



Warszawska Sirenka

NR 3 • Warszawa, II-III 2024 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

Czy miasto należy urządzać metodą prób i błędów?

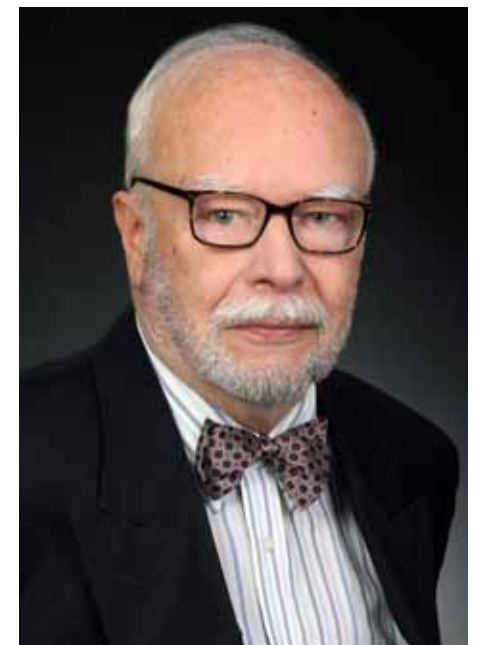
W naszej ukochanej Warszawie jest wiele miejsc zagospodarowywanych – niestety – metodą prób i błędów. Metoda ta jest kosztowna i przewlekła, ale kolejne ekipy rządzące stolicą, stosują ją nader często. Jestem przekonany, że każdy z Czytelników jest w stanie przytoczyć przykłady.

Ja mam w pamięci, m.in. urządzenie na placu Bankowym letniego ogródka piwnego. Usunięto wówczas miejsca parkingo-

we, przywieziono drzewka w wielkich donicach, zbudowano „plot” od strony jezdni, a na placu ustawiono „meble” wykonane

z drewna. Oceniam, że zużyto na to kilka, a może nawet kilkanaście metrów sześciennych drewna dobrej jakości. Doprowadzono też instalacje. Materiał i robocizna kosztowały. Ile? Nie mnie oceniać. Pomysł się nie przyjął, próby nie powtórzono.

Najlepszym jednak przykładem urządzania miasta, metodą prób i błędów, jest „zielen” na ul. Świętokrzyskiej. Wprowadzono ją po zakończeniu budowy drugiej linii metra. Głównym składnikiem „zieleni” miały być drzewa, które – zgodnie z ówczesną modą, ale również ze względu na „infrastrukturę podziemną” (tak przynajmniej wówczas twierdziły władze miasta) – miały rosnąć w ogromnych donicach usta-



LECH KRÓLIKOWSKI

wianych na chodniku. W 2015 r. w ten sposób zainstalowano drzewa liściaste.

One również nie wytrzymały nawet pierwszego roku, toteż w grudniu 2015 r. zastąpiono je drzewami iglastymi.

Iglaki w donicach, także nie znalazły warunków rozwoju na Świętokrzyskiej.

Na wiosnę 2016 r. drzewka iglaste zastąpiono ponownie liściastymi w donicach, które jednak także nie chciały rosnąć.



Ogródek piwny na placu Bankowym (2019 r.)



Pierwsze drzewa w donicach, z których większość uschła. Fot 13.05.2015



Pierwsze drzewa w donicach, z których większość uschła. Fot 13.05.2015

W wyniku trzykrotnego posadzenia różnych odmian i gatunków drzew i nieużywania pozytywnych rezultatów, nasi specjaliści (o ile pamiętam przeforsował ten projekt jeden z dzielnicowych radnych – czego nie rozumiem, bo wiele innych osób próbo-

wało dokonać zmian) postanowili posadzić drzewa bezpośrednio do gruntu. Jakież było zdziwienie, gdy nie tylko się przyjęły, ale wspaniale rosną tam do dnia dzisiejszego!!! Kolejnym przykładem zagospodarowywania miasta, metodą prób i błędów, jest



Iglaki także uschły na Świętokrzyskiej. Fot. 05.04.2016



Nowe drzewa liściaste w donicach. Fot. 12.05.2017



Po trzech próbach, drzewa wsadzono do gruntu. Fot. 15.03.2018



Plac Powstańców Warszawy. Fot. 15.04.2015

plac Powstańców Warszawy. Na placu tym od lat 50. XX w. rosły liczne drzewa. Ich nie-szczęściem było to, że nie rosły w donicach, toteż szybko naprawiono ten błąd - postawiono kolorowe kubelki.

Po kilku latach, w gronie specjalistów, ustalono, że donice nie pasują, toteż wyasygnowano znaczną sumę na zastąpienie ich bujną zielenią. Starannie dobrane, kilkunastoletnie drzewka sprowadzono, m.in. z zagranicznych szkółek. Wczesnym latem 2022 r. plac prezentował się wspaniale, ale już w sierpniu 2022 r. ruszyła budowa parkingu. Będzie to obiekt o czterech kondygnacjach, obliczony na 420 aut. Po zakończeniu budowy, plac będzie ponownie zazieleniony.

