



# Warszawska Syrenka

NR 2 • Warszawa, XII 2023/I 2024 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

## Czy należy odbudować „dom dochodowy Iwana Skwarcowa”?

Patrząc na historię miejsca, na którym niegdyś stał pałac Augusta II i Augusta III, uzasadnione jest pytanie, czy Rzeczpospolita Polska powinna za publiczne pieniądze odbudowywać „dzieło” moskiewskiego kupca Iwana Skwarcowa?

**Z**najdujemy się w takim momencie historii Polski, że wiele spraw przesądzonych kilka miesięcy temu, nie musi być zrealizowanych pod nowymi rządami. Przykładem jest odbudowa tzw. zachodniej pierzei Placu Piłsudskiego w Warszawie. Wprawdzie inicjatywa odbudowy wyszła od samego prezydenta Andrzeja Dudy, a polski parlament ustawą z 11 sierpnia 2021 r. (Dz.U. 2021 poz. 1551), dał podstawę prawną tej inwestycji, to jednak podnoszone są, wobec tej inwestycji, liczne zastrzeżenia. Krytyka zamierzenia trwa od wielu lat



Pałac Saski 1765 r. Nicholas Chalmadrier

i dotyczy głównie części centralnej, nazywanej nieślusnie „Pałacem Saskim”. Okazją do krytycznych uwag była, m.in. publicz-

na dyskusja w siedzibie SARP w Warszawie (26 października 2023 r.), nad zwycięskim projektem architektonicznym firmy WXCA.

### W numerze

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Od redakcji              | 3 |
| Magiczny botaniczny      | 3 |
| Energetyka wiatrowa      | 4 |
| Obiecanki cacanki        | 5 |
| Strefa Czystego Portfela | 6 |
| Tangomania               | 8 |

Nagrodzone rozwiązanie zaprezentowali Szczepan Wroński, współzałożyciel pracowni WXCA, oraz Andrzej Bulanda.

Nie wchodząc w szczegóły projektu, należy zauważyć, iż przywołany akt prawny nosi tytuł: *Ustawa z dnia 11 sierpnia 2021 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie odbudowy Pałacu Saskiego, Pałacu Brühla oraz kamienic przy ulicy Królewskiej w Warszawie*. W przyto-

Pałac Saski ok. 1939 r. (domena publiczna)





czonym tytule kwestionowana jest, m.in. nazwa „Pałac Saski”, albowiem pałac polskich monarchów z saskiej dynastii Wettynów, wyeksploatowany i zdewastowany, w 1837 r. został nabyty przez rosyjskiego kupca Iwana Skwarcowa i rozebrany do fundamentów. W miejscu dawnej królewskiej rezydencji inwestor wzniósł luksusowy, tzw. dom dochodowy. Istotne jest to, że nie była to przebudowa, ale budowa całkowicie nowego obiektu. Finalny projekt autorstwa Adama Idźkowskiego został zatwierdzony przez carskiego satrapę (pogromcę Powstania Listopadowego oraz inicjatora i wykonawcę popowstaniowych represji) – Iwana Paskiewicza 3 marca 1839 r. Był to zespół dwóch czworobocznych bloków mieszkalno-biurowych z dziełkami pośrodku. Budynki te połączone były klasycystyczną kolumnadą, osadzoną na ciągu arkad (proj. Wacława Ritschla). Konstrukcja ta miała zapewnić możliwość przejścia z Placu Saskiego do Ogrodu Saskiego, co podobno było warunkiem postawionym przez cara Mikołaja I. Historycy sztuki określają styl „domu dochodowego Skwarcowa” mianem „petersburskiego klasycyzmu”.

Zespół budynków Skwarcowa oddany został do użytku w 1842 r. W 1854 r. naliczono ponad pięćdziesięciu głównych jego najemców. W 1862 r. budowla została sprzedana rosyjskiemu Skarbowi Państwa, który w 1863 r. przekazał ją (rosyjskiemu) wojsku. W „Domu Skwarcowa” ulokowano dowództwo i sztab Warszawskiego Okręgu Wojennego, z które-

