Radny Warszawy……………………

Szanowna Pani, Szanowny Panie

**Proszę o interwencję w celu natychmiastowego zatrzymania inwestycji „Trasa Krasińskiego z przeprawa mostową”**

Potrzebne są natychmiastowe działania, ponieważ, wbrew woli tysięcy Warszawiaków i ze szkodą dla całego miasta inwestycja jest procedowana – wydano decyzję środowiskową i właśnie został rozstrzygnięty przetarg na aktualizację projektu wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę. Trasa i Most Krasińskiego budzą ogromny, oddolny protest obywatelski, ponieważ jest to inwestycja bezsensowna, nie przynosząca poprawy komunikacji, a prowadząca do niepowetowanych szkód w tkance miasta, zniszczenia unikalnych na światową dóbr i wartości historycznych w postaci wpisanych do rejestru zabytków założeń urbanistycznych i architektonicznych Starego Żoliborza oraz degradacji obszarów objętych ochroną programu Natura 2000 i Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu

**Zachodzi podejrzenie, że jest to gigantyczne marnotrawstwo pieniędzy miasta - inwestycja kosztem innych, nieporównanie ważniejszych potrzeb komunikacyjnych.** Już pierwszy etap tej inwestycji (od ul. Jagiellońskiej do Placu Wilsona) pochłonie blisko 700 mln PLN, a dokończenie inwestycji po praskiej stronie oznacza wydatek kolejnego miliarda złotych, którego nie ma w budżecie miasta do 2023 roku. Na wiele lat oznacza to powstanie mostu bez rozjazdów po praskiej stronie. Miasto wydając blisko 700 mln PLN nie rozwiąże więc żadnego problemu komunikacyjnego mieszkańców Targówka i Bródna, co jest podawane, jako uzasadnienie inwestycji, niszcząc bezpowrotnie tkankę zabytkowego Żoliborza. Co gorsza, ta inwestycja uszczupli środki miasta na najpilniejsze inwestycje: przedłużenie metra po praskiej stronie przynajmniej do stacji Rembielińska i domknięcie obwodnicy Pragi.

**Wprowadzenie dodatkowego ruchu samochodowego do centrum jest wbrew logice rozwoju miasta oraz przyjętej w 2009 roku „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy”,** która mówi - odsuwać ruch samochodowy od centrum na obwodnice i tereny niezamieszkałe, rozwijać zbiorowy transport publiczny, budować metro, trasy rowerowe, zmieniać zwyczaje, rozpraszać miejsca pracy, zabezpieczać i wprowadzać zieleń, chronić ludzi, wartości historyczne i kulturowe. Projekt budowy trasy i mostu Krasińskiego stoi w sprzeczności z koncepcją „P+R”. Dlaczego można wygodnie przesiąść się do komunikacji miejskiej na alei Krakowskiej, alei Wilanowskiej, w Wawrze, czy na Młocinach, a przez Żoliborz trzeba jechać samochodem?

Argument, że pomysł na most Krasińskiego powstał przed wojną, gdy na jego wysokości kończyło się miasto, nie oznacza, że obecnie ten pomysł powinien być forsowany. Miasto potrzebuje przede wszystkim mostów zewnętrznych, takich jak Most Południowy oraz dokończenia inwestycji mostu Marii Curie-Skłodowskiej.

Rozładowanie korków samochodowych jest drugim argumentem, podnoszonym na rzecz budowy Trasy i Mostu Krasińskiego. I ten argument nie wytrzymuje krytyki, most nie tylko nie rozładuje korków, lecz je zwiększy. Na interaktywnej mapie korków samochodowych widać, jak codziennie w godzinach szczytu „zakorkowane” samochodami są ulice Krasińskiego, Mickiewicza, Plac Wilsona, Wisłostrada. Również po praskiej stronie „zakorkowane” są przede wszystkim ulice dojazdowe, a mosty są przejezdne! To na ulicach łączących Żoliborz i Śródmieście powstają największe korki. Nawet laik bez trudu może sobie wyobrazić co się stanie, kiedy do tych korków dorzucimy tysiące samochodów, do których przesiądą się użytkownicy komunikacji miejskiej, zachęceni nowym mostem - powstanie paraliż komunikacyjny odczuwalny w kilku dzielnicach.

