

Michał Osiński

**Stowarzyszenie SISKOM-  
-wpływ ruchu społecznego na system  
komunikacji**

Raport z badania przygotowany  
na seminarium badawcze w  
Instytucie Socjologii  
Uniwersytetu Warszawskiego  
„Warszawa w perspektywie  
miejskich ruchów społecznych”

Warszawa 2010

## SPIS TREŚCI

1. Wstęp.....	3
a. Metodologia badania	
2. Wpływ ruchu społecznego na system komunikacji.....	5
3. Prezentacja SISKOM.....	8
a. Geneza	
b. Cele i funkcje stowarzyszenia	
c. Działalność	
d. Inicjatywy	
e. Środowisko działania	
4. Studium przypadku- Trasa Tysiąclecia.....	13
a. Dokumentacja	
b. Stan obecny	
5. Zakończenie.....	20
6. Bibliografia.....	22
7. Spis rycin, map.....	22

## WSTĘP

Warszawa jest miastem, które w swojej historii ukazuje się obserwatorowi jako miasto o nierównomiernym tempie rozwoju. Zdanie to nie jest konstatacją niczego niespodziewanego i nowego, chyba że weźmiemy pod uwagę analizę sfer przestrzeni w jakich Warszawa się rozwija, a w jakich ten rozwój jest zapóźniony lub niezauważalny. Jako stolica państwa europejskiego, należącego do Unii Europejskiej oraz posiadającego aspiracje do reprezentowania interesów nie tylko polskich, ale także ponadlokalnych (Polska jako lider Grupy Wyszehradzkiej czy członek nieformalnej grupy państw Europy Środkowej) Warszawa wykazuje się wielkim zastojem inwestycji komunikacyjnych.

Fakt wyznaczenia transeuropejskich korytarzy komunikacyjnych przez główne miasta Polski czyni je bardzo ważnymi, wręcz priorytetowymi obszarami działań rządowych w celu ulepszenia infrastruktury, zwiększenia wydajności komunikacyjnej i płynności przepływu ludzi, kapitału oraz towarów. Warszawa - wielomilionowa aglomeracja miejska, położona na trasie europejskiej drogi E30, jest de facto od niej odcięta. Dopiero ostatnie (okres 2007-2010r.) działania przynoszą w dyskursie publicznym z dawna pożądane rezultaty. Do 2012 roku Warszawa ma być wreszcie włączona w europejską sieć autostradową.

Warto się też przyjrzeć aspektowi mikro inwestycji komunikacyjnych. Można go zdefiniować jako rozwiązania komunikacyjne na poziomie miasta, które przyczyniają się do zwiększenia przepustowości komunikacji w mieście, odporności na zmiany strategii rozwoju miasta (polityczne, koniunkturalne itp.) oraz zakładają integrację miejskiego systemu dróg i innych rozwiązań komunikacyjnych z systemem ponadlokalnym (na szczeblu aglomeracji, makroregionu, państwa).

Wieloletnie opóźnienia w inwestycjach drogowych w aglomeracji warszawskiej przyczyniły się do wykształcenia niepodważalnych skutków społecznych- absurdów, które wciąż paraliżują prace nad unowocześnieniem systemu komunikacyjnego w stolicy. Ta ważna sfera działania miasta jak infrastruktura, stała się narzędziem realizacji partykularnych celów politycznych, kreowania wizerunku oraz realizowania własnego interesu przez różne grupy nacisku.

Niniejszy raport analizuje wpływ, jaki wywiera stowarzyszenie SISKOM na inwestycje w infrastrukturę drogową oraz rolę w redukcji konfliktów lokalnych i ponadlokalnych wśród mieszkańców Warszawy wynikających z tych przedsięwzięć.

## Metodologia badania

Analiza stowarzyszenia SISKOM sformułowana jest w tradycji podejścia instytucjonalnego, badającego dziedziny życia społecznego wielowymiarowo, wielostopniowo. Według tego założenia metodologicznego stowarzyszenie samoistnie jest aktorem społecznym, co powoduje, że działania i zadania poszczególnych członków są traktowane z mniejszą wagą niż działalność całej struktury Stowarzyszenia.

Badanie, na którym opiera się niniejsza praca, miało formę trwającego ponad godzinę zogniskowanego wywiadu grupowego z członkami stowarzyszenia SISKOM (4 członków Zarządu oraz 4 członków zwyczajnych), którzy wspólnie przedyskutowali najważniejsze postanowienia statutowe oraz wyjaśnili, jak wykształcili obecny profil działalności. Przeprowadzone było w herbaciarni Herba Thea 17. marca 2010 roku podczas wewnętrznego spotkania członków stowarzyszenia. Wybór badania fokusowego jako metody badawczej został podyktowany możliwością zbiorczego zaprezentowania idei grupowej oraz konfrontacji z opiniami indywidualnymi członków. Badanie fokusowe pozwoliło także ocenić stopień zorganizowania stowarzyszenia oraz ułatwiło odtworzenie sieci współpracy wewnątrz SISKOMu a także z innymi strukturami np. urzędami. Dzięki zastosowaniu powyższej metody badawczej uczestnicy wywiadu spontanicznie, wspólnie określili wagę problemów, jakimi zajmują się w niniejszym badaniu.

Wywiad polegał na wspólnej dyskusji moderatora oraz uczestników na tematy związane z działalnością stowarzyszenia, z podejmowanymi działaniami, krokami prawnymi i inicjatywami. Zadawane pytania odnosiły się także do przyszłego profilu działalności: jak chcieliby docierać do nowych odbiorców, jak chcieliby rozszerzyć swoją działalność, co chcieliby zmienić w przestrzeni miasta, zarówno tej gospodarczo-inwestycyjnej jak i politycznej.

