie wibracji i drgań** na całej długości Trasy oraz ulic odbierających ruch samochodowy i tramwajowy z Trasy.
 - f) Powodować **ponadnormatywny hałas** dla tysięcy osób mieszkających w otoczeniu Trasy
- 11) Trasa **będzie niekorzystnie oddziaływać na dobra kultury i materialne wpisane do rejestru i ewidencji zabytków Mazowieckiego Konserwatora Zabytków (MKZ), które władze miasta mają obowiązek chronić**
 - a) Pozbawi spójności Żoliborz rozdzielając historyczny Żoliborz Oficerski i Dziennikarski na dwie części i bezpowrotnie zniszczy zabytkową koncepcję urbanistyczną dzielnicy, projektowanej zgodnie z założeniami miasta – ogrodu, po odzyskaniu przez Polskę Niepodległości w 1918 r.,
 - b) Wprowadzając duży ruch samochodowy na ulice wychodzące z Placu Wilsona oddzieli rejon Żoliborza Urzędniczego i Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, również będące w rejestrze zabytków.
 - c) Powodując wibracje i drgania związane ze wzmożonym ruchem komunikacyjnym wprowadzi zagrożenie m. in. dla wielorodzinnych budynków mieszkalnych wzdłuż ulicy Krasińskiego, których technologia i konstrukcja nie przewidywała takich obciążeń. Jest to także zabytkowa, historyczna zabudowa WSM Żoliborz z lat 1933 – 1939, uznawana za światowej klasy osiągnięcie architektury i urbanistyki II RP.
 - d) Utrudni komunikację pieszą między Placem Wilsona, Cytadelą, parkiem na Kępie Potockiej, który jest popularnym traktem spacerowym dla mieszkańców Warszawy, obniży walory rekreacyjne niedawno zrewitalizowanego Parku Żeromskiego oraz parku na Kępie Potockiej.
 - 12) Projektowana Trasa jest **sprzeczna z przyjętą przez władze miasta „Strategią Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy” z 2009 r.**, której celem jest m. in „zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki

życia mieszkańców Warszawy” poprzez m. in. „eliminację lub ograniczenia ruchu tranzytowego samochodowego w stosunku do miasta, ze skierowaniem tego ruchu na trasy przebiegające przez tereny mniej intensywnie zagospodarowane”, „ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko”, rozwój transportu publicznego.

- 13) Projektowana Trasa **odbiega od standardów rozwoju metropolii europejskich**, w których od kilkudziesięciu lat nie powstały mosty wprowadzające ruch samochodowy w obręb dzielnic centralnych. Władze stolic europejskich podejmują działania ograniczające ruch samochodowy poprzez rozwój komunikacji alternatywnej - miejskiej, rowerowej, budują mosty dla metra, pociągów, tramwajów, piesze i rowerowe, dbają o zgodność rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.
- 14) **Projekt TMK nie uwzględnia zmian** jakie nastąpiły po wybudowaniu Mostu Marii Curie Skłodowskiej oraz rozbudowie mostu Grota Roweckiego, które zmieniły warunki transportowe, tworząc je dogodnymi dla przeprawy przez Wisłę w północnym jej biegu.

W związku z powyższym wnosimy o:

1. **natychmiastowe zaprzestanie inwestycji Trasy Mostu Krasieńskiego**
2. zaprzestanie działań, wywołujących konflikty między mieszkańcami przeciwnych brzegów Wisły w związku z tak kontrowersyjną inwestycją
3. przestrzeganie przepisów prawa zobowiązujących miasto do konsultacji społecznych planowanych inwestycji, które w sposób istotny wpływają na życie i zdrowie mieszkańców
4. wzięcie pod uwagę wielu ekspertyz wykazujących niekorzystny wpływ Trasy na środowisko naturalne oraz dobra kultury i materialne, które są dorobkiem wielu pokoleń Polaków i chronione są prawem.
5. dostosowanie działań władz miasta do „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy” z 2009 r., w której szczególne znaczenie przypisuje się ograniczeniom indywidualnego ruchu samochodowego, rekompensując to rozwojem transportu publicznego w oparciu o metro, tramwaje, kolej oraz rozbudowę spójnego transportu rowerowego
6. stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego w kierunku przemieszania funkcji (mieszaniowych, pracy, usług, rekreacji) w celu ograniczenia potrzeb podróżowania do dzielnic centralnych Warszawy
7. przeznaczenie kwoty 700 mln zł. przewidzianej na budowę tego odcinka Trasy na przyspieszenie rozbudowy metra, szczególnie dokończenie nitki metra prowadzącego na Targówek i Bródno oraz budowę mostu południowego
8. wyjaśnienie, jaki jest związek pomiędzy inwestycją Trasy Mostu Krasieńskiego a planami budowy osiedla Dolina Wisły przez spółkę Mennica Polska, o czym informują media. Podejrzewamy bowiem, że znacząco wzrośnie wartość inwestycji Dolina Wisły po wybudowaniu TMK, a odbędzie się to kosztem obniżenia jakości życia w historycznej dzielnicy oraz poważnym zagrożeniem walorów przyrodniczych i kulturowych naszego miasta.

Z wyrazami szacunku

Mieszkańcy Warszawy

Komitet Społeczny Protestu Nie dla Mostu i Trasy Krasieńskiego

Ruch Społeczny Moje Miasto Żoliborz