

tekst: dr Stanisław Abramczyk
 Polska Izba Gospodarcza „Ekorozwój”
 Srebrna 16/201
 00-810 Warszawa
 tel./fax 0-22 625 26 32
 e-mail: pignorekorozy@neostrada.pl
 warszawa.targi.eco.pl/ekorozy

Tranzyt przez Warszawę czy Mazowiecki Węzeł Transportowy?



Pytanie zawarte w tytule wyraża dylemat aksjologiczny, niezwykle istotny z punktu widzenia rozwoju Warszawy i jej otoczenia. W odniesieniu do urzędnika stolicy Polski ścierają się bowiem elementy dwóch odmiennych podejść cywilizacyjno-rozwojowych. Są to – z jednej strony – elementy podejścia technicyzacyjno-biznesowego, przeżytego historycznie i moralnie, ignorującego kardynalne wartości publiczne i tendencje światowe, a – z drugiej strony – elementy podejścia ekorozyjowego, zmierzającego do zapewnienia miastu i otoczeniu rozwiązań zgodnych z podstawowymi wymogami współczesności i przyszłości. Oba te podejścia znajdują wyraz w planach i koncepcjach dotyczących urzędnika sieci przewozowej, wywierającej zasadniczy wpływ na kształt aglomeracji miejskich oraz na warunki zdrowia i życia ludzi, przyrody i kultury. Rozwiązania właściwe pierwszemu z tych podejść mogą tylko zadusić miasto w niedalekiej przyszłości, zaś właściwe drugiemu – udrożnić je i wydzwignąć na korzystne tory rozwojowe. Wsparcie jednego z nich może więc zaważyć negatywnie lub pozytywnie na przyszłości stolicy Polski i jej otoczeniu.

Założenia właściwe pierwszemu z wymienionych podejść znajdują wyraz w lansowanym usilnie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad planie ukierunkowanym na przejście przez Warszawę, w skojarzeniu z Lotniskiem Okęcie, autostrady tranzytowej Berlin-Moskwa (Trasa A-2), której stołecznym odcinkom nadaje się nazwy kamuflujące („obwodnica”, „droga ruchu ekspresowego” itp.). Plany te – co budzi zdziwienie – znajdują wsparcie ze strony czynników rządowych. Według *Gazety Stołecznej* z 18.8.2006 wojewoda mazowiecki wydał już decyzję o lokalizacji Trasy A-2 od Ursusa do ul. Puławskiej, a decyzje w sprawie kolejnych odcinków mają zapaść później. Dalej ten nazywany „obwodnicą południową” stołeczny fragment Trasy A-2 lokuje się obok Lotniska Okęcie wzdłuż osi ul. Płaskowickiej na Ursynowie (według ostatnich wiadomości: w oszklonej tubie na powierzchni terenu), przez Wilanów, Wisłę i Pragę, aby na wschodnim obrzeżu miasta, po połączeniu z „obwodnicą północną”, znów powrócił do nazwy właściwej – autostrada. Czyni się wiele zachodów, aby – wbrew rzeczywistości – stworzyć wrażenie, że jest to rozwiązanie najbardziej korzystne dla Warszawy, m.in. dlatego miałyby przyczynić się do odciążenia ruchu wewnątrzmi-

skiego. Towarzyszące temu argumenty nie wytrzymują jednak próby konfrontacji z realiami i ze współczesnymi wymogami budowy tego rodzaju tras i rozwoju miast.

Optowanie za wewnątrzmięską lokalizacją stołecznego odcinka tranzytowej Trasy A-2 w myśl planu GDDKiA, w każdym proponowanym rozstawie tras i w każdej formie konstrukcyjnej, to jest w wykopie, tunelu czy na powierzchni (także w szklanej tubie) oznaczałoby przyzwolecie na wielostronną destrukcję stolicy Polski. Skutkiem takiego rozwiązania stałyby się bowiem:

- uniemożliwienie optymalnej lokalizacji tego odcinka autostrady w przebiegu pozamiejskim (gdyż przewidziane na ten cel tereny zostałyby w międzyczasie zagospodarowane w inny sposób);
- uformowanie w Warszawie wielkiego węzła tranzytowego spiętrzonego jeszcze bardziej trudne już teraz problemy ruchu miejskiego;
- podział miasta na odcięte od siebie strefy;
- narażenie całej aglomeracji stołecznej na zniszczenie jej ekosystemów ochronnych i będących desygntami jej tożsamości historycznej cennych zabytków należących do dziedzictwa narodowego i światowego (np. zespoły pałacowo-ogrodowe w Wilanowie i Natolinie) i obiektów użyteczności publicznej (np. Centrum Onkologii na Ursynowie), jak również stanowiących podstawę ekosystemu stołecznego akwenów (potok Służewski, Jeziorko Imielińskie i inne);
- niedopuszczalne pogorszenie warunków zdrowia i życia ludzi, zniszczenie przyrody i kultury;
- zagrożenie bezpieczeństwa stolicy państwa także w czasie pokoju (katastrofy, ewentualnie akty terrorystyczne), a jeszcze bardziej na wypadek konfliktu zbrojnego (kiedy do tego rodzaju obiekty, jak dalekosiężna autostrada i stołeczne lotnisko, stają się celami zmasowanych ataków w pierwszej kolejności);
- ewidentna i niemożliwa do ukrycia sprzeczność z wymogami rozwoju zrównoważonego gwarantowanymi przez Konstytucję i pochodne akty prawne oraz przez postanowienia ONZ i Unii Europejskiej

Władze, urbaniści i planiści tych metropolii zachodnich, które dopuścili niegdyś do przejścia autostrad przez miasto, teraz – po dotkliwych doświadczeniach – deliberują nad tym, jak przenieść je poza tereny zurbanizowane.

Warto zaznaczyć, że plany rozwiązań polegające na wewnątrzmięskiej lokalizacji autostrad nie są nowe również na gruncie polskim. Przypominają one bowiem w swojej istocie założenia sławetnego planu Pabsta z lat 1939 – 1942. Były one wtedy ukierunkowane na zniszczenie stolicy Polski i utworzenie na jej miejscu (Stare Miasto, Krakowskie Przedmieście) „nowego miasta niemieckiego Warschau” z dwoma pobocznymi trasami autostradowymi skojarzonymi z Lotniskiem Okęcie. Tak urządzona „niemiecka Warszawa” miała stać się transportowym instrumentem w strategii „parcia na wschód”. Jeżeli zaś chodzi o Berlin, to potrzebną mu autostradę tranzytową zaplanowano i zbudowano w odległości 30 km od jego centrum (aby chronić miasto i jego mieszkańców).

Powyższe przeciwwskazania wykluczają przecięcie Warszawy przez tranzytową autostradę zwaną Trasą A-2 w każdym rozstawie i w każdej formie konstrukcyjnej. Nic przeto dziwnego, że lansowane usilnie plany GDDKiA, ukierunkowane na taką lokalizację, spotykają się od lat ze zdecydowanym sprzeciwem mieszkańców stolicy, kompetentnych gremiów naukowych i społecznych, samorządów terytorialnych. A jako lokalizację optymalną, nie narażającą stolicy Polski, wskazuje się zasadnie strefę Góry Kalwarii i Strykowa (ta ostatnia miejscowość w województwie łódzkim). Ich umotywowane wielostronnie stanowiska znalazły wyraz m.in. w opublikowanych w wydaniach książkowych materiałach z konferencji naukowych. Takie konferencje odbyły się w latach 1992 – 1997 w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, na Wydziale Strategiczno-Obronny Akademii Obrony Narodowej, w Komitecie Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN. Jednoznacznie stanowiska wyraziły w tej sprawie samorządy terytorialne, jak i publikacje prasowe. Przeciw wewnątrzmięskiej lokalizacji Trasy A-2 wypowiedziały się w ubiegłych latach Rady Wilanowa i Ursynowa, jak również innych gmin. W uchwale Rady Warszawy z 25.5.1998 ws. przyjęcia strategii rozwoju miasta zdecydowano: *budowa autostrady A-2 poza granicami miasta*. Stołeczni radni potwierdzili treść tego zapisu 27.2.2004 zobowiązując prezydenta Warszawy, aby nie dopuścił do skierowania ruchu tranzytowego przez ulice miasta.