go Rosjanie kierowali zwalczaniem Powstania Styczniowego oraz tłumieniem demonstracji w latach 1905–1906. Obiekt był w użytkowaniu rosyjskiego wojska do 5 sierpnia 1915 r. (łącznie 52 lata). Tego dnia zajęły go Niemcy, które władze wojskowe, które urzędowały w nim do 11 listopada 1918 r. Niemcy podciągnęli do budynku systemy linii telegraficznych i telefonicznych, dające łączność z zarówno z Berlinem, ale przede wszystkim z niemieckimi placówkami na froncie wschodnim. Ten fakt był nadzwyczaj istotny po odzyskaniu niepodległości przez Polskę i zainstalowaniu się w tym gmachu polskiego Sztabu Generalnego (Głównego). Wojsko Polskie administrowało nim od 11 listopada 1918 r. do kapitulacji Warszawy, tj. 28 września 1939 r. – łącznie, niecałe 21 lat. Należy też zauważyć, iż zarówno w czasach zaborów (od co najmniej 1842 r.) oraz w okresie międzywojennym prawie całkowicie nie używano nazwy „Pałac Saski”. Nazwa ta stała się wszechobecna dopiero w PRL-u.



Iwan Skwarcow (1788-1850) dorobił się w Polsce dużego majątku. Początek fortuny dało jego przedsiębiorstwo transportowe, które używane było przez Rosjan do przemieszczania wojska i ekwipunku podczas walk z Polakami w okresie Powstania Listopadowego. Zadzierzgnięte wówczas kontakty pozwoliły Skwarcowowi praktycznie zmonopolizować dostarczanie materiałów budowlanych

dla wznoszonych wówczas: Cytadeli Warszawskiej oraz twierdzy „Modlin”. Skwarcow mający znakomite stosunki z namiestnikiem Paskiewiczem, stał się osobą nie tylko bogatą, ale także wpływową. Nic też dziwnego, że właśnie on nabył posesję z resztkami Pałacu Saskiego, w którego miejscu wybudowano ogromny „dom dochodowy”. O możliwościach finansowych Skwarcowa świadczy, m.in. wspaniała prawosławna kaplica grobowa na Cmentarzu Ewangelicko-Augsburskim przy ul. Młynarskiej (54-58) w Warszawie.



Skłonny byłbym nie protestować, gdyby oficjalnym powodem odbudowy „domu dochodowego Iwana Skwarcowa” były tylko względy estetyczne. Ten budynek był rzeczywiście monumentalny (jak na polskie warunki); robił wrażenie. Natomiast wmawianie Narodowi, że odbudowuje się cenną narodową pamiątkę, jest – w moim przekonaniu – nadużyciem.

Uważam, że zachodnia pierzeja Placu Piłsudskiego wymaga uporządkowania, w sposób, który wyeksponuje obecną formę Grobu Nieznanego Żołnierza – niepowtarzalną ikonę naszego miasta i państwa. Autentyczna ruina, którą jest obecnie Grób, na wielką wartość



Grobowiec rodziny Skwarcow na cmentarzu ewangelicko-augsburskim przy ul. Młynarskiej. fot. Lech Królikowski

historyczną, ale także emocjonalną. Była minister kultury, prof. Małgorzata Omilanowska, na łamach „Wyborczej” (w 2014 r.) napisała, m.in.: *Grób Nieznanego Żołnierza to ostatnia i jedyna naprawdę wielka i ważna ruina z czasów wojny. Wielka swą niewielką skalą i wielką przejmującą wymową skromniutkiego w istocie upamiętnienia.*

LECH KRÓLIKOWSKI

Pałac Saski – wizualizacja projektu. Pracownia WXCA





# Od redakcji

**T**unel pod ulicą Marszałkowską został otwarty 31 grudnia 1970 r. i służył mieszkańcom przez 53 lata. Właśnie został skazany na zagładę w związku z tworzeniem „nowego centrum Warszawy”. Jedni uważają go za PRL-owski przeżytek, inni podziwiają wielkomiejski projekt komunikacyjny jakiego był częścią. Jedno jest pewne – zniknie ważne połącze-

nie komunikacyjne pozwalające na wyjazd w kierunku południowym z rejonu byłych Domów Towarowych Centrum.

Każda zmiana budzi wątpliwości, szczególnie gdy jest związana ze zniszczeniem elementu miejskiej infrastruktury. Gdy jest to tunel – szkoda obiektu, który ktoś kiedyś zaprojektował i zbudował. Zasypywanie podziemnych przejść i przejazdów, to marnowanie publicznych środków. Ale widocznie taka przyszła moda.

