

Mostem w mieszkańców Żoliborza

Od kilku lat władze Warszawy forsują pomysł budowy mostu na osi ulicy Z. Krasińskiego na Żoliborzu. Koszty budowy obecnie szacuje się na ok. 650 milionów zł, ale znając praktykę inwestycyjną w mieście możemy założyć, że zbliżą się one do 1 miliarda zł. Według istniejących założeń ulica Krasińskiego jako element trasy mostowej ma kategorię drogi głównej z komunikacją autobusową i tramwajową. Planuje się zrealizowanie 2-4 pasów jezdni oraz 2 tory tramwajowe. Tymczasem w stolicy mamy szereg niedokończonych inwestycji, w tym komunikacyjnych np. odcinki obwodnicy Warszawy oraz obwodnicy śródmiejskiej.

W strategii rozwoju Warszawy zapisano : „ podstawowym problemem układu drogowego Warszawy jest brak ciągów obwodowych. Planowane od dawna trasy zrealizowano tylko częściowo....Brak obwodnic powoduje przeciążenie układu drogowego ruchem , w tym tras prowadzących do obszaru centralnego”.

Na samym Żoliborzu od prawie dziesięciu lat nie możemy doczekać się uruchomienia istniejącego podziemnego parkingu w rejonie ulicy Słowackiego, gdyż brakuje ok. kilkunastu milionów na jego dokończenie.

Jednocześnie realizuje się rozwój miasta „ na kredyt” generując coraz wyższe koszty obsługi zadłużenia. Stan zobowiązań Warszawy z tytułu zaciągniętych kredytów i wyemitowanych obligacji na koniec 2014 r wyniósł 6,037 miliardów złotych, a zadłużenie pośrednie osiągnęło 2,4 miliarda złotych. Na rok 2015 w budżecie zapisano deficyt wynoszący ok. 700 milionów złotych.

Agencja Fitch Ratings, której wyniki audytu są zamieszczone na stronach internetowych miasta, przewiduje, że w efekcie zaciągniętych przez Stolicę zobowiązań wystąpi „ znaczna presja na wzrost wydatków operacyjnych Miasta” , co spowoduje „ stopniowe ograniczanie elastyczności budżetu w długim okresie”.

Władze miasta, aby pokryć wydatki, nie tylko zadłużają Warszawę, ale narzucają coraz większe ciężary finansowe na mieszkańców stolicy, czego jaskrawym przykładem jest sięgający niekiedy kilkaset procent wzrost opłat za wieczyste użytkowanie gruntów.

Pewnym symbolem jest fakt, że miasto obciąża lokatorów mieszkań komunalnych większymi opłatami, niż kwoty, które samo wpłaca na rzecz Wspólnot Mieszkaniowych. Należy podkreślić, że dotyczy to Warszawiaków, których nie było stać na wykup mieszkań komunalnych.

Od pojawienia się pierwszych sygnałów o zamiarze budowy mostu różne grupy społeczne Żoliborzan wyrażały swój sprzeciw wobec inwestycji. Nic dziwnego, gdyż most nie rozwiąże żadnych problemów Dzielnicy, nie przyniesie praktycznie żadnych korzyści mieszkańcom, a jedynie przysporzy im ogromnych uciążliwości (hałas, wzrost zanieczyszczeń itp).

Świetnie wiadomo, że już obecnie odcinek Krasińskiego pomiędzy Wisłostradą a Placem Wilsona jest coraz częściej zakorkowany.

Na rzecz budowy mostu formułowane są różne argumenty nie mające realnych podstaw. Rzucone np. hasło o połączeniu Żoliborza z Bródnem na długo pozostanie fikcją, gdyż już dziś można przypuszczać, że budowa trasy mostu Krasińskiego na wiele lat zatrzyma się w rejonie ulicy Jagiellońskiej nie dochodząc do Dzielnicy Targówek. Jest tajemnicą poliszynela, że brak będzie środków na realizację kolejnych etapów inwestycji. Obecnie przebiegające dalej tory kolejowe położone między ulicą Jagiellońską a Odrowąża skutecznie uniemożliwiają wjazd z trasy mostu w głąb Targówka.

Rozumieją to świetnie aktualni mieszkańcy Pragi Północ i Targówka, jak również ich przedstawiciele w Radach Dzielnic.

Radni Komisji Infrastruktury Rady Dzielnicy Pragi Północ w dniu 7 października 2015 r. na spotkaniu z radnymi Żoliborza i Targówka przedstawili projekt stanowiska stwierdzający, że wnoszą przede wszystkim „o zabezpieczenie środków finansowych na rzecz pełnej realizacji wschodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej (obwodnicy Pragi)”. Z opinii tej jasno wynika, że

inwestycja ta powinna mieć pierwszeństwo przed budową mostu Krasińskiego. Niewiele ponad kilometr od skrzyżowania Wisłostrady z ulicą Krasińskiego zlokalizowany jest ośmiopasmowy most Grota-Roweckiego, którego remont zakończył się niedawno. Zarówno na północ, jak i na południe od ulicy Krasińskiego funkcjonują dwa mosty posiadające tory tramwajowe.