W mojej ocenie, plac Powstańców Warszawy jest kolejnym, niezbitym dowodem na „gospodarskie” podejście władarzy stolicy do dysponowania publicznymi pieniędzmi.

Niestety!

LECH KRÓLIKOWSKI



Plac Powstańców Warszawy. Fot. 29.08.2004.

DRUKARNIA & STUDIO

OD PROJEKTU – PO DRUK

Paleta-Art
druk • prepress • fotografia

Działamy od początku 1995 roku. Pomagamy kompleksowo – od projektu, poprzez obróbkę grafiki – po druk nakładu dowolnej publikacji. Specjalizujemy się w przygotowaniu do druku i druku katalogów i periodyków.

KATALOGI • KSIĄŻKI • GAZETY • CZASOPISMA • PERIODYKI • KALENDARZE
OPAKOWANIA • ULOTKI • PLAKATY • FOLDERY REKLAMOWE • SEGREGATORY
BILLBOARDY • ROLL-UPY • REKLAMY WIELKOFORMAROWE • **FOTOOBRAZY**

Paleta-Art • ul. Czackiego 3/5 lok. 138 • 00-043 Warszawa • tel. 667 223 223 paleta-art@post.pl

ISSN 2956-7793

Wydawca: AKKA spółka z o.o.

www.warszawskasyrenka.waw.pl

 **WarszawskaSyrenka**
 **WarszawskaSyrenka**

e-mail: biuro@akka.waw.pl

tel. +48 785 73 07 03

Redaktor naczelny: Lech Jaworski

KRS 0000878059; NIP: 525-284-87-32

Projekt graficzny, łamanie, przygotowanie do druku – Paleta-Art – R. Paszkowski • paleta-art@post.pl

Geotermia w Polsce

Działalność geotermalnych ciepłowni przyczynia się do eliminacji rozproszonych, już wyeksploatowanych kotłowni opalanych węglem kamiennym, co pozwala na zwiększenie dostępności usług ciepłowniczych.

Powstawanie ciepłowni nie tylko rewolucjonizuje model gospodarki paliwowo-energetycznej w mniejszych miejscowościach, lecz dodatkowo otwiera perspektywy wykorzystania korzystnych właściwości wód podziemnych, stanowiąc dodatkowy atut dla wielu niewielkich osiedli. Niestety, potencjał energetyczny wód termalnych w Polsce nie jest w pełni eksploatowany, a związane z tym korzyści nie są w pełni wykorzystane.

Zróżnicowana budowa geologiczna Polski ma istotne znaczenie zarówno w kontekście zasobów naturalnych jak i w kształtowaniu krajobrazu, hydrologii, ekologii i innych aspektów środowiska. Polska posiada wysoki potencjał surowcowy i znaczne zasoby złóż kopalin. Niektóre z nich mają wystarczające zasoby, aby zapewnić długotrwałą eksploatację i zaspokoić krajowe potrzeby gospodarki. W Polsce występują różne rodzaje złóż leczniczych surowców naturalnych, które są wykorzystywane do celów ciepłowniczych, rekreacyjnych oraz terapeutycznych – wody termalne, wody lecznicze, torfy i solanki.

Złóża wód termalnych w Polsce znajdują się głównie na obszarze Niżu Polskiego, w Karpatach, na przedgórzu Karpat oraz w Sudetach. Są to rozległe zbiorniki o regionalnym znaczeniu, a także niewielkie baseny w niektórych obszarach, takich jak Podhale. Wody geotermalne występują na obszarze około 2/3 terytorium kraju, ale nie wszędzie istnieją warunki techniczno-ekonomiczne umożliwiające budowę instalacji geotermalnych. Najefektywniej wykorzystuje się wody o temperaturze powyżej 60°C przy znanych technologiach pozyskiwania i wykorzystywania. Jednak w zależności od przeznaczenia

i skali wykorzystania ciepła oraz warunków występowania wód geotermalnych, istnieją przypadki, w których budowa instalacji jest możliwa nawet przy niższych temperaturach.

Polski potencjał geotermalny jest wykorzystywany w niewielkim stopniu. W 2019 r. w Europie działało 327 geotermalnych instalacji ciepłowniczych o łącznej zainstalowanej mocy cieplnej wynoszącej około 5500 MWt. W Polsce w 2019 r. działało sześć ciepłowni geotermalnych obsługujących miejskie sieci ciepłownicze. Łączna zainstalowana moc geotermalna tych ciepłowni wynosiła 75 MWt, a roczna produkcja ciepła 996 TJ, co stanowiło 95% całkowitej produkcji ciepła geotermalnego w kraju.

Energia geotermalna zaspokaja głównie zapotrzebowanie na ciepło w sektorze bytowo-komunalnym. Około 75% tej energii jest wykorzystywane do celów domowych, a 25% dla handlu i usług.

Krajowe ciepłownie geotermalne dostarczają energię ciepłą do centralnego ogrzewania oraz podgrzewania wody użytkowej. Niektóre z tych ciepłowni dostarczają również ciepłą wodę do celów rekreacyjnych i balneologicznych. Na przeszkodzie wykorzystania zasobów geotermalnych stoi przede wszystkim niewystarczający rozwój geotermii w poprzednich latach, czasochłonność procesów inwestycyjnych oraz zmiany organizacyjne w resortach odpowiedzialnych za sprawy geotermii.

