

Do:

- Pani Hanna Gronkiewicz-Waltz, Prezydent m. st. Warszawy
- Pan Jacek Wojciechowicz, Zastępca Prezydenta m. st. Warszawy
- Pan Jarosław Józwiak, Zastępca Prezydenta m. st. Warszawy
- Pan Jerzy Lejk, Prezes Zarządu Metro Warszawskie Sp. z o.o.
- Pan Mieczysław Reksnis, Dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji

Do wiadomości:

- Pan Marek Lipiński, Burmistrz Dzielnicy Bemowo
- Pan Jarosław Dąbrowski, Przewodniczący Rady Dzielnicy Bemowo oraz Przewodniczący Klubu Radnych "Dla Bemowa"
- Pan Marcin Wierzchowski, Przewodniczący Klubu Radnych "Prawo i Sprawiedliwość"
- Pani Marta Sylwestrzak, Przewodnicząca Klubu Radnych "Wybieram Bemowo" oraz Przewodnicząca Komisji Inwestycji i Ładu Przestrzennego Rady Dzielnicy Bemowo
- Pani Ewa Przychodzień-Schmidt, Przewodnicząca Klubu Radnych "Platforma Obywatelska"

Warszawa, 18 kwietnia 2016 r.

List otwarty

w sprawie lokalizacji pierwszej z bemowskich stacji metra

Szanowni Państwo,

W środę, 24 lutego 2016 r. rozstrzygnięto konkurs na koncepcję architektoniczno-budowlaną drugiego etapu realizacji odcinka zachodniego drugiej linii metra w Warszawie. **Jako mieszkańcy Warszawy chcemy zwrócić uwagę na niewłaściwą, w naszej ocenie, lokalizację stacji C4 - Powstańców Śląskich przy Urzędzie Dzielnicy Bemowo.**

Zdaniem wielu mieszkańców Bemowa proponowana lokalizacja, która zakłada umiejscowienie stacji w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania, jest niefunkcjonalna, a jej walory eksploatacyjne będą bardzo nikłe. Należy podkreślić, że przy proponowanym rozwiązaniu powiązanie z innymi środkami komunikacji będzie jednym z najslabszych spośród możliwych.

Rezygnacja z umiejscowienia stacji bezpośrednio pod skrzyżowaniem przekreśla możliwość stworzenia wyjść z obu jej końców na poszczególne narożniki skrzyżowania ulicy Górczewskiej i Powstańców Śląskich, gdzie znajdują się przystanki autobusowe i tramwajowe umożliwiające przesiadki w różnych kierunkach. Tym samym przekreślony zostanie potencjał metra jako atrakcyjnej alternatywy dla innych środków transportu (zwłaszcza prywatnych samochodów). Jedynie dogodna i szybka przesiadka z tramwaju lub autobusu, dowożących pasażerów zarówno z północnych (Nowe Bemowo) jak i południowych (Jelonki Południowe) krańców dzielnicy, oraz z nowych osiedli na jej zachodnich obrzeżach (Chrzanów) mogłaby stanowić bowiem istotną zachętę dla skorzystania z metra. W zaproponowanej koncepcji nie tylko nie przewidziano wyjść na wszystkich narożnikach skrzyżowania stanowiącego centralny punkt przesiadkowy Bemowa, ale wręcz wyznaczono wyjścia w miejscach, gdzie ruch pieszych i pasażerów jest prawdopodobnie najniższy. Warto zauważyć, że dwa z proponowanych wyjść prowadzą w kierunku kameralnego Osiedla Przyjaźń (domy jednorodzinne i parterowe bloki wielorodzinne), podczas gdy to na pozostałych trzech narożnikach skrzyżowania Powstańców Śląskich / Górczewska mamy do czynienia z wysoką i gęstą zabudową dużych

osiedli, a tym samym z dużo większą liczbą potencjalnych pasażerów. Tam jednak nie przewidziano wyjść w ogóle. Jedynym racjonalnym, z punktu widzenia użytkownika, elementem przedstawionej koncepcji jest wyjście bezpośrednio przy Urzędzie Dzielnicy Bemowo.

Pierwotnie przedstawiony opinii publicznej poprzez media argument zwycięzcy konkursu – Metroprojektu – jakoby taka lokalizacja stacji miała w czasie trzyletniej budowy zminimalizować utrudnienia w ruchuⁱ nie przemawia do nas. Stacje metra buduje się, aby służyły przez wiele lat. Ich lokalizacja nie powinna być warunkowana skalą utrudnień podczas budowy, ale dostępnością dla użytkowników i późniejszymi udogodnieniami.

Informacja o takiej a nie innej lokalizacji była dla nas sporym zaskoczeniem, ponieważ jeszcze kilka miesięcy temu, gdy w październiku ubiegłego roku został wyłożony do wglądu miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla Jelonek, w jego rysunku widzieliśmy lokalizację stacji metra bezpośrednio pod skrzyżowaniem i z kompletem wyjść na jego narożniki.

Natomiast w jednym z programów telewizyjnychⁱⁱ, Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy Jacek Wojciechowicz zapytany o to co odpowie tym, którzy twierdzą, że lokalizacja przedmiotowej stacji metra jest zła uspokoił, że to koncepcja, która będzie precyzowana w ciągu najbliższego roku.

Niedawno mogliśmy się też zapoznać z uwagami Metra Warszawskiego do wcześniej wspomnianego planuⁱⁱⁱ, w których wnoszono o zastąpienie przybliżonego obrysu wejść do stacji małym symbolem litery M na wszystkich narożnikach przedmiotowego skrzyżowania i usunięcie oznaczeń wejść poza nim.

