



Warszawa podjęła wyzwanie i wygrała. Teraz czas na metro dla Krakowa

2025-03-06

Gdy Warszawa zaczynała budowę metra, wielu uważało to za kosztowną fanaberię. Dziś podziemna kolejka jest sercem miejskiej komunikacji, ułatwia życie milionom mieszkańców napędza rozwój miasta - przekonuje Andrzej Rogiński, jeden z założycieli Społecznego Komitetu Budowy Metra, który rozpoczął swoją działalność także w naszym mieście. Działacz urodzony w Krakowie przekonuje, że do sukcesu potrzebna jest świadomość, wiara w sukces i wsparcie samych mieszkańców.

Krzysztof Dąbrowa: Chciałbym porozmawiać o doświadczeniach Warszawy związanych z budową metra. Myślę o analogiach do procesów, które obecnie rozpoczynają się w Krakowie. Czy można powiedzieć, że przed rozpoczęciem budowy metra w Warszawie pojawiały się podobne wątpliwości, jakie dziś obserwujemy w Krakowie - dotyczące kosztów, wpływu na miasto oraz realnych potrzeb mieszkańców?

Andrzej Rogiński: Oczywiście, choć to było ponad 40 lat temu, w zupełnie innej rzeczywistości. W tamtych czasach mało kto wiedział, czym jest metro. Polacy nie mieli paszportów, podróże zagraniczne były rzadkością, więc i wiedza o systemach podziemnej komunikacji była ograniczona. Największym wyzwaniem było więc uświadomienie mieszkańcom Warszawy, że metro to nie futurystyczna fanaberia, a niezbędny element sprawnej komunikacji miejskiej.

I to mimo, że idea metra w systemie komunikacyjnym Warszawy istniała już niemal przed stoma laty.

Przed wojną plany metra były już zaawansowane, ale wojna je zatrzymała. Szkoda, bo to czas, kiedy podziemną kolej budowały największe miasta w Europie. W latach 50. zaczęto z kolei budować metro głębokie - na potrzeby wojskowe, zgodnie z sowieckimi wytycznymi. Chodziło o to, by pod ziemią można było transportować na przykład czołgi. Koszty były ogromne, warunki geologiczne fatalne, a budowę ostatecznie wstrzymano. Dopiero determinacja społeczników dała szansę na realizację projektu, który znaleźliśmy z dokumentacji przechowywanej przez przedsiębiorstwo Metroprojekt.

Warszawa rozpoczęła tę inwestycję w czasach ogromnego kryzysu gospodarczego. Jak udało się przekonać mieszkańców do tej idei?

Mieszkańcy to jedno, zdecydowanie trudniejsze było przekonanie władz. Pamiętajmy, że budowa metra ruszyła w zasadzie zaraz po stanie wojennym, w okresie ogromnych problemów gospodarczych. Te problemy pojawiały się już w czasie budowy, gdy postulowano zwolnienie tempa prac. Nasz nacisk i przedstawione wyliczenia przekonały władze komunistyczne do kontynuacji inwestycji.

A mieszkańcy? Jak im przybliżaliście ideę metra? Warszawiacy stali w kolejkach do sklepów, na półkach brakowało podstawowych produktów, a Wy postulowaliście bardzo drogą inwestycję.



Pomogły działania miękkie. Na początek zaproponowaliśmy konkurs na nazwy stacji i logo metra. Media włączyły się w akcję, co pomogło zbudować świadomość społeczną. Ludzie zaczęli utożsamiać się z tym projektem. To był czas, kiedy Warszawa się rozrastała, a dzielnice takie jak Ursynów były komunikacyjnie odcięte od centrum. Zmotywowani mieszkańcy włączyli się w działania Społecznego Komitetu Budowy Metra, który formalnie powstał 25 października 1982 roku.

Czy wówczas również istniała grupa przeciwników metra?

Przeciwnicy zawsze się znajdują, ale w Warszawie było ich zaskakująco mało. Być może dlatego, że od początku konsekwentnie informowaliśmy o projekcie. Organizowaliśmy otwarte spotkania, na które mógł przyjść każdy. Transparentność działań ograniczała sceptycyzm. Dzisiaj w Krakowie widzimy podobne obawy, ale mamy plan, jak je rozwiązać – chcemy edukować, obalać mity i pokazywać korzyści, jakie metro przyniosło Warszawie.

To jakie mity uważa Pan za najgroźniejsze?

Największym mitem jest ten o braku środków finansowych. Metro to inwestycja, która zwraca się poprzez wzrost mobilności mieszkańców i aktywność gospodarczą. W Warszawie zauważyliśmy, że po rozpoczęciu budowy metra wzrosły ceny nieruchomości w pobliżu stacji, rozwijały się nowe firmy, a podatki od działalności gospodarczej zasiły budżet miasta. Środki można pozyskać z Unii Europejskiej, obligacji komunalnych, a także ze współpracy z inwestorami prywatnymi. Kraków jest drugim co do wielkości miastem w Polsce i metro to naturalny krok w jego rozwoju.

Metro tak bardzo zmieniło Warszawę?

Kompletnie zmieniło obraz miasta. Nie tylko wzrósł komfort podróży – nie trzeba patrzeć na rozkład jazdy, bo pociągi przyjeżdżają co kilka minut. Metro wpłynęło na układ przestrzenny miasta – przy stacjach zaczęły powstawać biura, osiedla i centra handlowe. Ułatwiono też integrację komunikacji miejskiej – pasażerowie mogą się łatwo przesiadać z metra na tramwaj, autobus czy pociąg.

Społeczny Komitet Budowy Metra odegrał kluczową rolę w procesie budowy. Czy w Krakowie również widzi Pan potrzebę podobnej inicjatywy?

Zdecydowanie tak. Taki komitet działa jak łącznik między władzami a mieszkańcami. Społecznicy mogą nie tylko mobilizować mieszkańców, ale też kontrolować i wspierać władze w realizacji inwestycji. Mamy w Krakowie zaplanowane działania informacyjne i edukacyjne. Chcemy zorganizować cykl otwartych spotkań i debat, gdzie każdy będzie mógł zadawać pytania i uzyskać jasne odpowiedzi.

Na koniec chciałem zapytać o Pana osobiste zaangażowanie. Jest Pan warszawiakiem, ale urodził się Pan w Krakowie. Czy to sentyment do rodzinnego miasta skłonił Pana do zaangażowania się w sprawę krakowskiego metra?

Tak, to mieszanka pasji społecznikowskiej i sentymentu. Kiedy tworzyliśmy Społeczny Komitet Budowy Metra, obiecaliśmy sobie, że jeśli uda się w Warszawie, pomożemy innym miastom. Kraków był dla nas naturalnym wyborem – to moje rodzinne miasto, w którym mam bliskich i które noszę w



**Magiczny
Kraków**

sercu. Chcę, żeby krakowianie również mogli cieszyć się wygodą, jaką daje metro. To projekt, który zmieni miasto na pokolenia, dlatego warto podjąć ten wysiłek już teraz. Wierzę, że wspólnie uda się zrealizować tę inwestycję, która stanie się symbolem nowoczesnego Krakowa.