Rozwój ciepłownictwa opartego na wodach termalnych koncentruje się przede wszystkim na obszarach kraju, gdzie istnieją rozpoznane korzystne warunki hydrogeotermalne, a także w miejscach, które zapewniają odpowiednio duży rynek odbiorców ciepła. Istotne jest również jak najpełniejsze wykorzystanie posiadanej, w danej loka-



Materiał sponzorowany – Grupa EPL

lizacji, energii geotermalnej. Mniejsze miejscowości, takie jak Uniejów, Poddębice, Mszczonów, mające niewielkie potrzeby ciepłownicze sektora bytowo-komunalnego, poszerzają swój rynek ciepłowniczy poprzez realizację przedsięwzięć, takich jak budowa kompleksów basenowych, w ramach których mogą wykorzystać nadwyżki ciepła. W większych miastach, gdzie zapotrzebowanie na ogrzewanie mieszkań jest wysokie, a wykorzystanie ciepłej wody użytkowej pozwala na zagospodarowanie ciepła geotermalnego również poza sezonem grzewczym, efektywne wykorzystanie energii cieplnej wód termalnych zazwyczaj nie wymaga dodatkowych, kosztownych inwestycji.

Dobrym przykładem wykorzystania geotermii w Polsce jest Podhale. Niecka Podhalańska, stanowiąca fragment centralno-karpackiego basenu paleogeńskiego, to istotny zbiornik wód termalnych. Obszar zasilający zbiornik to około 350 km², z masywem Tatr jako głównym źródłem. Opady przenikają szczelinami w masywie Tatr i poruszają się ku północy, zaś wnikając głębiej stopniowo się podgrzewają, osiągając temperaturę ok. 26°C w Zakopanem (na głębokości 1000 m). Osiągają one powyżej 80°C w rejonie Białego Dunajca na głębokości poniżej 2000 m. Wraz z głębokością rośnie mineralizacja i ciśnienie w zbiorniku.

W latach 1989-1993 w Bańskiej Niżnej powstał pierwszy w Polsce Doświadczalny Zakład Geotermalny PAN, który połączono z geotermalną siecią ciepłowniczą, obsługującą kilka pierwszych budynków. Ciepło produkowano dzięki dwóm otworom: Bańska IG-1 i Białą Dunajec PAN-1. Na bazie tych doświadczeń rozwinęto projekt komercyjny.



W 1994 r. uruchomiono pilotażową instalację ciepłowniczą, którą sukcesywnie rozbudowywano. Proces podłączania nowych odbiorców trwa – w roku 2001 zakończono konstrukcję głównej trasy magistrali ciepłowniczej do Zakopanego, równocześnie uruchamiając kotłownię szczytową w Zakopanem. Aktualnie sieć ciepłownicza obejmuje ponad 1500 obiektów, z czego 57% to budynki jednorodzinne.

W kwietniu 2023 r. rozpoczęto wiercenie odwiertu geotermalnego w Szaflarach niedaleko Nowego Targu. Maszyny kierują się ku źródłu, gdzie temperatura przekracza 150 stopni na głębokości 7000 metrów. Po zakończeniu, będzie to najgłębszy odwiert geotermalny na Ziemi. Ciepła woda ma służyć głównie do ogrzewania pobliskich budynków, ale rozważane jest jej wykorzystanie do produkcji energii elektrycznej.

Mało kto chyba zwrócił uwagę, że Zakopane, nad którym dotychczas wisiał smog z licznych węglowych pieców, jest miastem czystym – w ścisłym centrum nie dymią już kominy, zaś większość budynków jest ogrzewana dzięki geotermii. Dotyczy to również muzeów i innych obiektów użyteczności publicznej.

**DR ADAM JARUBAS POSEŁ
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
CZŁONEK RADY NACZELNEJ PSL,
W LATACH 2012-2021 WICEPREZES PSL,
WYKŁADOWCA AKADEMICKI**

Uwagi o głównej ulicy Warszawy

Można postawić tezę, że zbliżające się wybory samorządowe zmobilizowały warszawski Ratusz do podjęcia działań, na które nie mogliśmy doczekać się od kilkunastu lat. Mam na myśli, m.in. podjęte (w końcu stycznia 2024 r.) prace przy dawnym pawilonie firmy CEPELIA, na Marszałkowskiej 99/101.

Skrzyżowanie Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich, uważane jest powszechnie za sam środek Warszawy. Z tego też względu, stojący tu od kilkunastu lat pawilon, będący w stanie agonalnym (pod względem technicznym), nie przynosił chwały stolicy. Trzeba podkreślić, iż obiekt ten jest doskonale widoczny ze znajdującej się po przekątnej siedziby Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m. st. Warszawy w budynku „Widok Towers” (Al. Jerozolimskie 44), które ma tam siedzibę od 7 lutego 2022 r.