Aby praktycznie nakreślić działalność Stowarzyszenia SISKOM, należy ukazać kroki podejmowane przez członków w rzeczywistej przestrzeni społeczno-polityczno-gospodarczej. Temu posłuży studium przypadku Trasy Tysiąclecia w Warszawie – zaproponowane przez uczestników wywiadu jako najbardziej interesujące - gdzie analizowane stowarzyszenie użyło wszystkich legalnie dostępnych mu środków, by ograniczyć nieprawne działania ze strony władz Warszawy. W tym celu autor przeanalizował materiały prasowe związane ze studium przypadku oraz publikacje internetowe Stowarzyszenia.

## WPŁYW RUCHU SPOŁECZNEGO NA SYSTEM KOMUNIKACJI

Pierwotnym celem komunikacji i transportu było przyspieszenie- to ewolucja środków transportu przeniosła człowieka na grzbiet konia lub do wnętrza samochodu. Dlatego też parowce i statki zastąpiły żaglowce. Środki transportu ewoluowały, by zwiększyć wydajność, pojemność, zasięg dostępu człowieka do miejsc oddalonych od siebie znaczną odległością. Wraz z upowszechnieniem się środków transportu dostępnych dla przeciętnego człowieka- samochodu czy roweru, ważna stała się idea odpowiedniego przygotowania infrastruktury potrzebnej do sprawnego funkcjonowania tychże środków. Drogi zwiększały swoją przepustowość: obrastały w nowe pasy, nowe rozwiązania drogowe sprawiały, że poruszanie się po nich było bezpieczniejsze (sygnalizacja świetlna, zjazdy/wjazdy bezkolizyjne, skrzyżowania bezkolizyjne itp.). Zdywersyfikowany rozwój infrastruktury komunikacyjnej wreszcie stał się priorytetem polityków i propagandową przepustką do rządzenia.

Upolitycznienie idei rozwoju komunikacji - szczególnie w Polsce - spowodowało niepokojący trend, w którym ważna stawała się ilość kilometrów wybudowanych autostrad bez względu na ich jakość. Ministrów infrastruktury RP rozliczano z długości odcinków oddanych do użytku. Sprawa stołecznych rozwiązań komunikacyjnych nie jest specjalnie odmienna. Realizacja inwestycji komunikacyjnej nie zależy już od pojmowania szeroko rozumianego „pro publico bono” ale od bilansu politycznych zysków/strat rządzących. Inwestowanie w komunikację nie jest zatem elementem zarządzania miastem i przestrzenią miejską, a tylko realizacją własnych celów politycznych.

Upośledzenie łańcucha inwestycyjnego z przyczyn politycznych doprowadza do paradoksalnej praktyki urzędniczej. Polega ona na arbitralnej realizacji przedsięwzięć. W ten sposób zapomina się o podstawowym założeniu transportu i komunikacji- o polepszeniu życia jednostki, ułatwieniu przemieszczania się w przestrzeni. Inwestycje realizowane bez konsultacji społecznych, bez analizy różnych wariantów przebiegu i oddziaływania na środowisko naturalne tego założenia nie spełniają. Na poparcie tej tezy należy przytoczyć wypowiedź jednego z członków Stowarzyszenia:

*Bardzo irytują nas fikcyjne konsultacje społeczne, czyli zorganizowane w takim momencie, że wiadomo, że nie będą miały wpływu większego na kształt projektu.*

Jako przeciwwagę dla powyższej praktyki można uznać różnego rodzaju ruchy społeczne, kształtowane oddolnie, by tej praktyce przeciwdziałać i przywracać sposób zarządzania miastem „pro publico bono”. Czy stowarzyszenia chroniące przestrzeń miejską można nazwać ruchami społecznymi? Pomocna będzie tutaj definicja Piotra Sztompki. Definiuje on ruch społeczny jako „zbiorowości ukierunkowane na poszczególny cel, jakim jest zrealizowanie swego rodzaju zmiany społecznej. (...) Przebiegają w ramach niezinstytucjonalizowanych i niesformalizowanych (przynajmniej nie w pełni)”<sup>1</sup>. Zatem SISKOM analizowany w niniejszej pracy nie jest „pełnym” przedstawicielem tego typu idealnego, natomiast może stanowić bazę- platformę komunikacji i instytucję pozarządową reprezentującą pewien szerszy ruch społeczny na rzecz zrównoważonego rozwoju miasta i przestrzeni miejskiej. Przyjmując typologię ruchów społecznych Sztompki można uznać prezentowane stowarzyszenie za typ czwarty reprezentujące działania ruchów typu pierwszego<sup>2</sup>.

W Warszawie powstało kilka stowarzyszeń- mniej lub bardziej sformalizowanych- badających przestrzeń miejską i reagujących na wszelkie niezgodności i praktyki władz miejskich, które można uznać za nierzetelność lub zaniechanie. Można tu wymienić takie organizacje jak Zielone Mazowsze, Forum Rozwoju Warszawy, a przede wszystkim SISKOM. Wykształcają one alternatywną platformę informowania oraz społecznego konsultowania inwestycji miejskich, można je przez to nazwać także grupami nacisku, ale nacisku skierowanego na wdrażanie pierwotnego systemu zarządzania przestrzenią miasta.

Raport ten zawiera analizę celów statutowych, stopnia ich realizacji oraz innych działań Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji, które jest pionierem działań na rzecz integracji komunikacji, kreowania idei powszechnej informacji dotyczącej inwestycji komunikacyjnych oraz przeciwdziałania nierzetelności urzędników w tej sferze.