Istotę zagadnienia dostrzegli przedstawiciele samorządów stołecznych i podwarszawskich oraz mieszkańców woj. mazowieckiego i łódzkiego zebrani 10.5.200 w Górze Kalwarii. W podjętym wtedy stanowisku uznano po raz kolejny za optymalną lokalizację warszawskiego odcinka Trasy A-2 w strefie Góry Kalwarii. Stwierdzono wyraźnie, że taka lokalizacja jest spójna z założeniami polityki transportowej państwa, a dla gmin znacznej części Mazowsza stwarza szanse na rozwój, poprawę warunków życia i wyrównania cywilizacyjnego. I – co warto zaznaczyć – nie wywołuje takich zagrożeń jak lokalizacja autostrady wewnątrz aglomeracji miejskiej.

Rozwiązaniem optymalnym, stanowiącym kwintesencję koncepcji alternatywnych wobec planu GDDKiA, wydaje się

być propozycja utworzenia Mazowieckiego Węzła Transportowego, który powinien stać się trzonem konurbacji stołecznej. Założenie takiej konurbacji zawiera studium projekto-rozwojowe Polski centralnej, tzw. Plexus Solaris (Splot Słoneczny), przygotowane pod kierunkiem prof. Jacka Damięckiego (SGGW). Postuluje ono uformowanie Obszaru Metropolitalnego Warszawa – Łódź – Radom z Transkontynentalnym Porciem Lotniczym, z którym byłyby skojarzone wszystkie inne rodzaje transportu, włącznie z koleją i autostradą Berlin – Moskwa usytuowaną w strefie Góry Kalwarii.

Nie byłyby to więc – lansowany przez GDDKiA „mazowiecki węzeł komunikacyjny”, którego główny element znajdowałby się w Warszawie (stwarzając niebywałe kłopoty miastu), lecz Mazowiecki Węzeł Transportowy, uformowany w układzie wymienionego Trójmiasta. Transkontynentalny Port Lotniczy znalazłby się w Obszarze Metropolitalnym w stosownej odległości od aglomeracji miejskich (w przeciwieństwie do Lotniska Okęcie, znajdującego się i rozbudowywanego – wbrew zasadom rozwoju zrównoważonego – w zurbanizowanej strukturze miasta, na domiar w powiązaniu z planowanym wewnątrzmięskim przebiegiem autostrady tranzytowej). Wybór miejsca na nowy port lotniczy należy pozostawić fachowcom. Unowocześnienia i dostosowania do aktualnych i przyszłych potrzeb wymagałaby cała sieć przewozowa – tak wewnątrzmięska jak i międzymiastowa.

Tak uformowany obszar metropolitalny z Mazowieckim Węzłem Transportowym byłby wolny od zagrożeń wynikających z planu lansowanego przez GDDKiA; odpowiadałby maksymalnie wymogów rozwoju zrównoważonego; wytworzyłoby potencjał ekonomiczny i demograficzny porównywalny z potencjałami Berlina i Moskwy; uczyniłby z Mazowsza dogodne wrota Europy do Azji i Azji do Europy; wzmocniłby pozycje Warszawy i Polski w układzie regionalnym i kontynentalnym; przyczyniłoby się znacząco do likwidacji lub istotnego zminimalizowania naszych problemów gospodarczych, społecznych (np. wciąż dotkliwego bezrobocia), kulturalnych, naukowych; wywarłoby wielostronnie korzystny wpływ na aktywizację gospodarczą i podniesienie poziomu cywilizacyjnego dużego obszaru kraju, a z Warszawy i innych miast uczyniłby atrakcyjne miejsce spotkań międzynarodowych.

W realizacji założeń zmierzających do uformowania tak rozumianego Obszaru Metropolitalnego i Mazowieckiego Węzła Transportowego mogliby znaleźć swoje miejsce – rozumiejący rzeczywiste potrzeby stolicy i kraju w kategoriach rozwoju zrównoważonego – planiści, decydenci, samorządowcy, biznesmeni, grona naukowe i społeczne.

Z zaprezentowanej tu skrótkowo analizy – opartej na realiach oraz istotnych potrzebach i tendencjach rozwojowych – wynika wyraźnie, iż pod żadnym pozorem nie można dopuścić do tranzytu autostradowego przez Warszawę (jak to zakłada GDDKiA). Dla potrzeb, wielce korzystnego Warszawy, Mazowszu i Polsce, tranzytu niezbędne jest zaś utworzenie Mazowieckiego Węzła Transportowego. A zignorowanie tak wszechstronnie korzystnego rozwiązania równałoby się zaprzepaszczeniu szans wynikających z położenia Mazowsza w układzie krajowym i euroazjatyckim.