Urząd m. st. Warszawy w „Widok Tower” zajmie część parteru, piętra biurowe 2 – 9 oraz kondygnację minus jeden (-1). W wieżowcu ma siedzibę, m.in. Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego (przeniesione

z siedziby przy Marszałkowskiej 77/79) oraz część komórek podległych Skarbnikowi m.st. Warszawy (przeniesionych z dotychczasowej siedziby przy Kredytowej 3). Chwała Bogu, że architektów przeprowadzono do „Widok Towers”, bo wreszcie dostrzegli kompromitującą ruinę.

Ulica Marszałkowska, na odcinku od Alei Jerozolimskich do Hotelu MDM (wliczając Plac Konstytucji), rozmiarami i potencjalną funkcją bardzo przypomina główną ulicę (plac) czeskiej Pragi, tj. Václavské Náměstí. Marszałkowska jest fragmentem tranzytowej trasy północ-południe, w związku z czym jest przede wszystkim arterią komunikacyjną. Praskie Václavské Náměstí, które prawie wyłączono zostało z ruchu kołowego, jest wielkim deptakiem Pragi odwiedzanym przez tłumy mieszkańców i turystów z całego świata. Prestiż i popularność miejsca wiąże się z handlową i hotelowo-restauracyjną funkcją tej ulicy, która imponuje swoją architekturą i ogólnym zadbaniem.



Na Marszałkowskiej duży ruch bywa ok. godz. 16:00, gdy w okolicznych ministerstwach, urzędach centralnych i innych biurach kończy się dzień pracy. Wówczas także jest największe natężenie ruchu kołowego. W pozostałych godzinach ruch na Marszałkowskiej – szczególnie pieszy – jest znikomy.

Na tym odcinku Marszałkowskiej jest wiele lokali użytkowych – partery zajmują banki i podobne instytucje. Bardzo wiele jest pustych, czego przykład stanowi zachodnia strona ulicy i ciąg budynków od Wilczej do Pięknej, gdzie nawet w czasach PRL funkcjonowały popularne zakłady gastronomiczne (np. „Szanghaj”).

Trzeba pamiętać, że od ok. przełomu XIX i XX w., a szczególnie w latach międzywojennych, ulica Marszałkowska była wizytówką Warszawy. Mówiono wówczas, że człowiek źle ubrany, nie najlepiej czuje się na tej ulicy. To była najelegantsza arteria Warszawy, co wynikało z prestiżowej zabudowy i równie prestiżowego zagospodarowania parterów.

W początkach Polski Ludowej, popularne było hasło: „Marszałkowska dla robotników”, czego materialnym wyrazem stała się Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa (MDM). Dostyc szybko zaprzestano jednak inwestowania w tym rejonie. Pozostały niedokończone projekty i nostalgia po minionym. Liczne „lumpexy”, pustostany oraz banki i biura na parterach najwyraźniej świadczą o degradacji Marszałkowskiej. Władze stolicy także niewiele robią, aby ulica miała należną jej rangę.

Pretekstem do postawienia takiej tezy jest nie tylko wspomniana ruina pawilonu Cepelii, nie tylko zabazgrane ściany większości budynków, ale także – w mojej ocenie – takie inwestycje jak Muzeum Sztuki Nowoczesnej. Budynek muzeum, to dzieło nowojorskiej firmy architektonicznej Thomas Phifer and Partners. Pochodzenie projektu jest (podobno) usprawiedliwieniem władz Warszawy, albowiem w odczuciu wielu osób, gmach ma urodę przewróconego na bok kontenera. W mojej ocenie, sam pomysł zloka-



lizowania budynku muzealnego w ścisłym centrum Warszawy na powierzchni dwóch hektarów, jest pomysłem co najmniej chybionym. Żartując – można tylko współczuć Hiszpanom, iż zachwycające nie tylko zbiorami, ale samą formą budynku (projekt Franka O. Gehry'ego) Muzeum Guggenheima – hiszpańskie muzeum sztuki współczesnej, nie zostało zlokalizowane przy głównej handlowej ulicy stolicy Kraju Basków.

Mam kilkudziesięcioletnią perspektywę oglądu tej ulicy. Widzę postępującą jej degradację. Można oczywiście stwierdzić, że w latach 90., było gorzej. Tyle tylko, że w 2004 r. wstąpiliśmy do Unii Europejskiej, toteż punktem odniesienia nie jest Pietropawłowsk na Kamczatce, tylko najwspanialsze metropolie unijnych państw. Dlatego, marząc o Warszawie przyszłości, mam następujące pytania do Prezydenta i Rady Warszawy:

→ Czy samorządowe władze Warszawy mają jakiś realny plan rewitalizacji Marszałkowskiej?

→ Czy fragment Marszałkowskiej, podobnie położony jak Václavské Náměstí w czeskiej Pradze, na zawsze pozostanie jedynie echem minionej świetności?

→ Czy „Nowe Centrum Warszawy” (odpowiadając na wątpliwość, iż nie wiem o tej inicjatywie) ograniczy się jedynie do budowy placu przed PKiN, zasadzenia zieleni, zasypania tunelu pod Marszałkowską i likwidacji wszystkich lokalnych połączeń komunikacyjnych oraz miejsc postojowych?

→ Czy doczekamy się Marszałkowskiej, godnej miana głównej ulicy III RP?