Być może za 20-30 lat ktoś uzna, że jednak takie obiekty były przydatne i zacnie je na nowo finansować – jak np. tramwaj na ulicy Spacerowej, który przecież kiedyś istniał. Teraz ogromnym nakładem sił i środków jest ponownie budowany. A my, mieszkańcy Warszawy płacimy za te wszystkie fanaberie.

Postęp to tworzenie a nie niszczenie i nasza Redakcja stoi na stanowisku, że to co się obecnie dzieje nie jest dobre. Zmiany nie muszą oznaczać rujnowania rozwiązań zaproponowanych przez poprzednie pokolenia – można pogodzić to co już istnieje z nowoczesnymi wizjami. Tunel mógłby nadal funkcjonować jako interesujący obiekt architektoniczny dla pieszych i rowerzystów. Prościej jest go jednak zniszczyć. Cóż. ▮

# Magiczny botaniczny

**O**d 11 listopada można oglądać trzecią odsłonę wystawy iluminacji świetlnych „Magiczny Botaniczny” w Ogrodzie Botanicznym UW.

Wystawa powstała dzięki współpracy Ogródu Botanicznego z międzynarodowym twórcą świetlnych parków Lumagica. Tegoroczna wystawa to podróż przez świat czterech żywiołów osadzonych w kontekście natury. Na trasie zwiedzania czeka ponad 30 przystanków, które pozwolą zanurzyć się pod powierzchnią oceanów, wędrować po kwiatnych łąkach i leśnych

alejach oraz wzbić się ponad chmury. Zwiedzający poznają nowe ścieżki, które w zeszłym sezonie pozostawały niedostępne dla gości. Na wystawie jest również kilka naście nowych konstrukcji świetlnych, m.in. chmury, chęłbie, wilki czy łabędź, a centralnym punktem tegorocznej edycji jest rzeźba smoka. Organizatorzy zadbali o niskie zużycie energii ekspozycji – cała wystawa pobiera tyle prądu, co winda w czteropiętrowym bloku.

Wystawa będzie otwarta do 25 lutego 2024 r. ▮

Ulica Żłota, widok na PKiN (wówczas ul. Kriewskiego), lata 80., fot. M. Sokołowski



fot. Aleksandra Sheybal



- ❖ **Opinia autorytetu prawniczego w wielu przypadkach ma wpływ na ostateczny kształt decyzji, czy też orzeczenia sądu.**
- ❖ **Sporządzenie opinii musi być poprzedzone identyfikacją problemu prawnego, dzięki czemu staje się możliwe wypracowanie precyzyjnego pytania prawnego, które ma być przedmiotem opinii.**
- ❖ **Opinia prawna służyć może do oceny ryzyka prawnego, opracowania strategii procesowej, a także wskazania najlepszych prawnych rozwiązań.**
- ❖ **Jeżeli potrzebujesz opinii prawnej napisz do nas lub zadzwoń – po dokonaniu wstępnej analizy sprawy, proponujemy warunki realizacji zlecenia oraz wycenimy usługę.**

**biuro@akka.waw.pl • tel. 785 73 07 03**

# Energetyka wiatrowa

**Kryzys energetyczny, który nastąpił po inwazji Rosji na Ukrainę, pokazał znaczenie energii wiatrowej i innych odnawialnych źródeł energii dla stabilności i bezpieczeństwa energetycznego UE. Ponieważ energia wiatrowa jest odnawialna, powszechnie dostępna i bezpieczna, ma więc kluczowe znaczenie dla osiągnięcia ambitnych europejskich celów klimatycznych.**

**E**nergia wiatrowa stanowi filar europejskiego systemu elektroenergetycznego dostarczając średnio 16% energii elektrycznej (dane z 2022 r.), zaś w wielu państwach jest ona najtańszym źródłem energii. Dotychczas europejscy producenci instalacji stanowili 85% unijnego rynku energetyki wiatrowej, ale niestety ich udział w światowym rynku spadł z 42% w 2020 r. do 35% w 2022 r., w głównej mierze z powodu szybkiego rozwoju energetyki wiatrowej w Chinach - spośród 10 największych na świecie firm produkujących turbiny wiatrowe (pokrywających ponad 80% światowego zapotrzebowania) 4 mają swoje siedziby w UE, a 4 zlokalizowane są w Chinach. Dodatkowo sektor energii wiatrowej boryka się z dostępem do kluczowych surowców.

