

Takie zaprojektowane przez Wojciecha Fangora 120-metrowe nazwy stacji być może pojawią się na ścianach tunelu. Od góry: Świętokrzyska, Powiśle, Stadion, Dworzec Wileński, Rondo ONZ

# Połowę pieniędzy na metro daje UE

Już 575 tys. pasażerów dziennie wozi pierwsza linia metra, ale to otwarcie drugiej zrewolucjonizuje komunikację w mieście. Wczoraj stolica dostała na jej budowę 2 mld 770 mln zł unijnej dotacji

JAROSŁAW OSOWSKI  
KRZYSZTOF ŚMIETANA

- To czwarty co do wielkości projekt z dofinansowaniem Unii Europejskiej. Inwestycja porównywalna z odcinkami autostrad - podkreślała minister rozwoju regionalnego Elżbieta Bieńkowska przed podpisaniem umowy z prezydent Warszawy Hanną Gronkiewicz-Waltz. Całość ma kosztować 5 mld 920 mln zł, z czego najwięcej (4,1 mld zł) pochłonie budowa siedmiu stacji i 4 km tuneli od ronda Daszyńskiego do Dworca Wileńskiego. Pozostałe fundusze miasto przeznaczy na kupno 35 pociągów Siemens, związaną z tym rozbudowę bazy na Kabatach oraz projekt dalszych odcinków II linii - w stronę Bemowa i Bródna.

Ratusz chce jak najszybciej przygotować dokumentację kolejnych stacji i fragmentów tuneli, by zacząć ich budowę, gdy znajdą się na nią pieniądze. Hanna Gronkiewicz-Waltz apelowała wczoraj do szefów resortu rozwoju regionalnego, by w nowym budżecie UE na lata 2014-20 zagwarantowali następne unijne dotacje na metro. Wstępny plan zakłada, że II linia będzie wydłużana etapami - o cztery stacje w stronę Bemowa i trzy stacje w stronę Bródna. Michał Olszewski, szef biura funduszy europejskich w ratuszu, stwierdził jednak, że długość odcinków, które

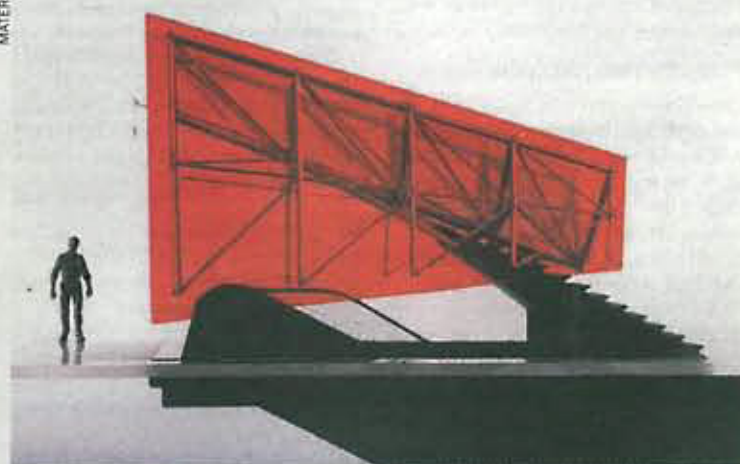
będą projektowane, nie jest jeszcze przesądzona.

## Przesiadki pod krawatem

Według dr. Andrzeja Brzezińskiego z Politechniki Warszawskiej najłatwiejsze i najkorzystniejsze dla całego systemu transportowego miasta byłoby dobudowanie w pierwszej kolejności prawobrzeżnego odcinka II linii. Wczoraj na konferencji zorganizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego z okazji Dnia bez Samochodu mówił o rosnącej roli metra w Warszawie. Postawił tezę: bez jego rozwoju przestanie się rozwijać także samo miasto, zabudowa zostanie rozproszona, a liczba warszawiaków utrzyma się na poziomie 1,7 mln.