LECH KRÓLIKOWSKI

Budowa metra, a parkingi

Liczba samochodów zarejestrowanych w Warszawie jest porównywalna z liczbą zamieszkujących tu osób. W dni robocze wjeżdża do miasta dodatkowo 100 – 200 tys. pojazdów. Gdzie muszą się one pomieścić.

Z natury rzeczy najbardziej zatłoczona dzielnicą jest Śródmieście. Kilka lat temu media donosiły, że na tym obszarze jest zaledwie o 300 miejsc postojowych więcej, niż zarejestrowanych w tej dzielnicy samochodów. Można domniemywać, że dziś sytuacja się pogorszyła lub nawet odwróciła, że liczba zarejestrowanych pojazdów zrównała się, a być może nawet przekracza liczbę miejsc postojowych. Przy czym problem dotyczy nie tylko Śródmieścia w jego granicach administracyjnych, lecz także śródmieścia „funkcjonalnego”, tj. również centrum Pragi oraz dużych fragmentów Mokotowa, Ochoty i Woli.

Jest to nie tylko wynikiem zwiększającej się liczby pojazdów, lecz także ubywaniających parkingów. Działalność zarządców dróg – zarówno Zarządu Dróg Miejskich, jak i władz dzielnic, zmierza do powolnego lecz systematycznego likwidowania istniejących miejsc postojowych. Dla przykładu – przy remoncie ul. Niemcewicz, na krótkim jej odcinku od ul. Raszyńskiej do ul. Grójeckiej, zlikwidowanych zostało kilkanaście miejsc postojowych (z ogólnej liczby ok. 85-ciu, pozostało ok. 70-ciu) – warto tu dodać, że ulica ta jest naturalnym miejscem parkowania interesantów Urzędu Dzielnicy Ochota (własnego parkingi urząd nie posiada).

Skutkiem takiej polityki jest nie tylko strata czasu kierowców i pasażerów (szukanie możliwości zaparkowania pojazdu), lecz także większe obciążenie ulic ruchem – do ruchu „normalnego” dochodzi dodatkowy ruch pojazdów, których kierowcy szukają możliwości zatrzymania się. Wiąże się z tym także zanieczyszczenie powietrza wynikające z nieoptymalnej pracy silników krążących samochodów.

Od lat mówi się i pisze o potrzebie budowy parkingów wielopoziomowych

pod niektórymi śródmiejskimi placami – plac Teatralny, plac Powstańców Warszawy, plac Trzech Krzyży. Wzorem mógłby tu być olbrzymi dwupoziomowy parking (na ponad 2000 samochodów) w centrum Chicago, pod Millenium Park. Choć byłyby to inwestycje o krótkim czasie zwrotu, to jednak wymagają one dużych nakładów początkowych, a przede wszystkim spowodują one olbrzymie zakłócenia w funkcjonowaniu miasta, w tym konieczność przebudowy infrastruktury technicznej, a także czasowe zmniejszenie możliwości parkowania w okresie budowy.

Biorąc to wszystko pod uwagę, nie mogę wybaczyć władzom miasta i projektantom budowy pierwszej i drugiej linii metra kolosalnego błędu, którym było niewykorzystanie inwestycji do stworzenia wielkiej liczby miejsc postojowych w centrum miasta. I to praktycznie za darmo.

Przypomnę, że budowa pierwszej linii metra, na całej długości, była prowadzona metodą odkrywkową, zaś drugiej linii, na odcinku śródmiejskim, tarczami zmechanizowanymi TBM. Przy czym głębokość wykopów II linii była taka, aby można było tunel

poprowadzić poniżej tunelu pierwszej linii, zaś od strony Wisły, aby można było zejść poniżej poziomu Powiśla pod skarpą wiślaną i dalej – poniżej dna Wisły. Po zakończeniu budowy tunelu I linii wykopy przy stacjach zasypano, przywożąc ziemię z dużych odległości.

A przecież dużą część przestrzeni nad I linią i nad stacjami II linii można było wykorzystać na budowę parkingów podziemnych – co najmniej dwukondygnacyjnych. Różnica między kosztem budowy parkingu, a kosztem przywozu ziemi byłaby minimalna. Dodatkowe ingerencje w infrastrukturę techniczną rejonu budowy byłyby znikome. Ponadto, zasypanie wykopu ziemią wymaga wzmocnienia wszelkich konstrukcji utrzymujących tę warstwę ziemi, w porównaniu z wersją budowy parkingu, który byłby pustką nad tunelem, mniej te konstrukcje obciążającym.

No a teraz, tuż obok zasypanej przestrzeni nad tunelem metra, trzeba będzie nieporównanie większym kosztem budować parking np. pod placem Powstańców Warszawy. Niestety błędy zaniechania kosztują.