Czynniki stojące za trudnościami unijnych producentów sprzętu wiatrowego w prowadzeniu działalności można podzielić na pięć głównych kategorii.

Po pierwsze, nieefektywnie jest wykorzystywany potencjał produkcyjny, co ma związek z niedostatecznym i niepewnym popytem na turbiny wiatrowe w UE. Obecnie producenci nie znają zakresu wykorzystania energii wiatrowej przez państwa członkowskie, co utrudnia skuteczne planowanie produkcji i inwestycji. Dodatkowo proces transportu części i komponentów turbin wiatrowych wymaga specjalnych zezwoleń, zróżnicowanych w poszczególnych krajach członkowskich, co prowadzi do opóźnień w dostawach. Niewykorzystanie pełnego potencjału wynika również z wolnego i złożonego pro-

cesu uzyskiwania zezwoleń na projekty związane z odnawialnymi źródłami energii.

Po drugie, utrudnienia w dostępie do surowców, wzrost inflacji i cen towarów oraz niewystarczające zabezpieczenie producentów przed zmiennością cen oraz trudności w uzyskaniu finansowania.

Po trzecie, idea krajowych przetargów na rozwój energii odnawialnej często nie uwzględnia, w wystarczającym stopniu, wysokich standardów ekologicznych i społecznych produktów europejskich, oraz nie bierze pod uwagę konieczności zabezpieczenia łańcucha dostaw - przetargi bazują bowiem głównie na kryteriach cenowych. Co więcej, w UE obserwuje się znaczne zróżnicowanie w projektowaniu procedur przetargowych.

Po czwarte, zauważalnie wzrosła presja ze strony międzynarodowych rywali na sektor produkcji energii wiatrowej w UE. Pomimo, że konkurencja jest bodźcem do innowacji i doskonalenia produktów, nierówności warunków działalności mogą negatywnie wpłynąć na producentów, a nawet obniżyć ich konkurencyjność na krajowym rynku.

Po piąte, w sektorze produkcji energii wiatrowej na tempo wzrostu zdolności produkcyjnych może wpłynąć dostępność wykwalifikowanych pracowników. Niemożność zwiększenia mocy produkcyjnych skutkować może brakami w dostawach a w konsekwencji zwiększonym importem w celuapełnienia tej luki.

Dlatego właśnie Komisja Europejska w październiku 2023 r. zaproponowała „European Wind Power Action Plan”, który określa działania mające na celu wzmoc-



Materiał sponsorowany – Grupa EPL



nienie europejskiego przemysłu energii wiatrowej, w tym przede wszystkim wsparcie jej konkurencyjności. W planie działania określono środki, które należy pilnie podjąć.

W celu skutecznego wspierania sektora energii wiatrowej, KE planuje wprowadzenie inicjatywy „Accele-RES”. W jej ramach będzie wspomagać państwa członkowskie w szybkim wdrożeniu przepisów zawartych w dyrektywie dotyczącej odnawialnych źródeł energii, z naciskiem na intensyfikację procesów cyfryzacji związanych z wydawaniem pozwoleń. Dodatkowo, inicjatywa ta będzie oferować wsparcie finansowe na szkolenia dla krajowych organów odpowiedzialnych za pozwolenia.

KE planuje ułatwić dostęp do środków finansowych UE, szczególnie poprzez korzystanie z funduszu innowacyjnego. Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) udostępni gwarancje mające na celu ograniczenie ryzyka związanego z tym sektorem.

KE zamierza zachęcać państwa członkowskie do zwiększenia przejrzystości harmonogramów projektów poprzez ich publikowanie, przez klarowne kalendarze aukcji oraz rozwinięte planowanie długoterminowe. W oparciu o NZIA - Net-Zero Industry Act oraz reformę struktury rynku energii elektrycznej, KE zamierza wspierać państwa członkowskie w doskonaleniu procesów aukcyjnych poprzez stosowanie dobrze opracowanych i obiektywnych kryteriów. Przewidziana jest również ocena ryzyka związanego z cyberbezpieczeństwem.

Komisja będzie starannie monitorować potencjalne przypadki nieuczciwych praktyk

handlowych, gotowa do aktywacji odpowiednich instrumentów politycznych, takich jak unijne rozporządzenie dotyczące zagranicznych dotacji.