Inwestycja ta, to byłby pierwszy od kilkudziesięciu lat w europejskiej stolicy most wprowadzający dodatkowy ruch samochodowy w kierunku centrum miasta, powodujący zwiększenie emisji spalin, ponadnormatywny hałas i drgania, które radykalnie pogorszą warunki życia tysięcy Warszawiaków. Zjazdy z mostu i Trasa Krasińskiego mają przechodzić w ścisłym sąsiedztwie wielorodzinnych domów, powstałych przed wojną, chronionych opieką konserwatorską, których konstrukcja będzie zagrożona.

**Grozi nam Polakom bezpowrotna dewastacja historycznego Żoliborza.** Plac Wilsona, na którym ma się kończyć I etap inwestycji, jest sercem Żoliborza, stanowi punkt w którym zbiegają główne osie kompozycyjne dzielnicy. Wokół placu zlokalizowane są przedwojenne zespoły mieszkaniowe objęte ochroną konserwatorską. W bezpośrednim sąsiedztwie, w rejonie Cytadeli Warszawskiej powstaje kompleks muzealny. Doprowadzenie wielopasmowej arterii komunikacyjnej do Placu Wilsona to wbicie sztyletu w samo serce tej dzielnicy. To rozcięcie unikatowej, historycznej tkanki miejskiej, to wreszcie wprowadzenie wielkiej rury wydechowej w sam środek miasta ogrodu.

Żoliborz, jedna z najpiękniejszych dzielnic Warszawy, zostanie przez Trasę Krasińskiego rozcięty na pół, zniszczeniu ulegnie jego unikalny charakter urbanistyczny, chroniony przez Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Żoliborz powstał na esplanadzie Cytadeli zgodnie z koncepcją miasta ogrodu, gdzie ulice są gęsto zadrzewionymi alejami, a sama ulica miejscem życia społecznego. Zieleń stanowi 60% substancji dzielnicy, korzystają z niej mieszkańcy całej Warszawy. Żoliborz jest światowej klasy osiągnięciem myśli urbanistycznej i architektonicznej, wybitnym przykładem realizacji corbusierowskich zasad architektury modernistycznej, **jest naszym wspólnym narodowym dobrem**, wypracowanym przez pokolenia. Tu w dwudziestoleciu międzywojennym mieszkali oficerowie Legionów, tu zaczęło się powstanie Warszawskie, tu w czasie wojny ukrywali się Cichociemni. Społecznikowski duch Żoliborza sprawia, że w tej dzielnicy zawsze bardzo wysoka frekwencja wyborcza.

**Jak demokratycznie wybrane władze chcą się odwdzięczyć mieszkańcom? Rujnując historyczną dzielnicę, która przetrwała II wojnę światową i czasy PRL-u?**

**Absurd ekologiczny.** Projekt Trasy i Mostu Krasińskiego jest nie do przyjęcia również z ekologicznego punktu widzenia - zakłada radykalną ingerencję w obszar Natura 2000 i w Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, wycinkę 4ha zieleni będących miejscem gniazdowania 35 gatunków ptaków i korytarzem ekologicznym dla migracji dużych ssaków. Przed inwestycją **nie wykonano inwentaryzacji przyrodniczej** terenów, które ulegną dewastacji. Nie wykonano analizy korytarzy wymiany powietrza, a także analizy geologicznej, a teren skarpy warszawskiej, np. w pobliżu Cytadeli jest narażony na tworzenie się osuwisk.

Projekt Trasy i Mostu Krasińskiego niszczy jedyny zieleniec na osiedlu Śliwice i degraduje dwa piękne tereny rekreacyjne- Kępę Potocką i Park Żeromskiego, któż będzie chciał z nich korzystać w ponadnormatywnym hałasie i w oparach spalin? Projekt stawia pod znakiem zapytania budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Krasińskiego, która wygrała ubiegłoroczny budżet partycypacyjny. Czy budżet partycypacyjny jest dla władz miasta farsą?

**Przeciwko projektowi Trasy i Mostu Krasińskiego zagłosowali jednogłośnie wszyscy żoliborscy Radni**. Zbierane są podpisy mieszkańców Warszawy przeciw budowie, powstała strona protestu [www.niedlamostu.pl](http://www.niedlamostu.pl), autorytety takie jak pani Maria Brukalska opisują nieodwracalne szkody, jakie wywoła ta inwestycja. **Teraz czas na aktywność Radnych Warszawy**!

Uprzejmie proszę o wysłanie na mój adres mailowy informacji o podjętych przez Szanownego Pana/Szanowną Panią interpelacjach i działaniach w tej sprawie.

Łączę wyrazy szacunku

Imię i nazwisko