Przyznaję, również i moim błędem było to, że nie zwróciłem uwagi osób odpowiedzialnych za budowę centralnej części 2-giej linii metra, na taką możliwość. Błędu tego nie popełniłem jednak w odniesieniu do stacji metra budowanych na dalszych odcinkach. Rozmawiałem z radnymi dzielnicowymi

mi zwracając uwagę na to, że w przypadku budowy stacji metodą odkrywkową przestrzeń nad nimi nie tylko może, ale nawet powinna być, wykorzystana na budowę parkingów podziemnych. Przecież stacje budowane są zawsze w rejonie lokalnych centrów handlowo-usługowych i w innych miejscach o dużym natężeniu ruchu, gdzie występują większe niż innych rejonach potrzeby parkingowe. A ponadto od dziesięcioleci pisze się o potrzebie budowy parkingów typu P+R (park and ride), gdzie jadąc do centrum miasta można zostawiać samochody, zaś dalszą drogę odbywać środkiem komunikacji zbiorowej. Pod tym względem nie ma lepszego środka niż metro. A zatem istnieje tu niejako podwójna potrzeba budowy parkingów.

Niestety dotychczasowe możliwości zostały zaprzepaszczone. Plany i projekty budowy stacji nie zostały zmienione, a przestrzeń nad stacjami została zasypana.

Druga linia metra ulega jednak przedłużeniu. Ponadto, jak donosi portal samorządowy, zapadła też decyzja w sprawie budowy trzeciej linii. Wstępnie szkicowana trasa przewiduje jedną ze stacji w rejonie Ronda Wiatraczna - stanowiącego centrum dzielnicy Praga Południe. Przy czym w tym rejonie, ze względu na prawdopodobne skrzyżowanie z budowanym w przyszłości tunelem drogowym, głębokość tunelu metra byłaby podobna jak tunelu pod ul. Świętokrzyską. Istniałaby więc i tu możliwość budowy parkingu - co najmniej dwukondygnacyjnego.

Inna ze stacji trzeciej linii metra planowana jest w rejonie Dworca Wschodniego. W chwili obecnej dworzec stoi w dość dużej odległości od rejonu koncentracji handlu i usług (ul. Targowa). Jaki będzie charakter zabudowy okolic dworca w przyszłości – nie potrafię powiedzieć, choć domniemywam, że teren wokół dworca zostanie intensywnie wykorzystany. Ale niezależnie od przyszłej zabudowy, z pewnością, powstały tam parking może być parkingiem typu P+R. Podobnie zresztą jak i parkingi nad pozostałymi stacjami. Przy czym już dziś w rejonach budowy przyszłych stacji występują braki miejsc postojowych.

Apeluję więc do władz miasta i do przyszłych projektantów stacji o wzięcie tych możliwości pod uwagę.

WŁODZIMIERZ WITAKOWSKI



Uwagi o naszych brukach

Murarz domy buduje, Krawiec szyje ubrania – napisał Julian Tuwim. A kto drogi buduje? Zgodnie z cytatem – powinien to być fachowiec ze stosownym wykształceniem. Patrząc jednak na niektóre ulice Warszawy, a szczególnie na Krakowskie Przedmieście, mam poważne wątpliwości, czy rzeczywiście w naszej stolicy zasada ta obowiązuje.

Jadąc autobusem – nawet najlepszej marki – można mieć wrażenie, że jedzie się starodawnym wiejskim wozem drabiniastym po kocich łbach. Warto więc pamiętać, że nawierzchnia Krakowskiego Przedmieścia została całkowicie przebudowana w czasach prezydentury Hanny Gronkiewicz-Waltz. Upłynęło zaledwie kilkanaście lat, a jezdnia nadaje się do generalnego remontu, pomimo że w ostatnich latach była już kilkukrotnie remontowana.

Odnoszę wrażenie, że jezdnia Krakowskiego Przedmieścia nie została zaprojektowana i wykonana przez specjalistów, a materiał na jej budowę nie był dostatecznie dobrej jakości. Podczas przebudowy Krakowskiego Przedmieścia w 2006 r. krążyła plotka, iż granit sprowadzany jest z Chin i Korei Północnej. Nie chciało mi się w to wierzyć, albowiem w Polsce na Dolnym Śląsku mamy ogromne zasoby tego surowca najwyższej jakości (np. okolice Strzegomia). Wybrałem się więc na spacer podczas gdy na placu budowy piętrzyły się stosy „palet” z granitem. Obejrzałem metki na pojemnikach, które potwierdziły dalekowschodnie pochodzenie materiałów. Dzisiaj mamy tego skutki. Granit na placu Zamkowym rozsypuje się pod wpływem warunków atmosferycznych. Kostka brukowa na jezdni pęka pod naciskiem

kół samochodów. Kto zatwierdził projekt użycia tych materiałów do budowy jezdni? Kto wykonał pracę? Kto dokonał odbioru?

W tym miejscu można tylko dodać, że gdy we Francji w XVIII w. podjęto wielki program budowy dróg, to powołano do życia (w 1747 r.) słynną do dzisiaj Szkołę Dróg i Mostów (École des Ponts et Chaussées), a absolwenci weszli w skład elitarnego Korpusu Dróg i Mostów (Corps des Ponts et Chaussées). Podczas rokowań w Tylży w 1807 r. pomiędzy Napoleonem i carem Aleksandrem, ten ostatni poprosił Cesarza Francuzów aby pomógł mu założyć podobną szkołę w Petersburgu. Napoleon zgodził się i oddelegował do Rosji kilku profesorów. Petersburski Instytut Inżynierów Komunikacji (na polskie określenie „komunikacji” Rosjanie przyjęli słowa: путей сообщения – Институт инженеров путей сообщения) powołany został do życia w 1810 r. i istnieje do dzisiaj (pod nieco inną nazwą). Do rewolucji 1917 r. była to najbardziej prestiżowa wyższa szkoła techniczna w Rosji i jedna z najlepszych na świecie. Jednym z jej profesorów był Stanisław Kierbedź (senior), a Polacy stanowili najliczniejszą (po Rosjanach) grupę wśród studiujących. Absolwenci wchodzili w skład Korpusu Inżynierów Komunikacji, najbardziej presti-