Ponadto KE promować będzie tworzenie partnerstw na rzecz umiejętności w obszarze energii odnawialnej, które staną się kluczowym obszarem do opracowywania projektów rozwoju kompetencji. Dzięki przepisom NZIA, Komisja ułatwi także uruchamianie europejskich akademii umiejętności, aby wspierać państwa członkowskie w zakresie podnoszenia kwalifikacji i przekwalifikowywania pracowników.

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

ISSN 2956-7793

Wydawca: AKKA spółka z o.o.

[www.warszawskasyrenka.waw.pl](http://www.warszawskasyrenka.waw.pl)

 **WarszawskaSyrenka**  
 **WarszawskaSyrenka**

e-mail: [biuro@akka.waw.pl](mailto: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](mailto:paleta-art@post.pl)



# Obiecanki cacanki

**W maju 2017 r. (jeszcze w poprzedniej kadencji samorządu) grupa radnych Rady Warszawy zwróciła się do władz miasta o wyasygnowanie 200 mln zł na program budowy parkingów podziemnych. Radni zwrócili uwagę na nasilające się problemy z parkowaniem. Podkreślili jednocześnie, że przestrzeń miasta powinna być przyjazna dla ludzi, zaś władze muszą stopniowo dążyć do tego, by zamiast na chodnikach parkowało się w wydzielonych miejscach na jezdniach albo pod ziemią. Po długich dyskusjach radni otrzymali obietnicę, że powstanie 8 podziemnych parkingów. I na obietnicy się skończyło.**

**W** 2018 r. wybory wygrała ponownie Platforma Obywatelska wraz z grupą miejskich aktywistów. Natychmiast zmieniła się narracja Ratusza, który uznał, że brak parkingów jest równoznaczny z brakiem samochodów a zatem również oznacza koniec proble-

mów z parkowaniem. Być może z tego właśnie powodu obiecany program budowy parkingów podziemnych został zarzucony. Nie pierwsza to obietnica, jakiej władze miasta nie spełniły i nie pierwszy to raz, gdy zobowiązany przez radnych, prezydent nie wywiązał się z tych zobowiązań.

Warszawa, tak bardzo europejska i tak bardzo pretendująca do czołówki najbardziej postępowych i nowoczesnych miast, zajmuje obecnie zaskakująco wysokie miejsce na liście metropolii nieposiadających ani infrastruktury parkingowej dla turystów – podziemnego parkingu dla autokarów turystycznych z niezbędnym zapleczem sanitarnym, ani dla przybywających do Warszawy licznych samochodów osobowych. Jednocześnie stolica nie planuje budowy parkingów podziemnych dla mieszkańców, uznając być może, że to warszawiacy są dla ratusza a nie ratusz dla warszawiaków.

