

Perspektywy rozbudowy sieci metra warszawskiego



Fot. M. Prochownik

systemy

W 1995 r. Warszawa dołączyła do zaszczytnego grona ponad stu metropolii szczycących się posiadaniem kolei podziemnej, jak dotąd najsprawniejszego środka komunikacji w wielkich skupiskach miejskich. Choć od chwili uruchomienia stołecznego metra minęło dopiero siedem lat, to historia jego budowy liczy już 75 lat, w większości wypełniona trudnościami i porażkami.

Pierwsze projekty warszawskiej kolei podziemnej opracowano już w 1927 r., jednak kryzys gospodarczy, a następnie wybuch wojny uniemożliwiły ich realizację. Do koncepcji metra powrócono w latach powojennej odbudowy. Pierwsza linia płytkiego metra miała przebiegać w układzie północ-południe, łącząc Młociny ze Służewcem. Jednak narzucone względy strategiczne zdecydowały o budowie metra głębokiego z Pragi do Śródmieścia, z przejściem pod Wisłą na dużej głębokości. Realizacja tego projektu napotkała z kolei trudności związane ze skomplikowaną geologią, głównie z mocno nawodnionymi piaskami, co tak zwiększało koszty inwestycji, że w efekcie budowę zatrzymano.

Koncepcja budowy metra w Warszawie powróciła dopiero w 1982 r., kiedy to Rada Ministrów 23 grudnia 1982 r. podjęła uchwałę o budowie pierwszej linii metra warszawskiego. Pierwotny projekt zakładał budowę czterech linii. Pierwsza z nich miała zostać ukończona w 1990 r., jednak poważne cięcia finansowe narastające już od 1985 r. spowodowały poważne problemy z dotrzymaniem terminów budowy początkowych odcinków I linii. Taki obrót sprawy zmusił projektantów do weryfikacji śmiałych projektów. W połowie lat dziewięćdziesiątych opracowano nowy projekt sieci składającej się już tylko z trzech linii.

W ciągu siedmiu lat od uruchomienia metra w kwietniu 1995 r. linia metra wydłużyła się o 3,5 km. W takim tempie sieć warszawskiego metra osiągnęłaby docelowy kształt za 120 lat! Tak żałośnie powolne tempo budowy, spowodowane fatalnym finansowaniem inwestycji, po raz kolejny zwerfikoowało optymistyczne założenia. Nowy projekt zakłada

wybudowanie absolutnie koniecznych linii i podporządkowania im komunikacji naziemnej oraz postuluje zmiany w sposobie finansowania inwestycji.

Linia nr 1

Projekt wykonany w 2001 r. przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, zaprezentowany opinii publicznej przy okazji otwarcia odcinka Centrum – Ratusz, zakłada dokończenie I linii zgodnie z dotychczasowym projektem oraz wybudowanie II linii wschód-zachód o zmodyfikowanym przebiegu z odnogą, będącą pozostałością projektu III linii.

Zgodnie z aktualnie obowiązującymi założeniami budowa I linii Kabaty – Młociny ma być kontynuowana. Aktualnie trwają prace wykończeniowe w tunelach między Ratuszem a Dworcem Gdańskim i rusza budowa stacji Dworzec Gdański będącą punktem stycznym z koleją podmiejską oraz tramwajami w kierunku Bródna i Żoliborza. Planowany termin oddania do ruchu tego odcinka to koniec 2003 r.

Od połowy 2001 r. trwa drążenie tuneli B-18 w kierunku placu Wilsona. Planowany termin oddania do użytku – 2004 r. wydaje się być mało prawdopodobny.

Kolejny fragment I linii od placu Wilsona do Młocin ma być realizowany w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Odcinek ten, liczący około 4,6 km, będzie przebiegał pod ulicami Słowackiego, Kasprzowicza w rejon Hut Lucchini. Przebieg ten to spuścizna po minionym systemie, w którym warszawski kombinat metalurgiczny był jednym z najważniejszych zakładów pracy stolicy. Dzisiaj huta zatrudnia jedną trzecią ówczesnej kadry, a i potoki pasażerskie wzdłuż ulicy Kasprzowicza nie należą do największych, nawet w obrębie dzielnicy. Pomimo to perspektywiczny przebieg linii nie został zmieniony, a wielkie osiedla skupione wzdłuż ulicy Broniewskiego (Rudawka, Piaski, Chomiczówka) pozostaną zdane na niedomagającą komunikację tramwajową i autobusową.

Projekt linii nr 2

Od kilku lat coraz głośniejszą mowa się o konieczności rozpoczęcia budowy drugiej linii metra, z Woli pod ulicą Świętokrzyską na Pragę. Jej projektowany przebieg uległ ostatnio zasadniczej zmianie. Pierwszy, śródmiejski odcinek ma przebiegać zgodnie z pierwotnymi założeniami, tj. od ronda Da-



Stacja Kabaty z początku lat dziewięćdziesiątych

Fot. M. Prochownik



Stacja Centrum (2001 r.)