W nazwie stowarzyszenia znajduje się człon „integracja”. Jest to w pewnym sensie słowo kluczowe do rozważań na temat roli Stowarzyszenia SISKOM w przestrzeni Warszawy. Według prezesa SISKOMu mgra inż. Jana Jakiela, który w czasie badania fokusowego został zapytany o formy integracji, jakie są stosowane przez Stowarzyszenie,

---

<sup>1</sup> Sztompka Piotr, *Socjologia, Analiza społeczeństwa*, wyd. Znak, Kraków, 2002, s. 158

<sup>2</sup> Sztompka Piotr, *Socjologia zmian społecznych*, Wyd. Znak, Kraków 2007 s. 255-256

Typy ruchów społecznych wg Sztompki:

1. Skumulowane i połączone efekty rozproszonych jednostkowych działań
2. Niezamierzone efekty odgórnych (np. rządowych) działań i reform
3. Zamierzone rezultaty odgórnych działań i reform
4. Wymuszenie zmiany i reformy politycznej poprzez zmobilizowane masy

podkreślił, że SISKOM integruje komunikację i system komunikacyjny na trzech poziomach komunikacyjnych:

- **Mikro-** obręb skrzyżowania- miejsca przemieszczania się między przystankami-punktami napływu/odpływu ludzi (przykład: plac Wileński, rondo Daszyńskiego)
- **Mezo-** obręb węzła przesiadkowego- ponadlokalne węzły komunikacyjne łączące w jednym punkcie zdywersyfikowane możliwości podróży (przykład: Dworzec Wschodni, Dworzec Centralny, Dworzec Zachodni)
- **Makro-** obręb miejskiego węzła komunikacyjnego opartego o spójny system transportu szynowego, autobusowego i ogólnie drogowego (przykład: Warszawa i planowany system obwodnic Warszawy, jak i całej aglomeracji warszawskiej)

Dyskusja fokusowa została uzupełniona wnioskiem wiceprezesa SISKOMu mgra inż. Roberta Chwiałkowskiego. Uznał on, że należy także wyróżnić czwarty poziom integracji komunikacji- poziom państwa, który zakłada spójny system autostrad i dróg ekspresowych łączących największe miasta Polski oraz łączący krajowy system infrastrukturalny z systemami zagranicznymi.

## PREZENTACJA SISKOM

SISKOM - stowarzyszenie działające na terenie Warszawy zrzesza członków zaangażowanych w bieżące wydarzenia dotyczące realizacji i koncepcji rozwoju transportu, komunikacji i infrastruktury transportowej w skali makro (organizujących ruch na poziomie co najmniej dzielnicy).

### 1. Geneza

Stowarzyszenie oficjalnie rozpoczęło działalność 25 marca 2006 roku. W tym dniu doszło do pierwszego oficjalnego spotkania założycielskiego stowarzyszenia. „Przedtem od 28 września 2004 działało nieformalnie pod nazwą SISKOM - Społeczny I Spontaniczny Komitet Obwodnicy Miejskiej. SISKOM skupia entuzjastów budowy nowoczesnych tras komunikacyjnych w Warszawie i w całej Polsce. Pod pojęciem <<trasy komunikacyjne>> należy rozumieć autostrady, trasy ekspresowe, drogi szynowe, komunikację miejską, lotniska, ścieżki rowerowe”<sup>3</sup>.

W skład stowarzyszenia wchodzi obecnie 30 osób (aktywnych członków) prezentujących różnorodne branże nie tylko techniczne, ale także z zakresu nauk społecznych. Działalność SISKOMu opiera się na pomocy w aktywnym uczestnictwie społeczeństwa w dziedzinie rozwoju transportu. Tak na stronie internetowej Stowarzyszenia członkowie opisują początki swojej działalności:

*Poznaliśmy się przez internet, dzięki portalowi Gazety Wyborczej. Wcześniej nie znaliśmy się osobiście. Tuż przed sesją Rady Warszawy w dniu 30 września 2004, na której miały zapadnąć decyzje dotyczące Południowej Obwodnicy Warszawy, postanowiliśmy się spotkać i zacząć działać w sposób zorganizowany. Tak powstał SISKOM, jako ruch sprzeciwiający się protestom przeciw rozwojowi stolicy. Początki były zupełnie spontaniczne - w ciągu jednej nocy powstało nasze pierwsze logo, którego używamy do dnia dzisiejszego. Nasze pojawienie się na sesji Rady Warszawy w dniu 30.09.2004 roku było nie lada sensacją - grupka pasjonatów z kartkami z wielkim TAK wśród ponad 300 osobowej grupy sterowanej przez Ekologiczny Ursynów wywołała wielkie zainteresowanie wśród dziennikarzy.<sup>4</sup>*

Ryc. 1 Pierwsze logo SISKOM



Źródło: [http://siskom.waw.pl/siskom-o\\_nas.htm](http://siskom.waw.pl/siskom-o_nas.htm)

<sup>3</sup> [http://siskom.waw.pl/siskom-o\\_nas.htm](http://siskom.waw.pl/siskom-o_nas.htm)

<sup>4</sup> Ibidem.



Analizując strukturę SISKOMu, warto prześledzić proces rekrutacji członków do stowarzyszenia. Członkowie rekrutowani są:

- Poprzez informacje udzielane na forach internetowych- Skyscrapercity; Autokącik itp.
- Poprzez znajomości z dotychczasowymi członkami SISKOMu

W trakcie wywiadu uczestnicy szeroko opisali motywy jakie spowodowały, że dołączyli do struktur Stowarzyszenia:

- Lokalizm- troska o rozwiązania infrastrukturalno- komunikacyjne w okolicy własnego miejsca zamieszkania

*Wiedziony troską o infrastrukturę wokół mojego miasta- gminy Żąbki, uczestniczyłem w formie sprzeciwu przeciwko próbie władz miasta dotyczącej zabudowy rezerwy pod budowę nowych rozwiązań komunikacyjnych*

- Zainteresowania- rozwój dróg w Polsce

Ten fakt relacjonował jeden z uczestników fokusa:

*Szukałem jakichś map dróg. Wycinałem te z Gazety Stołecznej, ale one były strasznie kiepskiej jakości, a ja tak bardziej poszukiwałem szczegółów.*

Różnorodne miejsce zamieszkania członków powoduje większy zasięg oddziaływania organizacji, jak i rekrutacji nowych członków. Umożliwia także w większym stopniu odwoływanie się mieszkańców dzielnic Warszawy i miejscowości podwarszawskich od pewnych rozwiązań komunikacyjnych do poszczególnych członków „odpowiedzialnych” za dany obszar. Taka oddolnie przyjęta forma zorganizowania stowarzyszenia kreuje sieciowy charakter działalności stowarzyszenia w przestrzeni miasta.