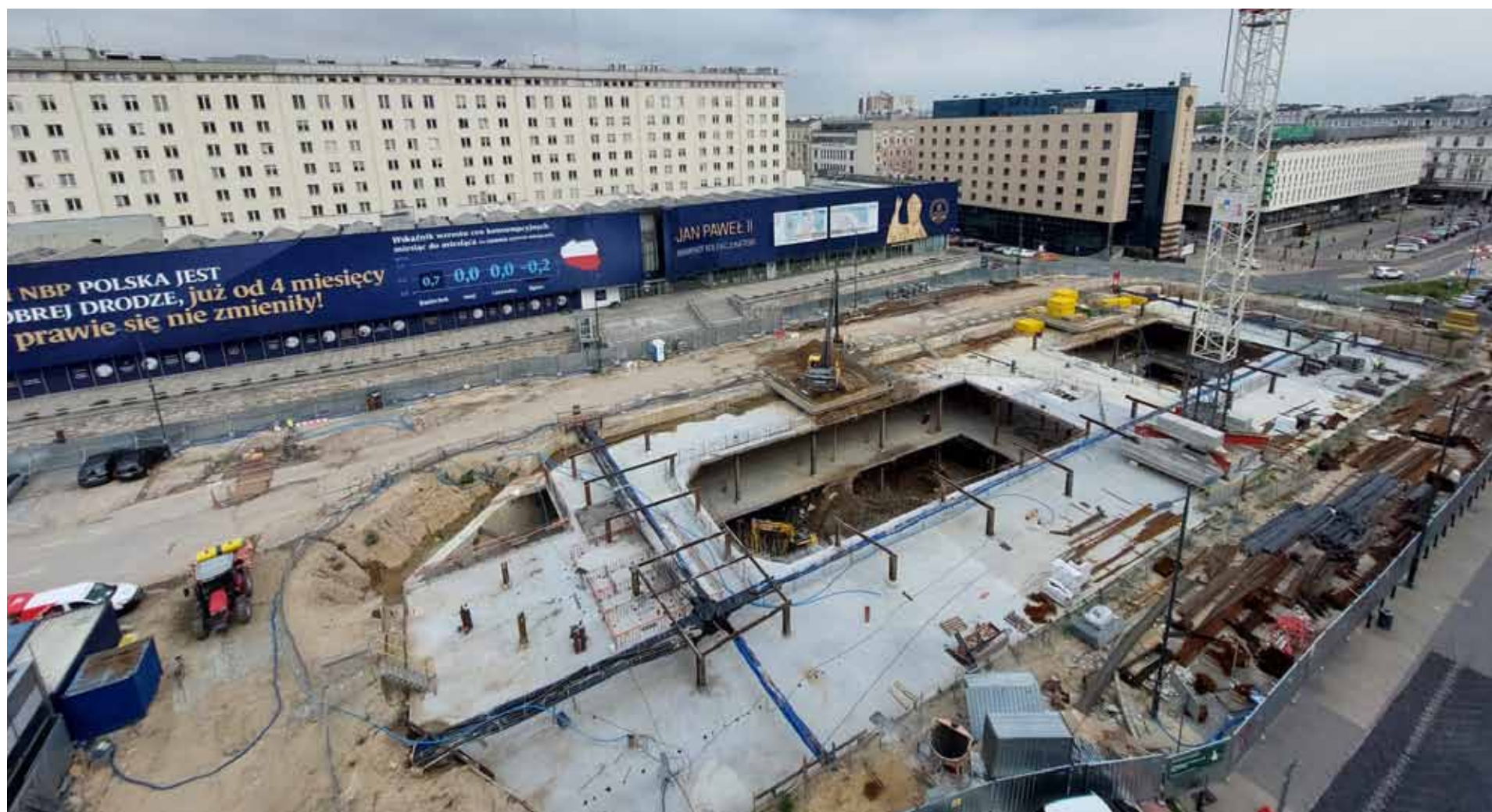
Jeszcze do niedawna budowa podziemnych parkingów wydawała się oczywista, bo też ścisłe centrum to nie skansen dla turystów a olbrzymie miasto, w którym żyją i pracują setki tysięcy ludzi. Dla dobra wspólnego i pogodzenia różnych interesów należy wobec tego tak zagospodarować Warszawę, aby zabezpieczone były potrzeby i oczekiwania wszystkich. Niestety, tak się nie dzieje, zaś polityka likwidacji miejsc postojowych (bez zastępowania ich alternatywą w postaci parkingów podziemnych) nie rozwiąże problemu z parkowaniem. Nie rozwiąże jakiegokolwiek problemu, ale za to wygeneruje nowe problemy.

Z programu budowy 8 parkingów podziemnych, na otarcie łez, radni otrzymają jeden – ten pod Placem Powstańców Warszawy. Jego budowa niestety jest pretekstem do zmiany organizacji ruchu w najbliższej okolicy i po zakończeniu inwestycji zamknięte zostaną kolejne ważne połączenia komunikacyjne w tym rejonie. Przedsmak warszawiacy mają już obecnie, gdyż od ponad roku męczą się z objazdami i pozamykanymi ulicami.

Warto jednak w tym miejscu wspomnieć o tym, że jest to trzecia przebudowa placu na przestrzeni ostatnich kilku lat. Najpierw dokonano estetyzacji – usunięto parking, wybetonowano plac i postaviono paskudne doniczki. Następnie ruszyła budowa metra, po której nastąpił kolejny remont i kosztowne przebudowy z sadzeniem drzew i krzewów. A jak już mieszkańcy zapomnieli ile to kosztowało, to ruszyła budowa parkingu. Jak to w Polsce bywa – najpierw kładzie się asfalt, a potem się go zrywa aby położyć rury. Inaczej widocznie być nie może a my płacimy za to ciężkie pieniądze.