Tym bardziej dziwi więc ostatnia wypowiedź rzecznika miasta, w której poinformował o przeprowadzeniu przez Metro Warszawskie analiz dotyczących lokalizacji tej stacji i optymalności tej zaprezentowanej w koncepcji. W rozwinięciu przekazał on informację o wyższości bezpieczeństwa nad wygodą, jako argument przywołując konieczność zachowania prostych peronów. Jednak, przyglądając się konturowi stacji we wcześniej wspomnianym planie, ma on taki sam kształt prostokąta jak ten w koncepcji! Abstrahując nawet od tego faktu, szerokość pasa terenu, w jakim przebiega ulica Górczewska w opinii wielu osób pozwala na zachowanie prostych peronów z równoczesnym umiejscowieniem stacji bezpośrednio pod skrzyżowaniem.

W ostatnim czasie odbyły się w powyższej sprawie dwa posiedzenia. 30 marca - Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu, zaś 5 kwietnia Komisji inwestycji i ładu przestrzennego Rady Dzielnicy Bemowo. Mimo, że w tych spotkaniach uczestniczyli przedstawiciele instytucji miejskich (Zarządu Transportu Miejskiego, Metra Warszawskiego, Biura Drogownictwa i Komunikacji), a w drugim również autorzy zwycięskiej koncepcji z firmy Metroprojekt, to podnoszone argumenty nie spotkały się z ich zrozumieniem. Przedstawiono wprawdzie szereg trudności obiektywnych (problematyczny do ominięcia kolektor usytuowany pod ulicą Powstańców Śląskich czy braki miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego we wszystkich narożnikach skrzyżowania), jednocześnie jednak przekazano nam niemerytoryczne i absurdalne argumenty, na przykład “dodatkowe kilkadziesiąt metrów do przejścia nie robi pasażerom różnicy” lub “obecnie stawia się na przejścia naziemne przez skrzyżowania”^{iv}. Nie możemy również zapoznać się z konkursowymi kontrpropozycjami, alternatywnymi dla rozwiązania proponowanego przez Metroprojekt. Jesteśmy przekonani, że tego rodzaju informacje powinny być w pełni jawne.

Reasumując - koncepcja stacji C4 w obecnym kształcie budzi nasze zdumienie i zdecydowany sprzeciw. Problemem jest tu nie tylko niska użyteczność i brak myślenia

o wygodzie podróżujących, ale też brak szerszej refleksji o tym, jak kształtowana jest polityka transportowa miasta. Jeśli to transport zbiorowy ma stanowić kręgosłup komunikacji na terenie Warszawy, powinno się dołożyć wszelkich starań, by był on jak najbardziej atrakcyjny dla użytkowników, w tym dla tych, którzy obecnie korzystają z własnych samochodów. Na to składa się nie tylko szybkość przemieszczania się, ale także dostępność poszczególnych środków transportu i łatwość skorzystania z nich. Powtarzanie błędów popełnionych przy okazji I linii metra (np. stacja Ratusz Arsenal) jest niedopuszczalne!

Wobec tego oczekujemy od Państwa jasnej deklaracji, że gdy tylko przeszkody formalne znikną^v miasto uwzględni głos mieszkańców i podejmie decyzję o lokalizacji stacji metra najdogodniejszej z punktu widzenia podróżnych - to jest bezpośrednio pod skrzyżowaniem, z wyjściami prowadzącymi na wszystkie jego narożniki oraz, o ile to możliwe, również na przystanki tramwajowe położone pomiędzy jezdniami.

Z poważaniem,

Bemowiaci

Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM

Partia Razem Okręg Warszawski

Forum Rozwoju Warszawy

Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze - Bemowo

Zielone Mazowsze

Inicjatywa Osiedle Przyjaźń

Fundacja "Bliżej Nauki"

Joanna Erbel, kandydatka na prezydenta Warszawy w wyborach samorządowych 2014 r.

ⁱ Gazeta Stołeczna, artykuł Krzysztofa Śmietany "Metro w Warszawie już bez przepychu. Tak będą wyglądać stacje na Bródnie i Bemowie" z 25 lutego 2016 r., dostępny pod adresem <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,19675631,metro-w-warszawie-iuz-bez-przepychu-tak-beda-wygladac.html>

ⁱⁱ "Wywiad Kuriera" w TVP3 Warszawa z 26 lutego 2016, wideo dostępne pod adresem <http://warszawa.tvp.pl/24200831/26022016>

ⁱⁱⁱ Wykaz uwag dostępny pod adresem http://bip.warszawa.pl/Menu_przedmiotowe/ogloszenia/plany_zagospodarowania/mpzp_Jeloni_wykaz_uwag.htm poz. 333

^{iv} Dyskusja zreferowana w artykule Jarosława Ossowskiego "Metro dla ludzi. Bunt przeciwko źle zaprojektowanej stacji na Bemowie" z Gazety Stołecznej z 11 kwietnia 2016 r., dostępny pod adresem <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,19898121,metro-dla-ludzi-bunt-przeciwko-zle-zaprojektowanej-stacji-na.html>

^v Obowiązujący Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego "Centrum Bolkowska", którego kolidująca część ma być zmieniona według uzyskanych informacji w czerwcu w ramach planu dla rejonu ul. Górczewskiej przez Radę Miasta.