## 2. Cele i funkcje stowarzyszenia

Według statutu Stowarzyszenia „Do celów Stowarzyszenia należy:

1. Informowanie społeczeństwa o planowanych działaniach inwestycyjnych oraz wydatkowanych na ten cel środkach publicznych.
2. Popieranie i wpływanie na rozwój infrastruktury komunikacyjnej oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Wspieranie procesów planowania przestrzennego oraz tworzenia ładu przestrzennego.
4. Popularyzacja wiedzy dotyczącej infrastruktury komunikacyjnej.

5. Propagowanie rozwiązań komunikacyjnych najlepszych pod względem technicznym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym. Wiąże się z tym sposób wyceny inwestycji pod względem kosztów i zysków preferowany przez Stowarzyszenie. Model wyceny wiąże te wszystkie aspekty w rzeczywistości ograniczonego zasobu jakim jest przestrzeń.<sup>5</sup>
6. Prowadzenie działań mających na celu ochronę środowiska i zrównoważony rozwój.
7. Integracja środowisk popierających rozwój infrastruktury komunikacyjnej.
8. Wspieranie procesu edukacyjnego studentów z różnych środowisk akademickich w zakresie infrastruktury komunikacyjnej.”<sup>6</sup>

Według uczestników wywiadu realizacja celów statutowych wynika z bieżących potrzeb interwencyjnych oraz z ograniczonego stanu osobowego, co w pewien sposób ogranicza potencjalne możliwości działania stowarzyszenia.

W kontekście niniejszej pracy członkowie SISKOMu zebrani na wywiadzie określili jako ważny szczególnie:

- punkt dotyczący informowania społeczeństwa o planowanych inwestycjach i publikowania kosztorysów inwestycyjnych. Zapobiega to posługiwaniu się w dyskursie publicznym informacjami nierzetelnymi i nieprawdziwymi oraz daje szansę na wykształcenie własnego osądu jednostkom będącym osobami zainteresowanymi konkretną inwestycją.
- Punkt dotyczący propagowania takich rozwiązań komunikacyjnych, które integrują aspekt techniczny, ekonomiczny, społeczny oraz środowiskowy inwestycji komunikacyjnej.

### 3. Działalność

SISKOM realizuje swe cele poprzez prowadzenie strony internetowej. Propaguje racjonalne – wedle wypowiedzi członków - praktyki i zachowania komunikacyjne. Poprzez wystąpienia publiczne- prelekcje, wykłady, kursy, szkolenia realizuje swoją misję dotyczącą informowania społeczeństwa oraz kształtuje obraz zrównoważonego rozwoju miasta i przestrzeni miejskiej. Tę funkcję pełni także przez współpracę ze środkami masowego

---

<sup>5</sup> Por. Rozdział *Zakończenie*, gdzie krótko podsumowane są te zagadnienia jako przynależne socjologii przestrzeni

<sup>6</sup> Statut Stowarzyszenia SISKOM <http://siskom.waw.pl/siskom-statut.htm>

przekazu (na stronie internetowej youtube.com posiada własny kanał, na którym umieszcza publikacje informacyjne dotyczące realizacji inwestycji drogowych), innymi stowarzyszeniami, fundacjami, instytucjami, przedsiębiorstwami, z administracją państwową i samorządową<sup>7</sup>. Publikuje także coroczne sprawozdania z działalności swoich członków.

W dyskursie publicznym SISKOM występuje jako aktor reprezentujący interesy społeczne zbieżne ze statutowymi celami działalności. Działa na rzecz zwiększenia partycypacji społecznej w procesie koncepcji i realizacji inwestycji. Zgłasza ewentualne naruszenia przy wykonawstwie przedsięwzięcia infrastrukturalnego (poprzez analizę dokumentów wydawanych przez inwestora sprawdza, czy wszystkie warianty inwestycji zostały przeanalizowane, postuluje o przeprowadzenie konsultacji społecznych w określonej sprawie – jeśli nie były one przeprowadzone wcześniej, opiniuje strategię, studia, polityki, plany, programy, projekty, decyzje i uchwały organów administracji państwowej i samorządowej, monitoruje także wydatkowanie pieniędzy publicznych oraz przebieg procedur o udzielenie zamówienia publicznego). Jako irytujące określił jeden z uczestników wywiadu tzw. „fikcyjne konsultacje społeczne”<sup>8</sup>.

Najbardziej doniosłą – zdaniem uczestników wywiadu – formą działalności stowarzyszenia SISKOM jest uczestnictwo w procedurach związanych z planami zagospodarowania przestrzennego, w postępowaniach administracyjnych, sądowych na prawach strony reprezentującej interes społeczny oraz interes prawny uzasadniony celami statutowymi.

#### 4. Inicjatywy

Poprzez analizę profilu działalności SISKOMu można stwierdzić, że Stowarzyszenie jest grupą inicjatywną działającą w przestrzeni stołecznej, a jej zakresem odpowiedzialności jest rozwój komunikacji. Poza tym, SISKOM inicjuje zdarzenia poprzez przeprowadzanie i przedstawianie niezależnych opracowań, studiów, badań, analiz, ekspertyz, ocen, raportów i opinii wraz ze składaniem wniosków i postulatów w sprawach z zakresu działalności statutowej.

W przypadkach szczególnych (na przykład w przypadku braku reakcji na niezgodne z prawem praktyki ze strony inwestora), wymagających poparcia jednej ze stron w konflikcie na tle inwestycyjnym, Stowarzyszenie rozszerza swoją działalność. Tak było w przypadku budowy obwodnicy Augustowa (trasa S8), szerzej znanej jako trasy przez Rospudę, gdzie

---

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> Por. wypowiedź członka SISKOMu- str. 5

organizacje sprzeciwiające się samowoli inwestora zjednoczyły się i wspólnie wystąpiły o wstrzymanie budowy drogi. Swój cel osiągnęły.