Wszystko to, od początku do końca, jest marnotrawieniem publicznych pieniędzy, których podobno nie ma.

**STANISŁAW SKIBIŃSKI**



fol. Aleksandra Shybal



# Strefa Czystego Portfela

Jak wynika z „Raportu z konsultacji społecznych Strefy Czystego Transportu w Warszawie” – opinie w konsultacjach wyraziły osoby z różnych grup społecznych, przedstawiciele organizacji pozarządowych, przedsiębiorcy oraz radni dzielnic. W trzech spotkaniach online na platformie ClickMeeting uczestniczyło łącznie 129 osób. Do końca konsultacji transmisje z trzech spotkań wyświetlono odpowiednio: 1685, 507 i 723 razy. Ponad 160 osób skorzystało z możliwości spotkania w punktach konsultacyjnych, z czego pisemne uwagi złożyło 111 osób. Otrzymano 2529 wypełnionych formularzy online. Na konsultacyjny e-mail wpłynęło 418 wiadomości.

Jak widać, po liczbie osób biorących udział w konsultacjach, strefa została wprowadzona wolą rządzącej w Warszawie koalicji na podstawie konsultacji obejmujących w sumie (jeżeli liczyć również wyświetlenia podczas spotkań online) 6262 osoby, co w metropolii liczącej obecnie 1 861 644 mieszkańców stanowi ok 0,33% oficjalnie zameldowanych (a faktycznych mieszkańców jest znacznie więcej). Nie trzeba być wybitnym statystykiem, aby stwierdzić, iż konsultacje nie zostały przeprowadzone na reprezentatywnej grupie mieszkańców i jako takie nie powinny być podstawą do podejmowania jakichkolwiek wiążących decyzji.

Projekt uchwały w sprawie ustanowienia, na terenie miasta stołecznego Warszawy, strefy czystego transportu został przygotowany w oparciu o przepisy art. 39 – 40 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, 1394, 1506 i 1681). Zgodnie z art. 40 ust. 1 ww. Ustawy, strefę czystego transportu ustanawia się uchwałą rady gminy. Postanowienia

zawarte w art. 39 ust. 1 ustawy wskazują, że Strefę **można** ustanawiać na terenie gminy w celu minimalizowania negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Cel ten realizowany jest za pomocą ograniczania na obszarze Strefy udziału w ruchu pojazdów określonych ze względu na emisyjność ich silników.

Kluczowe jest to, że strefę "MOŻNA" ustanowić. Oznacza to, że – biorąc pod uwagę znikomą zakres konsultacji społecznych – nie było konieczności ani również zgody mieszkańców na wprowadzenie tak restrykcyjnych norm i ograniczeń oraz tak dużego obszaru obowiązywania SCT. Szczególnie, że wszelkie pozostałe przesłanki do jej wprowadzenia są albo mocno naciągane, albo wręcz nieprawdziwe. Tymczasem skutki ekonomiczne i społeczne dla mieszkańców Warszawy – z czego jeszcze niewiele osób zdaje sobie sprawę – będą katastrofalne. Koszty jakie oficjalnie poniesie miasto (czyli wszyscy podatnicy) to bagatela 5 200 000 zł, w tym przygotowanie projektu organizacji ruchu, wdrożenie i utrzymanie

oznakowania w terenie, wdrożenie systemu kontroli uprawnień do wjazdu do Strefy za pomocą danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały.

Kwestie zdrowia i czystego powietrza są dla wszystkich oczywiste i zrozumiałe, wobec czego ekologiczny szantaż lobby SCT jest moralnie podły. Bo na jednej szali stawia się dzieci z astmą a na drugiej „miłośników motoryzacji” uwielbiających wozić sobie 4 litry prywatną „furę”. Tylko, że to zupełnie nie tak wygląda i nie jest tak zero-jedynkowe. Nie każdy kierowca jest leniem uzależnionym od swojego samochodu, zaś nie każde dziecko z astmą mieszka w strefie SCT. Brudne powietrze nie zatrzyma się magicznie na granicy strefy, zaś najbardziej niebezpiecznie dla zdrowia będzie tam, gdzie żyje najwięcej osób (już poza SCT) – na osiedlach w Ursusie, na Tarchominie, Bemowie, Służewiu, Białołęce – im bliżej obwodnicy, zjazdów na autostradę i enklaw domków jednorodzinnych opalanych piecami – tym będzie bardziej hardcorowo. Tymczasem negatywne skutki

ekonomiczne wprowadzenia strefy dotkną w równym stopniu wszystkich, w tym najbardziej tych, którzy mieszkają w strefie oraz osoby, które z różnych względów muszą korzystać z własnego transportu.