żowej organizacji zawodowej w Rosji. W XIX w. uważano, że status inżyniera komunikacji do statusu inżynierów innych specjalności, ma się tak, jak status hrabiego do zwykłego szlachcica. W tamtych czasach przy wszystkich prezentacjach podkreślano, iż dana osoba jest inżynierem „dróg i mostów”. Polska Szkoła Dróg i Mostów istniała, przy powołanym w 1816 r. Uniwersytecie Warszawskim, a później włączona została do Instytutu Politechnicznego i zlikwidowana wraz z nim po upadku Powstania Listopadowego. Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r., inżynierowie komunikacji, głównie ci z Rosji, byli twórcami Politechniki Warszawskiej i jej profesorami, m.in. prof. Andrzej Pszenicki (1869-1941), budownicz, m.in. Mostu Pałacowego w Petersburgu czy prof. Aleksander Wasiutyński – projektant warszawskiego węzła kolejowego.

Podaję te fakty, aby podkreślić, iż bardzo dobre wykształcenie we francuskiej, czy rosyjskiej „szkole dróg i mostów”, potwierdzona jakością projektów, były podstawą prestiżu zawodowego i wysokich zarobków tej grupy zawodowej, zaś tego świadectwem są liczne zachowane do dnia dzisiejszego obiekty inżynierskie, drogi i mosty. Patrząc natomiast na jakość jezdni Krakowskiego Przedmieścia, skłonny jestem przyjąć tezę, że w procesie jej projektowania i budowy inżynierowie wydziałów komunikacji (lub zbliżonych) polskich politechnik nie mieli zbyt znaczącego udziału.

Nieuchronnie nasuwa się tu również konstatacja, iż większość obecnie realizowanych w Warszawie modernizacji najważniejszych ulic i placów (patrz plac Trzech Krzyży) oraz rozwiązań komunikacyjnych jest zarówno planowana jak i projektowana oraz realizowana a także zatwierdzana przez ludzi nie mających ku temu stosownych kwalifikacji potwierdzonych dyplomami uczelni politechnicznych kształcących w zakre-



sie „budowy dróg i mostów”. Dość powiedzieć, że niemal nikt we władzach Zarządu Dróg Miejskich (twierdzą tak na podstawie licznych odmów władz Warszawy o dostęp do informacji na temat kierunkowych kwalifikacji pracowników), nie ma stosownego przygotowania merytorycznego – włączając w to dyrektora, który ukończył studia na kierunkach administracja oraz politologia w zakresie służby cywilnej oraz studia podyplomowe w zakresie zarządzania nieruchomościami oraz administrowania funduszami unijnymi.

Nie jest przesadą oczekiwanie, że osoby decydujące w Warszawie, o tym jak ma wyglądać sieć drogowa, powinni mieć najwyższe branżowe kwalifikacje. I nie chodzi tu o „głupie” zasady, ale o kwestie praktyczne – tak jak dróg nie powinni budować politolodzy, tak kwestiami z zakresu politologii nie powinni się zajmować specjaliści np. od pedagogiki. Ostatecznie nie po to państwo łoży ciężkie publiczne pieniądze na kształcenie inżynierów, aby ich pracę wykonywali absolwenci kierunków np. humanistycznych.

LECH KRÓLIKOWSKI

Przebudowa Krakowskiego Przedmieścia w 2006 r.



Nr 3
na liście

LECH KRÓLIKOWSKI

Radnym Dzielnicy Ursynów



O mnie: jestem mieszkańcem Ursynowa od 1980 r. W 1990 r. zostałem wybrany pierwszym burmistrzem Mokotowa, obejmującego wówczas Mokotów, Ursynów i Wilanów. Byłem pomysłodawcą wprowadzenia zabudowy pierzowej wzdłuż alei KEN, co po latach uczyniło z tej arterii miejską ulicę ze sklepami i usługami w parterach. W latach 2010–2014 sprawowałem funkcję przewodniczącego Rady Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, byłem inicjatorem i organizatorem „Wolnego Uniwersytetu Ursynowa” – bezpłatnego i dostępnego dla wszystkich.

Jestem absolwentem Politechniki Warszawskiej. Posiadam stopień naukowy doktora habilitowanego. Przez prawie dwadzieścia lat pracowałem w Polskiej Akademii Nauk. W latach 1993–2013 sprawowałem społecznie funkcję prezesa Towarzystwa Przyjaciół Warszawy. Jestem autorem (lub współautorem) 19 książek związanych tematycznie z Warszawą.



KWW Otwarty Ursynów Polska 2050

Szanowni Państwo,

zwracam się do Państwa o poparcie mnie w wyborach do Rady Dzielnicy Ursynów.