Wobec SISKOMu kierowane są prośby ze strony organizacji pozarządowych o poparcie przy lokalnych inicjatywach na rzecz rozwoju obszarów lokalnych. Tak było też podczas wywiadu fokusowego z członkami, gdzie stowarzyszenie z Żyrardowa poprosiło SISKOM o opinię i doradztwo w sprawie postępowania odwoławczego związanego z jedną z tamtejszych inwestycji.

##### 5. Środowisko działania

Stowarzyszenie postrzegane jako grupa inicjatywna bądź grupa nacisku, staje często jako oponent na arenie zmagania o realizację inwestycji. Takie jednak działania nie powodują konfliktów z inwestorami, a raczej skłaniają czy to wykonawcę czy to inwestora do ewaluacji projektu wykonawczego lub przebiegu trasy. SISKOM – szczególnie w stolicy – w niektórych dziedzinach jest oponentem, podczas gdy w innych ściśle z magistratem współpracuje. Trasa Tysiąclecia- opisywana w następnym rozdziale dość szczegółowo – kreuje SISKOM jako oponenta na arenie politycznej, gdy w czasie Dni Transportu Publicznego ściśle współpracuje z Zarządem Transportu Miejskiego – spółką miejską.

Nie można zatem zaklasyfikować Stowarzyszenia SISKOM do żadnej z kategorii, trzeba natomiast uznać Stowarzyszenie za inicjatorem zmiany społecznej, działającego w granicach założeń statutowych.

## STUDIUM PRZYPADKU- TRASA TYSIĄCLECIA

Stowarzyszenie SISKOM oprócz działań statutowych zdobywa informacje o planowanych inwestycjach na podstawie aktów prawnych oraz innych możliwości:

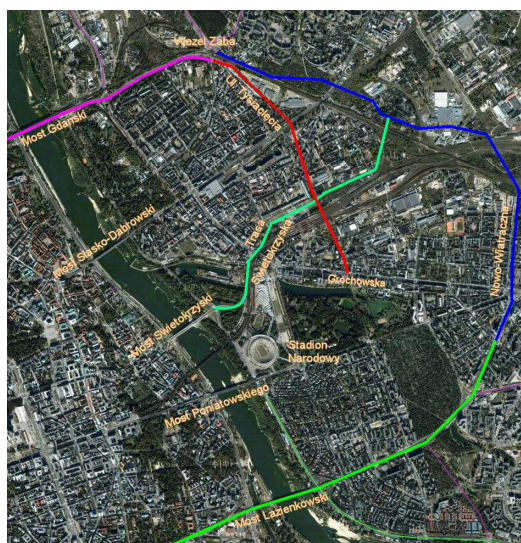
- Ustawy o dostępie do informacji publicznej
- Kontaktów zawodowych, próśb o udostępnienie materiałów wysuwanych wobec urzędów odpowiedzialnych za realizację inwestycji

Należy w tym miejscu ukazać podstawowy łańcuch decyzyjny w postępowaniu przetargowym, który będzie bardzo przydatny w analizie przypadku Trasy Tysiąclecia:

*Koncepcja inwestycji* → *Konsultacje społeczne (tu największa rola i zakres działania SISKOMu)* → *Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU)* → *Pozwolenie na budowę*

Dlaczego wybór padł na ul. Tysiąclecia? Sytuacja analizowana w tym rozdziale pokazuje pełen wachlarz działalności SISKOMu i stanowi bardzo dobry przykład nacisku na egzekwowanie prawa przez Stowarzyszenie. Trasa Tysiąclecia jest to droga projektowana i przygotowywana do realizacji na warszawskiej Pradze. Przecinać będzie ulice: Stalową, Al. Solidarności, Grodzieńską, Białostocką, Radzymińską, Kawęczyńską, Żupniczą, Mińską, Grochowską. Graficzny układ prawobrzeżnych ciągów komunikacyjnych przedstawia poniższa mapa.

Mapa 1<sup>9</sup>. Rozkład sieci drogowej- Prawobrzeżna Warszawa



Źródło: <http://siskom.waw.pl/trasa-tysiaclecia.htm>

<sup>9</sup> Mapy, ze względu na ograniczoną możliwość edycji, umieszczane są, by ukazać poglądowy stan opisywanej sytuacji

Celem budowy tej drogi jest odciążenie obecnego ruchu samochodowego, odciążenie dróg lokalnych w dzielnicach: Praga Północ, Praga Południe oraz Targówek. Poprzez połączenie z węzłem Żaba trasa ta umożliwi połączenie międzydzielnicowe w skali całego miasta. Poprzez tak scharakteryzowaną zakładaną obsługę ruchu przyczyni się także do poprawy płynności komunikacji w całym rejonie budowanego na Pradze Południe Stadionu Narodowego.

Historia tej trasy sięga nawet 80 lat wstecz. Tak długo trwało planowanie i utrzymywanie rezerwy terenu pod budowę trasy. Nawet w dzisiejszych czasach rezerwa ta jest widoczna szczególnie w czasie przejazdu przez Dworzec Wschodni PKP- zauważyć można estakady pod tunel planowanej trasy Tysiąclecia biegnący pod torami. Pod presją kilkudziesięciu protestujących z okolic ul. Międzynarodowej w 2006 roku, Prezydent Warszawy Lech Kaczyński zmienił SUIKZP (Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego) m.st. Warszawy i rozciął Al. Tysiąclecia na ul. Tysiąclecia i mały fragment Al. Tysiąclecia.

#### a. Dokumentacja

W okresie od stycznia do lipca 2009 roku trwały prace nad koncepcją budowy trasy, nad raportem na temat oddziaływania na środowisko prowadzone przez firmę Transprojekt Gdański.