Metrem podróżuje coraz więcej pasażerów - 17 proc. Kiedy II linia będzie oddana w całości, ten udział ma się zbliżyć do jednej czwartej. Prym nadal będą wiodły autobusy (dziś korzysta z nich 49 proc. podróżnych), ale na trzecie miejsce spadną tramwaje (teraz 21 proc.). Według dr. Brzezińskiego przed nami dalszy ciąg komunikacyjnej rewolucji, którą wiezie ze sobą metro: - Ono zmienia nasze przyzwyczajenia. Jego specyfiką jest to, że aż dwie trzecie pasażerów jedzie nim z przesiadkami. Miasto powinno więc położyć nacisk na ich usprawnienie - zaznacza. - Metro poprawia wizerunek Warszawy w oczach turystów i ludzi biznesu. Kreuje modę na korzystanie z komunikacji. Tu najłatwiej spotkać kogoś w garniturze. Będziemy

MATERIAŁY METRA



Tak z boku może wyglądać wejście do stacji drugiej linii metra

świadczyli klinicznego przypadku, jak wraz z wydłużaniem II linii zacznie się zmieniać Praga - przewiduje Andrzej Brzeziński.

Mimo tylu zalet metra ostrzega: - Nie można go budować za wszelką cenę, zaniedbując pozostałe środki transportu i inne potrzeby miasta. Metro nie może drenować jego budżetu - podkreśla ekspert, wskazując na dyskusyjny przebieg odnogi II linii między stacją Stadion a Gościawiem przez Dworzec Wschodni i Wiatraczną. Według prognoz ta trasa będzie wy-

korzystana w niewielkim stopniu, a koszty budowy są olbrzymie.

Dr Brzeziński ostrzega też przed gigantycznym skokiem liczby pasażerów na stacji Świętokrzyska, gdzie pierwsza linia skrzyżuje się z drugą: z 6,1 tys. w godzinie szczytu wzrośnie pięciokrotnie w 2025 r., a w 2035 r. - do 43,4 tys. W ciągu jednej godziny obsłuży więc tyle osób co dziś stacja Politechnika przez cały dzień. - Dojdzie do przesunięcia środka ciężkości miasta. Warto więc wziąć te liczby pod uwagę podczas dyskusji o tym, jak

zagospodarować ul. Świętokrzyską po zakończeniu budowy metra - radzi.

## Wariacje na szkle

Architekt Andrzej Choldżyński, współautor wstępnego projektu II linii, przewiduje, że w przyszłości Warszawa nie obejdzie się bez metra kursującego wokół centrum. Jego trasa krzyżowałaby się z liniami kolei podmiejskiej. Sugeruje, że II linię łatwo można by przedłużyć z ostatniej bemońskiej stacji Mory do Ursusa, gdzie po zbudowaniu nowych osiedli na terenach poprzemysłowych liczba mieszkańców ma wzrosnąć do 200 tys. Zdaniem Andrzeja Choldżyńskiego przed czy później zamknie się też Huta Warszawa i wtedy I linię metra będzie można przedłużyć o jedną-dwie stacje na północ.

Wczoraj zaprezentował odświeżoną wersję zadaszeń nad wyjściami ze stacji między rondem Daszyńskiego a Dworcem Wileńskim. Przypominał też, że na realizację czeka opartowska wizja Wojciecha Fangora. Chodzi o jego kolorowe wariacje na temat nazw stacji, które mają być wydrukowane na szkle: napisy o długości 120 m i 4 m wysokości będą się ciągnąć na ścianach naprzeciwko peronów. - Przed nami duże wyzwanie - przyznał Andrzej Choldżyński i dodał, że 89-letni Wojciech Fangor już nie może się doczekać, by zabrać się do pracy. - Trzy razy dzwonił do mnie, kiedy zaczynał malować. ●

## «Apartamenty Kochanowskiego» Żyj wygodnie

Apartamenty Kochanowskiego to nowe, kameralne osiedle realizowane przez BRE.LOCUM na warszawskich Bielanach:

- nowoczesne apartamenty od 33 do 127 m<sup>2</sup>
- unikatowa lokalizacja, świetna infrastruktura usług

☎ 22 540 84 00  
 🌐 www.brelocum.pl  
 ✉ warszawa@brelocum.pl

## «Trzy Korony» Ukoronowanie jakości

Trzy Korony na warszawskim Bemowie to osiedle nowoczesnie zaprojektowane i zrealizowane z dbałością o każdy detal.

- gotowe mieszkania od 54 do 196 m<sup>2</sup>
- wygodna lokalizacja obok Wola Parku

**mieszkania gotowe**