Oto moje priorytety:

- **budowa i rozbudowa parków** (park nad POW, park Kozłowskiego, wykupy gruntów na Stokłosach w ramach Placu Wielkiej Przygody, skwer przy ul. Polaka wzdłuż al. KEN),
- **budowa obiektu usług publicznych** z przeznaczeniem na Urząd Skarbowy, Sąd Rejonowy oraz Prokuraturę Rejonową,
- **nowe nasadzenia drzew**, więcej małej architektury (w szczególności ławek),
- **zadaszenie stacji metra**, wyposażenie wszystkich przystanków autobusowych w wiaty,
- **budowa Ciszewskiego-bis**,
- **decentralizacji ustroju Warszawy**, przede wszystkim zwiększenia samodzielności decyzyjnej dzielnic.

Liczę na Państwa głos!

Lech Królikowski

Ursynów – Dzielnicą Jakości

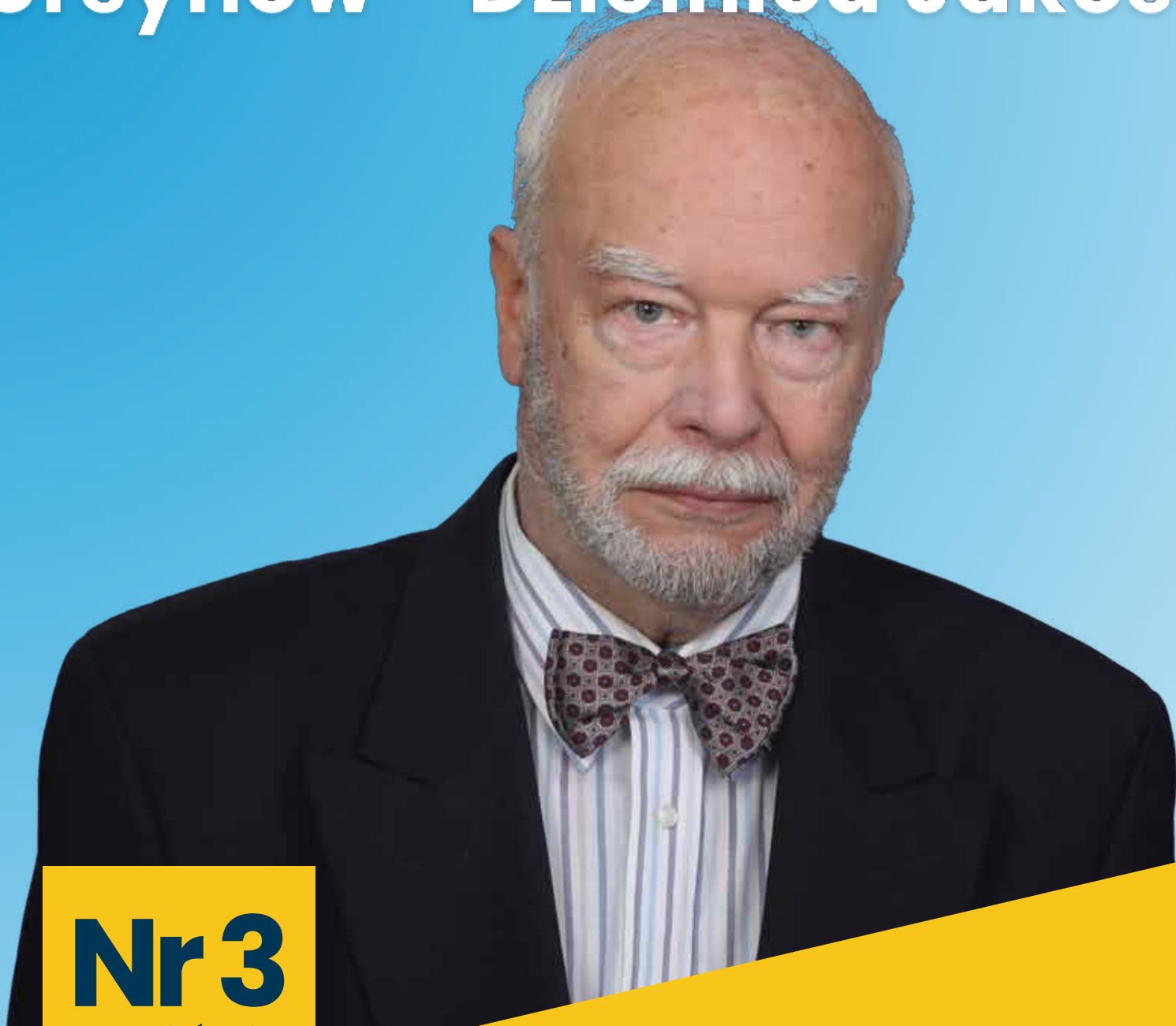


Otwarty Ursynów
Polska 2050



Kontakt:
www.otwartyursynow2050.pl

Ursynów – Dzielnica Jakości



Nr 3
na liście

**LECH
KRÓLIKOWSKI**

Radnym Dzielnicy Ursynów



**Otwarty Ursynów
Polska 2050**