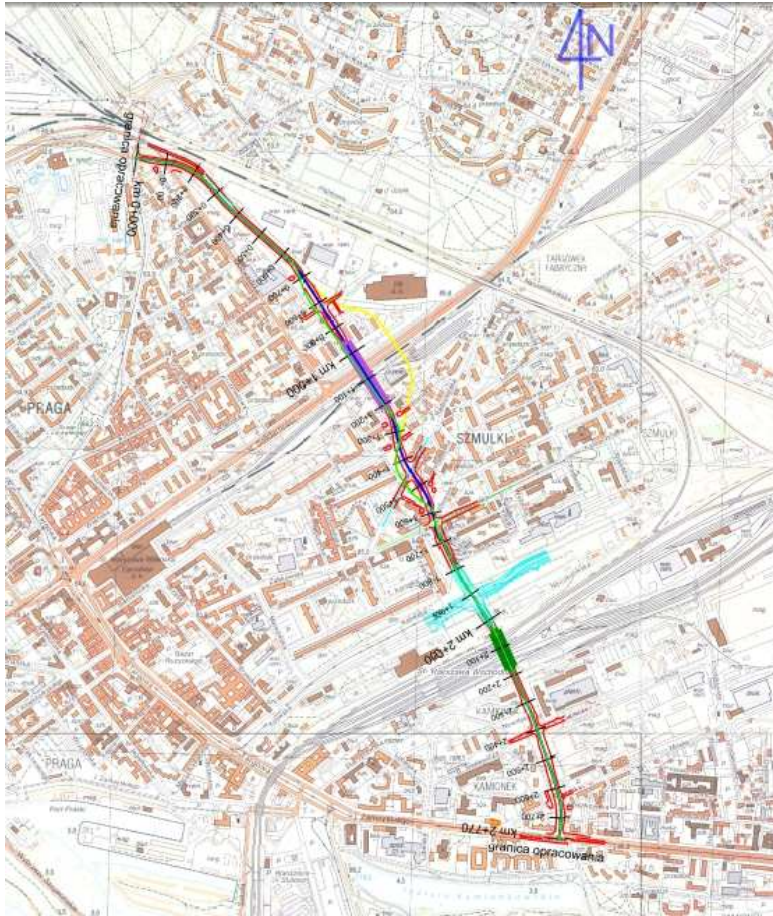
Według zakładanych danych technicznych droga projektowana jest jako dwupasmowa o klasie Z (Z- droga zbiorcza)<sup>10</sup> o projektowanej prędkości 50 km/h. Do przeprowadzenia inwestycji potrzebne jest wyznaczenie kilku wariantów przebiegu drogi. W związku z tym, że na terenie planowanej inwestycji znajdują się budynki mieszkalne (musi wtedy wystąpić procedura wywłaszczeniowa) i zabytki wpisane do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków. Do tego trzeba dodać fakt, że trasa przebiega przez osiedla, co wpływa na poziom hałasu, a przez to obniża komfort życia i zmniejsza atrakcyjność inwestycyjną terenów przyległych.

Warianty zaproponowane przez projektanta prezentuje poniższa mapa:

---

<sup>10</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (*Dz. U. z 1999 roku nr 43, pozycja 430*)

Mapa 2. *Warianty Trasy Tysiąclecia*



Źródło: <http://siskom.waw.pl/trasa-tysiaclecia.htm>

1. wariant 1 – projektowana ulica ma długość 2,80 km. Zastosowano minimalne parametry geometryczne w celu zminimalizowania wyburzeń zabytków wpisanych do gminnej ewidencji Stołecznego Konserwatora Zabytków, objętych ochroną konserwatorską, jak i innych budynków mieszkalnych. Przedmiotowe parametry geometryczne spełniają także funkcję uspokojenia ruchu, powodując wymuszenie na użytkownikach transportu indywidualnego jazdę z mniejszą prędkością, co czyni przedmiotową ulicę bezpieczniejszą dla okolicznych mieszkańców. (kolor zielony na mapie)
2. Wariant 1a – projektowana ulica ma długość 2,904 km. Zaproponowano alternatywny przebieg ul. Tysiąclecia nad Al. Solidarności i linią kolejową relacji Warszawa Wileńska - Białystok, uwzględniający opinię Stołecznego Konserwatora Zabytków dotyczącą zaleceń konserwatorskich w sprawie dwóch wariantów projektowanej ul. Tysiąclecia z dnia 21.11.2008 r. Wariant 1a zarówno pod względem funkcjonalno -

ruchowym, jak i ekonomicznym jest bardzo dyskusyjny. Proponowany przebieg trasy wymusza budowę obiektu mostowego w łuku. (kolor żółty na mapie)

3. Wariant 1b – zakłada się przejście górą nad ul. Stalową i linią kolejową relacji Warszawa Wileńska - Białystok. Projektowana ul. ma długość 2,799km. Zamiast skrzyżowania z ul. Stalową zaproponowano węzeł kolizyjny typu WC. Relacje skątne odbywają się na skrzyżowaniu ulic Nowo-Stalowa - Tysiąclecia i na łącznicach bezpośrednich Strzelecka - Tysiąclecia i Tysiąclecia - Strzelecka. Wariant 1b pod względem funkcjonalno-ruchowym, jak i estetycznym jest lepszym rozwiązaniem projektowym od wariantu 1a. Powoduje jednak konieczność wyburzenia budynku produkcyjnego dawnej stalowni warszawskiej wpisanego do rejestru zabytków Województwa Mazowieckiego.
4. Wariant 2 – projektowana ulica ma długość 2,770 km. Zastosowano wyższe parametry geometryczne. (minimalny projektowany promień łuku kołowego wynosi 230m). Wariant ten, podobnie jak wariant 1 minimalizuje liczbę wyburzeń budynków mieszkalnych i zabytków. Liczba budynków przeznaczonych do wyburzenia w 2 wariantcie jest jednak większa niż w wariantcie 1 ze względu na zachowanie wyższych parametrów geometrycznych. (kolor niebieski na mapie)

Za wariant najkorzystniejszy ruchowo, a także akceptowalny pod względem ochrony zabytków uznano wariant 1b i zaproponowano go do realizacji.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> <http://siskom.waw.pl/trasa-tysiaclecia.htm>



