

Społeczny Komitet Budowy Metra
Andrzej Rogiński

Tezy

Dzień Urbanisty Poznań BUDMA 2013-01-31

Temat spotkania: „Transport publiczny – stymulator rozwoju”

A.

„Naszym celem jest, aby Warszawiacy mogli korzystać z sieci metra. Uważamy, że metro jest niezbędne. Stanowi najbardziej ekonomiczny i funkcjonalny środek transportu miejskiego. Rozwój przestrzenny miasta, budowa nowych dzielnic mieszkaniowych oraz wzrastające natężenie ruchu wymagają rozwoju sieci metra.

Jesteśmy przeciwni marnowaniu czasu, mnożeniu niewygod podróży. Metro jest jedynym rozwiązaniem, które ograniczy te uciążliwości i straty społeczne. Opowiadamy się za przywróceniem przejeźdźności Warszawy, za minimalizacją strat materialnych i ekologicznych wywoływanych poruszaniem się po jej ulicach spalinowych pojazdów samochodowych.”

Tak brzmiała deklaracja założycielska, którą uchwaliliśmy 25 października 1982 r. Tego dnia powołaliśmy obywatelskie lobby pn. Społeczny Komitet Budowy Metra. Powyższe słowa nie straciły swej aktualności. Powtórzyliśmy je w preambule do statutu naszego stowarzyszenia. Wśród celów SKBM umieściliśmy:

- wspieranie działań, zabieganie o środki finansowe oraz tworzenie atmosfery sprzyjającej rozwojowi i budowie **sieci metra** w Warszawie,
- doprowadzenie do ustalenia racjonalnego systemu finansowania budowy **sieci metra** w Warszawie.

B.

Warszawska dzielnica Ursynów dzięki wprowadzeniu w Polsce samorządu terytorialnego, a w tym w szczególności dzięki wyodrębnieniu się w gminę Warszawa-Ursynów w 1994 r. oraz dzięki inwestycji I linii metra w Warszawie weszła w fazę niespotykanego boomu rozwojowego. Gwałtownie podwyższyły się ceny nieruchomości zabudowanych i niezabudowanych w całej gminie, a najbardziej położonych wzdłuż linii metra. Inwestorzy wzniesli i uruchomili duże obiekty handlowe, mieszkalne z lokalami użytkowymi, „Multikino”, nastąpił największy w mieście przyrost zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. Gmina Warszawa-Ursynów odnotowała znaczący wzrost przychodów, które zostały w dużej mierze skierowane na inwestycje: szkoły, przedszkola, biblioteki, hala widowisko-sportowa „Arena”, baseny, urządzenia sportowo-rekreacyjne.

Gdy budowa I linii metra, aczkolwiek wolno postępująca, zbliżyła się do północnego odcinka obejmującego dzielnicę Żoliborz i Bielany również i na tych obszarach nastąpił znaczący rozwój, zbliżony w swych charakterze do sytuacji na Ursynowie (południe miasta).

Wytyczona trasa II linii metra w Warszawie przebiega z zachodu na wschód i krzyżuje się z pierwszą linią w centrum (stacja Świętokrzyska); linia ta przebiegać będzie pod Wisłą i połączy dotychczas zaniedbane prawobrzeżne dzielnice (Praga Pd., Praga Pn.). Gdy miasto stołeczne Warszawa ogłosiło przetarg na budowę odcinka centralnego II linii metra silnie wzmożł się ruch inwestycyjny wzdłuż całej trasy II linii metra. Inwestycje kapitału międzynarodowego w centrum miasta i na Woli stały się już faktem.

C.

Warszawa jest miastem nadmiernie przestrzennym w stosunku do liczby mieszkańców. Zauważalny jest sprzeciw mieszkańców: chaos przestrzenny, zmniejszanie powierzchni

biologicznie czynnej, zamykanie osiedli, ujemny bilans miejsc postojowych głównie w rejonach nowych inwestycji. Deweloperzy wykorzystują sytuację braku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i w rezultacie nie miasto lecz deweloperzy decydują o kształtowaniu zabudowy.

D.

25 października 2013 r. Społeczny Komitet Budowy Metra – podczas uroczystego posiedzenia w trzydziestą rocznicę powstania – ogłosił publicznie przystąpienie do prac przygotowujących projekt uchwały Rady m.st. Warszawy. W zespole pracującym w tej sprawie uczestniczą: Bohdan Sabela, Adam Kowalewski, Zdzisław Kostrzewa, Stanisław Furman przy współpracy Zarządu SKBM.

Chcielibyśmy, aby Rada m.st. Warszawy upoważniła Prezydenta m.st. Warszawy do podjęcia prac dla wytyczenia kanałów (tras) transportowych miasta - w perspektywie trzech pokoleń – a uwzględniających wszystkie szynowe środki transportu. Sieć szynowej komunikacji miejskiej, traktowana jako zaplanowana przez samorząd perspektywa, będzie miała wpływ na zachowania inwestorów, stanie się punktem wyjścia do określenia strategii rozwoju miasta, do określenia długookresowej polityki transportowej miasta. W oparciu o to zmieniające się składy personalne samorządu Warszawy będą mogły podejmować decyzje inwestycyjne wybierając określone kanały transportowe i określone środki transportu szynowego, w tym szczególnie metra. Tezy niniejszego akapitu będą korygowane.

W Warszawie powinien dominować transport publiczny. Należy ograniczać samochodowy transport indywidualny jako nieefektywny i pogarszający stan środowiska naturalnego człowieka w mieście. Sieć transportu publicznego powinna odpowiadać uwarunkowaniom przestrzennym ale także je współkształtować.

Andrzej Rogiński

Autor jest prezesem stowarzyszenia Społeczny Komitet Budowy Metra, autorem książki „Bitwy o metro”, wydawca i redaktorem naczelnym kilku stołecznych gazet lokalnych.

Kontakt

Andrzej Rogiński 603 675 370

redakcja "Południe" 22 844 19 15, 22 844 39 45

www.poludnie.com.pl

www.facebook.com/Poludnie.gazeta

poludnie@poludnie.com.pl