Fot. M. Prochownik

szyńskiego (skrzyżowanie ulic Towarowej i Prostej) wzdłuż ulicy Świętokrzyskiej, następnie przejściem pod korytem Wisły w rejonie mostu Świętokrzyskiego, przez tereny dawnego Portu Praskiego do Dworca Wileńskiego, będącego centralnym punktem komunikacyjno-handlowym Pragi-Północ. Eksploatację tego odcinka, pozbawionego początkowo zaplecza technicznego, ma umożliwić projektowana łącznica z I linią wychodząca z północnej głowicy stacji Centrum.

Zachodni fragment II linii ma prowadzić od ronda Daszyńskiego pod ulicami Kasprzaka i Człuchowską do osiedla Jelonki. Początkowy odcinek linii obsługiwał będzie „dzielnice biznesową” zlokalizowaną w miejscu dawnych wielkich zakładów pracy (Róża Luksemburg, Świerczewski, ZR-T Kasprzak, Zakłady Mechaniczne im. Nowotki). Końcowy odcinek będzie przebiegał przez środek jednego z największych warszawskich osiedli mieszkaniowych – osiedla Jelonki.

W stosunku do pierwotnych założeń zmieniony został końcowy przebieg linii. Zmianę tę należy uznać za pozytywną. Zamiast do niezamieszkałego Karolina, metro ma wjeżdżać w samo centrum wielotysięcznego osiedla.

Wschodni fragment II linii został całkowicie zmieniony w stosunku do poprzedniego projektu. Zupełnie zrezygnowano z prowadzenia linii na położone daleko na północy Warszawy osiedle Tarchomin. Wymagałoby to budowy długiego odcinka przez tereny przemysłowe (Daewoo-FSO, EC Żerań) i słabo zurbanizowane dzielnice (Żerań, Stare Świdry). Na rezygnację z tej koncepcji wpłynęła też postawa władz gminy Warszawa – Białoleka, które rozwiązanie problemów komunikacyjnych na swoim terenie upatrują w modernizacji linii kolejowej Warszawa – Nasielsk, biegnącej przez środek gminy.

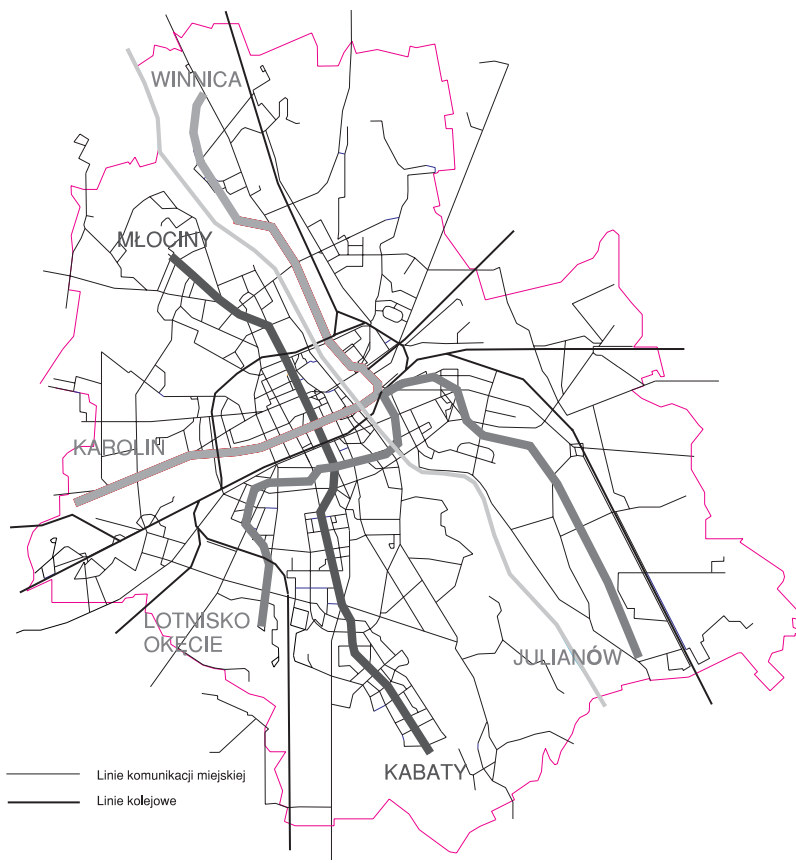
Nowy projekt II linii przewiduje skierowanie metra od Dworca Wileńskiego przez środek osiedla Targówek do ulicy Kondratowicza na Bródno. Dopiero w dalszym etapie rozważane jest wydłużenie linii w kierunku Tarchomina. Koncepcja ta na pewno jest tańsza w realizacji, jednak jej celowość jest mocno wątpliwa. Osiedle Bródno jest bowiem wyposażone w linię tramwajową o dość dobrych parametrach, które można dodatkowo polepszyć bardzo niewielkim nakładem środków. Linia ta już dziś zapewnia dojazd do przyszłej stacji metra Dworzec Gdański w 15 min, a w 25 min tramwaj dojeżdża do centrum. Dogodne położenie osiedla w układzie drogowym miasta pozwala również w 10 min dotrzeć autobusem do przyszłej stacji Marymont. Podobnie rzecz się ma z bliższym osiedlem na Targówku. Stąd dojazd do stacji metra przy Dworcu Wileńskim zajmuje 10 min, a od wielu lat mówi się o wydłużeniu linii tramwajowej z ulicy Stalowej. Tymczasem pasmo osiedli północnych (Tarchomin, Nowodwory, Dąbrówka Szlachecka) jest obecnie najszybciej rozwijającą się częścią Warszawy. Ze względu na niskie ceny gruntów, bardzo dynamicznie rozwija się tu tanie budownictwo mieszkaniowe. Ciekawostką jest fakt, że niektóre spółdzielnie mieszkaniowe reklamują swoje domy jako położone w bezpośrednim sąsiedztwie przyszłej stacji metra (!). Znaczący potok pasażerski z tego kierunku zapewnia również sąsiadujące z Warszawą 50-tysięczne Legionowo, którego duża część mieszkańców uczy się lub pracuje w Warszawie. Pominięcie Tarchomina przy rozbudowie metra spowoduje, że tysiące jego mieszkańców będą do centrum jechać autobusem prawie godzinę, bądź korzystać z własnych samochodów. Gminne koncepcje wykorzystania linii nasielskiej do stworzenia szybkiego połączenia Tarchomina z centrum miasta są nedorzeczne z racji oddalenia osiedla od rzeczonyj linii kolejowej. W najbliższym czasie prawdopodobnie pójść one w zapomnienie wraz z całą gminą Warszawa – Białoleka, natomiast nie do końca przemyślany projekt metra pozostanie. Rozważane wydłużenie II linii z Bródna może wcale nie przynieść spodziewanych efektów. Może się bowiem okazać, że podróż metrem dookoła przez Bródno, Targówek i centralną Pragę w niektórych przypadkach wcale nie jest atrakcyjna czasowo.