Mapa 3. *Wariant 1b Trasy Tysiąclecia*



Źródło: [http://siskom.waw.pl/materialy/1000lecia/Zal\\_2\\_plan\\_sytuacyjny.pdf](http://siskom.waw.pl/materialy/1000lecia/Zal_2_plan_sytuacyjny.pdf)

W styczniu 2009 roku w wyniku decyzji administracyjnych władz Warszawy dotyczącej koncepcji budowy Trasy Tysiąclecia Stowarzyszenie SISKOM zareagowało poprzez wystosowanie szerokiej argumentacji za utrzymaniem rezerwy terenowej pod linię tramwajową, z której w koncepcji zrezygnowano. Przytoczę tu kilka najważniejszych postulatów umieszczonych przez członków SISKOMu na stronie stowarzyszenia<sup>12</sup>:

- Obecnie zdecydowana większość relacji lokalnych i międzydzielnicowych na Pradze odbywa się ciągiem Targowa – Grochowska – 11 Listopada. Jest on krańcowo przeciążony, podobnie jak trasa tramwajowa w ciągu tych ulic. Nie znajdujemy zrozumienia dla faktu, że planuje się budowę dwóch ciągów drogowych (aleja Tysiąclecia oraz Obwodnica Śródmieścia), ignorując zupełnie rozwój sieci tramwajowej. Jest to sprzeczne z deklarowaną przez Urząd Miasta polityką zrównoważonego rozwoju komunikacji.
- Prawobrzeżna Warszawa dysponuje obecnie jednym węzłem przesiadkowym przy Dworcu Wileńskim, którego przepustowość została wyczerpana. Szereg planowanych inwestycji: centralny odcinek II linii metra, modernizacja Trasy W-Z i linii

<sup>12</sup> Pełna argumentacja zawarta jest na stronie <http://siskom.waw.pl/trasa-tysiaclecia.htm>

tramwajowej w ciągu alei Zielenieckiej i ulicy Targowej nie poprawi, a wręcz pogorszy sytuację komunikacyjną w tym rejonie.

- Budowa linii tramwajowej w alei Tysiąclecia pozwoli na połączenie Bródna (największe praskie osiedle), Dworca Wschodniego oraz Gocławia (drugie największe praskie osiedle), co dopełni rolę Dworca Wschodniego jako przyszłego węzła przesiadkowego.
- Żadna z do tej pory przygotowywanych miejskich inwestycji drogowych nie toczyła się optymistycznym scenariuszem i zgodnie z harmonogramem. Pozbawiona racjonalnych podstaw nadzieja na skończenie inwestycji przed ważnym wydarzeniem nie może legitymować do podejmowania złych i krótkowzrocznych decyzji prowadzących do powstania buble inwestycyjnych, które są niemożliwe lub bardzo kosztowne do naprawienia(...)

#### b. Stan obecny

W lutym 2010 roku Stowarzyszenie wniosło do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uchylenie rygoru natychmiastowej wykonalności dla opisywanej inwestycji argumentując to brakiem podstawy prawnej do podjęcia takiej decyzji. W momencie wykreślenia inwestycji z listy inwestycji kluczowych do przygotowań do Euro 2012, budowa ta nie może korzystać z „udogodnienia”, jakim jest w/w rygor.

Do działań prawnych SISKOMu należy także zaliczyć odwołanie od Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach z 24. lutego 2010 roku gdzie członkowie zarzucają inwestorowi m. in.:

- Brak spójności projektu ze strategiami rozwoju Warszawy itp.
- Brak odpowiedniego potraktowania Trasy (brak zintegrowanych węzłów przesiadkowych kolej- tramwaj- autobus w okolicy Dworca Warszawa Wschodnia)
- Wydanie decyzji środowiskowej przy jednoczesnym zaakceptowaniu rozwiązania niepoddanego analizie przez GDOŚ
- Zmianę istotnych z punktu widzenia inwestycji rozwiązań komunikacyjnych bez konsultowania tej decyzji ze społeczeństwem

Według relacji mgra inż. Jana Jakiela- prezesa Stowarzyszenia SISKOM:

*„obecnie sprawa odwołania znajduje się w GDOŚ (Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska- przyp. autor), który zdecyduje o uchyleniu bądź utrzymaniu w mocy decyzji*

*środowiskowej, dokumentu podstawowego dla dalszego kontynuowania procesu inwestycyjnego. Szanse na realizację przed 2012r. od początku były zerowe, zarówno ze względów proceduralnych, jak i finansowych. Zgodnie z WPI (Wieloletnim Planem Inwestycyjnym) jej realizacja została odsunięta poza rok 2014.”*

Stowarzyszenie monitorowało komunikaty magistratu Warszawy oraz – wedle wypowiedzi Zarządu Stowarzyszenia – poprzez monitorowanie publikowanych oficjalnych materiałów inwestora dostępnych publicznie, ale także przez nieformalne znajomości oraz nieformalne źródła dostępu do informacji SISKOM zdobywał potrzebne informacje dotyczące powyższej inwestycji<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Por. cele i funkcje stowarzyszenia SISKOM str. 11

## ZAKOŃCZENIE

SISKOM bezsprzecznie jest produktem oddolnej inicjatywy społecznej wykształconym ze spontanicznego interesu grupowego. W toku „życia” przyjął formę bardziej sformalizowaną i zinstytucjonalizowaną. Stanowi teraz przeciwwagę dla inwestora, jakim są władze Warszawy. Opisując społeczno-polityczną rolę SISKOMu należy uznać Stowarzyszenie za instytucję, do której zadań należy podejmowanie akcji sprzeciwu przeciwko partykularnym interesom magistratu, tak z inicjatywy własnej jak pełniąc rolę instancji odwoławczej dla inicjatywy mieszkańców bezpośrednio zaangażowanych w konflikt z inwestorem.