Argument, że jeszcze przed II Wojną Światową planowano budowę mostu Krasińskiego jest chybiony. W latach trzydziestych ubiegłego wieku sformułowano taki luźny pomysł, ale nigdy nie przystąpiono do faktycznych prac planistycznych. Poza tym, w tamtym okresie granice zwartej zabudowy Warszawy kończyły się przed linią obecnej trasy Armii Krajowej i alei Prymasa Tysiąclecia a ulica Krasińskiego leżała, jakbyśmy dziś powiedzieli, w rejonie „ówczesnej obwodnicy” Warszawy.

Planuje się, że rezerwa terenu pod most oraz związany z nim węzeł komunikacyjny obejmie również część Kępy Potockiej, która od dziesięcioleci stanowi teren rekreacji i wypoczynku Żoliborzan.

Istnieją realne obawy, że linia tramwajowa biegnąca mostem i ulicą Krasińskiego będzie poprowadzona aż do ulicy Broniewskiego. Oznacza to zaprzepaszczenie obecnego charakteru tej ulicy oraz całkowite zniszczenie istniejącego w niej pasa zieleni. Doprowadzi to także do likwidacji wszystkich miejsc parkingowych leżących w pasie ulicy.

Polityka władz miasta jest niespójna, gdyż z jednej strony planuje się inwestycję dewastującą charakter „Żoliborza Historycznego”, a z drugiej strony w dniu 25 sierpnia 2015 r. zostało wydane zarządzenie Prezydent m. st. Warszawy wpisujące 9 budynków, w tym cztery umiejscowione na ul. Krasińskiego i jeden na Pl. Wilsona do ewidencji zabytków m. st. Warszawy.

Zarząd przygotował w październiku dla Rady Warszawy dokumenty w celu podjęcia uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Pasa Nadwiślańskiego na Żoliborzu. W uzasadnieniu projektu uchwały napisano, że zasadność sporządzenia planu wynika z konieczności dostosowania ustaleń planu miejscowego do obecnie obowiązującego prawa z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz ustawy Prawo wodne. Wprawdzie zaznaczono, że projekt planu należy uzgodnić i zaopiniować przez organy i instytucje wymienione w ustawie oraz przez Radę Dzielnicy Żoliborz a także, iż zostanie on wyłożony do publicznego wglądu, niemniej ustalenie odnośnie budowy mostu Krasińskiego traktuje się jako ostateczne.

Jako mieszkańcy Żoliborza mamy prawo oprotestować tę inwestycję, gdyż nie wywoła ona dla nas żadnych pozytywnych zmian, jednocześnie pogarszając nasze warunki życia.

Należy polemizować również z postawą części radnych żoliborskich, którzy oceniając inwestycję negatywnie, pogodzili się już z powstaniem mostu i zamierzają skoncentrować się jedynie na próbach zmniejszenia jego uciążliwości dla mieszkańców Żoliborza.

Właściwie prawdziwymi beneficjentami budowy tego mostu będą przyszli mieszkańcy ogromnego osiedla apartamentowego, które ma powstać w ramach projektu Jagiellońska (dawniej Dolina Wisły). Jest to teren ponad 27,6 hektara leżący pomiędzy ulicami Jagiellońską, trasą Armii Krajowej wraz z mostem Grota-Roweckiego, stykający się od południa z projektowaną trasą Mostu Krasińskiego.

Zgodnie ze sprawozdaniem z działalności Grupy Kapitałowej Mennicy Polskiej S.A. jej spółka zależna „w dniu 14 maja 2011 roku zawarła z Fabryką Samochodów Osobowych S.A. umowę nabycia prawa użytkowania wieczystego trzech nieruchomości gruntowych położonych w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej, o łącznej powierzchni 276 119 m² wraz z posadowionymi na nich budynkami, budowlami oraz urządzeniami. Łączna wartość umowy wyniosła 144.260 tys. złotych brutto”. Daje to 522, 5 zł za 1 m². W sprawozdaniu za okres 6 miesięcy 2015 r. charakteryzując ten teren napisano „ jest to obszar ponad 27 ha posiadający olbrzymi potencjał rozwojowy. Bezpośrednie sąsiedztwo Wisły stwarza olbrzymie możliwości rewitalizacji i aktywizacji tego postindustrialnego obszaru....Przewidywana powierzchnia użytkowa zabudowy wielofunkcyjnej wynosi ok. 400 tys. m²”.

Niemniej, opisane powyżej plany, mające w swych założeniach elementy pozytywne, nie mogą pozbawić mieszkańców Żoliborza prawa do troski o własne interesy i nie wyrażania zgody na

obniżenie jakości życia w dużej części naszej dzielnicy. Mamy nawet obowiązek dołożyć starań o utrzymanie jej dotychczasowego charakteru, co, jak wszyscy przyznają, stanowi ogromną wartość Żoliborza, szczególnie historycznego.

Dlatego też apeluję do Żoliborzan o zainteresowanie opisanym problemem, o mobilizowanie własnych środowisk przeciwko inwestycji, o pisanie petycji, wywieranie nacisku na posłów warszawskich, Zarząd Dzielnicy oraz radnych Żoliborza i Rady Miasta. Konieczne jest zgłaszanie jak najliczniejszych uwag do wspomnianego projektu planu zagospodarowania przestrzennego na etapie jego wyłożenia do publicznego wglądu. Konsolidacja wokół protestu przyczyni się również do budowania społeczeństwa obywatelskiego.

Józef Menes