Projekt linii nr 3

Pierwotny projekt III linii metra zakładał połączenie osiedla Gocław i planowanych wielkich osiedli mieszkaniowych, ciągnących się na Pradze-Południe aż po Falenicę z lotniskiem Okęcie, z punktami stycznymi w Porcie Praskim (z II linią) i przy Placu Konstytucji (z I linią). Taki układ (rys. 1) z punktem zetknięcia linii na Pradze zamiast ich prostopadłego krzyżowania już sam w sobie był dość dziwny, bowiem powodował nadkładanie drogi przez każdą z linii. W aktualnym projekcie III linia została skrócona do postaci odnogi II linii. Od punktu stycznego na stacji Praga-Centrum w rejonie Portu Praskiego i przystanku PKP Warszawa Stadion III linia ma prowadzić przez Dworzec Wschodni, przemysłowe tereny Kamionka, centrum Grochowa (rondo Wiatraczna) na osiedle Gocław. W poprzednim projekcie obsługę komunikacyjną Gocławia miała zapewniać linia tramwajowa poprowadzona od ul. Waszyngtona.

Rezygnacja z dalszego odcinka III linii była podyktowana zmianą planów zagospodarowania przestrzennego gminy Warszawa-Wawer. Nie przewiduje się już bowiem intensywnej zabudowy mieszkaniowej terenów między Wisłą a tzw. Pasmem Otwockim. Wykreślenie z planów całej lewobrzeżnej części III linii ma raczej podłoże ekonomiczne. Nad połączeniem lotniska Okęcie z centrum miasta tzw. sztywnym łączem trwają od wielu lat dyskusje. Dopuszcza się między innymi możliwość zaadaptowania odcinka linii radomskiej do kolejowego ruchu wahałowego.

Aktualny projekt sieci metra jest dużo realniejszy w założeniach od poprzednich. Zrezygnowano w nim między innymi z budowy metra „w polu” na rzecz drążenia tuneli w terenie intensywnie zabudowanym. Należy jednak zwrócić uwagę na kilka niedociągnięć. Pozbawienie pasma północnego perspektywy szybkiego połączenia ze śródmieściem znacznie spowolni rozwój tych terenów. Z kolei budowa metra na Bródno i Targówek oraz przez Bielany do Huty, to marnotrawienie pieniędzy, bo spodziewane efekty można uzyskać mniejszym kosztem. Tymczasem pozabawione sprawnej komunikacji pozostaną duże obszary mieszkaniowe, takie jak: cały Dolny Mokotów, centralna Ochota, Bemowo, Piaski, Chomiczówka i Tarchomin.



Projekt sieci metra warszawskiego z początku lat 90. XX w.



Projekt sieci metra warszawskiego z 2001 r.