W raporcie przedstawiłem podstawowe sfery działania Stowarzyszenia, a studium przypadku, jakim jest realizacja Trasy Tysiąclecia, ukazało wachlarz możliwości informacyjnych, ale też prawnych jakimi dysponuje organizacja pozarządowa egzekwując przepisy prawa i likwidując buble inwestycyjne.

Stowarzyszenie poprzez swoją działalność, podejmowane kroki administracyjno-prawne oraz obserwacje rzeczywistości polityczno-gospodarczej- jako inicjator zmiany społecznej – postuluje o zmianę podejścia władz Warszawy z podejścia *quantity*-nastawionego na dużą ilość koncepcji inwestycji na rzecz podejścia *quality*<sup>14</sup>- czyli realizowania mniejszej liczby inwestycji (ta liczba uzależniona jest nie tylko od politycznych założeń magistratu, ale także od ograniczonych środków budżetowych), ale w sposób pełny- od stworzenia koncepcji do jej realizacji przy współpracy ze społeczeństwem.

Mimo tematyki jaką zajmuje się Stowarzyszenie (transport i infrastruktura transportowa- aspekt czysto techniczny), ważnym argumentem uznającym zasadność badania takiego stowarzyszenia jest wartość społeczna. SISKOM dba o racjonalne gospodarowanie przestrzenią miasta, konstatuje przynależną rolę społeczeństwa w kształtowaniu miasta oraz wzmacnia aktywizm różnorodnych grup społecznych. Stowarzyszenie SISKOM kreuje Warszawę (na polu<sup>15</sup> transportu) – dba o to, by inwestycje w komunikację oraz infrastrukturę komunikacyjną stały na wysokim poziomie zarówno dyskursu społecznego jak i zgodności z obowiązującymi na terenie Polski normami prawnymi. Wśród wszystkich członków, z którymi przeprowadzony został wywiad panowało przekonanie, że władza złożona z

---

<sup>14</sup> Typologia utworzona przez autora raportu na podstawie obserwacji działań stowarzyszenia SISKOM oraz władz Warszawy

<sup>15</sup> W sensie opisanym przez Pierre’a Bourdieu.

fachowców, a nie polityków, jest przepustką do właściwego inicjowania zmian w sferze Warszawy. W Warszawie powinno być miejsce dla ludzi poświęconych rozwojowi miasta z pobudek dobra wspólnego – społecznego a nie dobra partykularnego – politycznego.

## BIBLIOGRAFIA

1. [http://siskom.waw.pl/siskom-o\\_nas.htm](http://siskom.waw.pl/siskom-o_nas.htm)
2. <http://siskom.waw.pl/siskom-statut.htm>
3. <http://siskom.waw.pl/trasa-tysiaclecia.htm>
4. Prawo o stowarzyszeniach:  
[wrossystem.um.wroc.pl/.../ustawa%20Prawo%20o%20stowarzyszeniach.pdf](http://wrossystem.um.wroc.pl/.../ustawa%20Prawo%20o%20stowarzyszeniach.pdf)
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (*Dz. U. z 1999 roku nr 43, pozycja 430*)
6. Sztompka Piotr, *Socjologia, Analiza społeczeństwa*, Wyd. Znak, Kraków 2002
7. Sztompka Piotr, *Socjologia zmian społecznych*, Wyd. Znak, Kraków 2007

## SPIS RYCIN, MAP

1. Ryc. 1 *Pierwsze logo SISKOM*.....8
2. Mapa 1. *Rozkład sieci drogowej- Prawobrzeżna Warszawa*.....13
3. Mapa 2. *Warianty Trasy Tysiąclecia*.....15
4. Mapa 3. *Wariant 1b Trasy Tysiąclecia*.....17

## ZAŁĄCZNIKI

1. Scenariusz badania fokusowego członków Stowarzyszenia SISKOM.....23

## ZAŁĄCZNIK 1

### Scenariusz badania fokusowego członków Stowarzyszenia SISKOM 17.03.2010

#### **Pytania**

##### *Blok 1 Przedstawienie (ok. 15 minut)*

1. Przedstawienie moderatora, przedstawienie się uczestników wywiadu. Wprowadzenie do badania. Wyjaśnienie celu badania. Zapewnienie o anonimowości wykorzystanych odpowiedzi.
2. Pytania rozgrzewkowe: Jak długo Państwo są członkami stowarzyszenia?
3. Co spowodowało (jakie wydarzenie, jaka sytuacja) że zostali Państwo członkami SISKOMu?

##### *Blok 2 Funkcje (20 minut)*

1. Jakie funkcje stowarzyszenia mogą Państwo wyróżnić?
2. Które z nich uważają Państwo za najważniejsze? Proszę uzasadnić odpowiedź.
3. W nazwie stowarzyszenia znajdujemy człon „integracja”. Co dla Państwa znaczy „integrować”- integrować system komunikacyjny, system infrastrukturalny?
4. Proszę się wspólnie zastanowić, które funkcje SISKOMu, z punktu widzenia funkcjonowania stowarzyszenia, są najważniejsze?

##### *Blok 3 Działalność (20 minut)*

1. Jakie formy działalności przybiera SISKOM? Proszę wymienić najważniejsze.
2. W jaki sposób SISKOM zdobywa informacje na temat projektów infrastrukturalnych?
3. Na czym opiera się działalność stowarzyszenia? (Czy Państwo wychodzą z inicjatywą zmian jakiegoś projektu? Czy dostają Państwo prośby o reakcję w jakiejś sprawie od mieszkańców Warszawy?)
4. Na stronie internetowej SISKOMu można przeczytać, że celem stowarzyszenia jest rozwijanie świadomości i poziomu wiedzy mieszkańców. Jakimi środkami Państwo zmierzają do realizacji założonego celu, a jakimi środkami chcieliby Państwo dysponować?

##### *Blok 4 Zakończenie (10 minut)*

1. Pytanie dotyczące bieżących interwencji, najbliższych działań i inicjatyw oraz zakładanej i ogólnie pojętej przyszłej działalności stowarzyszenia SISKOM

##### *Podziękowanie (1 minuta)*