Mieszkańcy strefy dostaną po kieszeni wielokrotnie: gdy nie stać ich będzie na zakup kolejnego samochodu, gdy pan z warzywami podniesie ceny lub zwyczajnie zrezygnuje z wjazdu, gdy usługi podróży a każda wyprawa do lekarza czy w ważnej sprawie będzie wymagała taksówki – której cena również wzrośnie, bo korporacje będą musiały zmienić tabor. Prawdopodobnie znikną również popularne "ubery". Po ulicach Warszawy będą się wozić samochodami jedynie prezesi dużych firm i urzędnicy a także nowobogaccy lokalni i z wschodniej granicy. Cóż, zwykły Kowalski będzie sobie musiał radzić na hulajnodze, bo komunikacja miejska działa fatalnie.

Gdyby w tym wszystkim chodziło faktycznie o ekologię, to pół biedy. Ale nie chodzi, bo badania jednoznacznie wskazują, że za zanieczyszczenie powietrza odpowiada tzw. niska emisja, czyli piece gł. opalane węglem. Warszawski "smog" w centrum (w granicach SCT), to wynik wpływania zanieczyszczeń korytarzami napowietrzającymi (z Wawra, Radości, Otwocka, Pruszkowa, Milanówka) i innych malowniczych podwarszawskich miejscowości.

Pierwszy etap wprowadzania SCT – od lipca 2024 r., będzie dotyczyć 2% samochodów – z silnikami benzynowymi, niespełniającymi normy Euro 2 (starszych niż 27 lat) i silnikami dieslowskimi, niespełniającymi normy Euro 4 (starszych niż 18 lat),  
• od 2026 – ograniczenia obejmą 9% pojazdów,

## DRUKARNIA & STUDIO

### OD PROJEKTU – PO DRUK

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](mailto:paleta-art@post.pl)

**Paleta-Art**  
druk • prepress • fotografia

- od 2028 – ograniczenia obejmą 16% pojazdów,
- od 2030 – do SCT nie wjedzie już 23% pojazdów,
- od 2032 – do SCT nie wjedzie 27% pojazdów.

Dla przykładu samochód osobowy z silnikiem diesla spełniający normę Euro 5, po raz pierwszy zarejestrowany w 2016 r., nie będzie mógł wjechać do strefy za 5 lat – będzie to pojazd mający zaledwie 12 lat i w naszych polskich warunkach ekonomicznych jeszcze nowy, dla wielu rodzin właśnie spłacony po 10 latach kosztownego kredytu – a niekiedy jeszcze w trakcie spłat. Na tak diabelski pomysł jak ograniczenie wjazdu dla takiego samochodu mógł wpaść tylko ktoś, kto ma tak dobre warunki ekonomiczne, że ani go obchodzi, ani sobie nie potrafi wyobrazić sytuacji ludzi, którzy z trudem wiążą koniec z końcem.

Zobaczcie Państwo sami jak duża będzie strefa i kogo będzie dotyczyć – obej-

muje ona drogi znajdujące się wewnątrz obszaru ograniczonego:

- 1) aleją Prymasa Tysiąclecia, na odcinku między al. Armii Krajowej a Al. Jerozolimskimi;
- 2) Alejami Jerozolimskimi, na odcinku między al. Prymasa Tysiąclecia a granicą terenu linii kolejowej nr 8;
- 3) granicą terenu linii kolejowej nr 8, na odcinku między Al. Jerozolimskimi a ul. Marynarską;
- 4) ulicą Marynarską, na odcinku między granicą terenu linii kolejowej nr 8 a ul. Wincentego Rzymowskiego;
- 5) ulicą Wincentego Rzymowskiego, na odcinku między ul. Marynarską a ul. Dolina Służewiecka;
- 6) ulicą Dolina Służewiecka, na odcinku między ul. Wincentego Rzymowskiego a al. Gen. Władysława Sikorskiego;
- 7) aleją Gen. Władysława Sikorskiego, na odcinku między ul. Dolina Służewiecka a al. Wincentego Witosa;

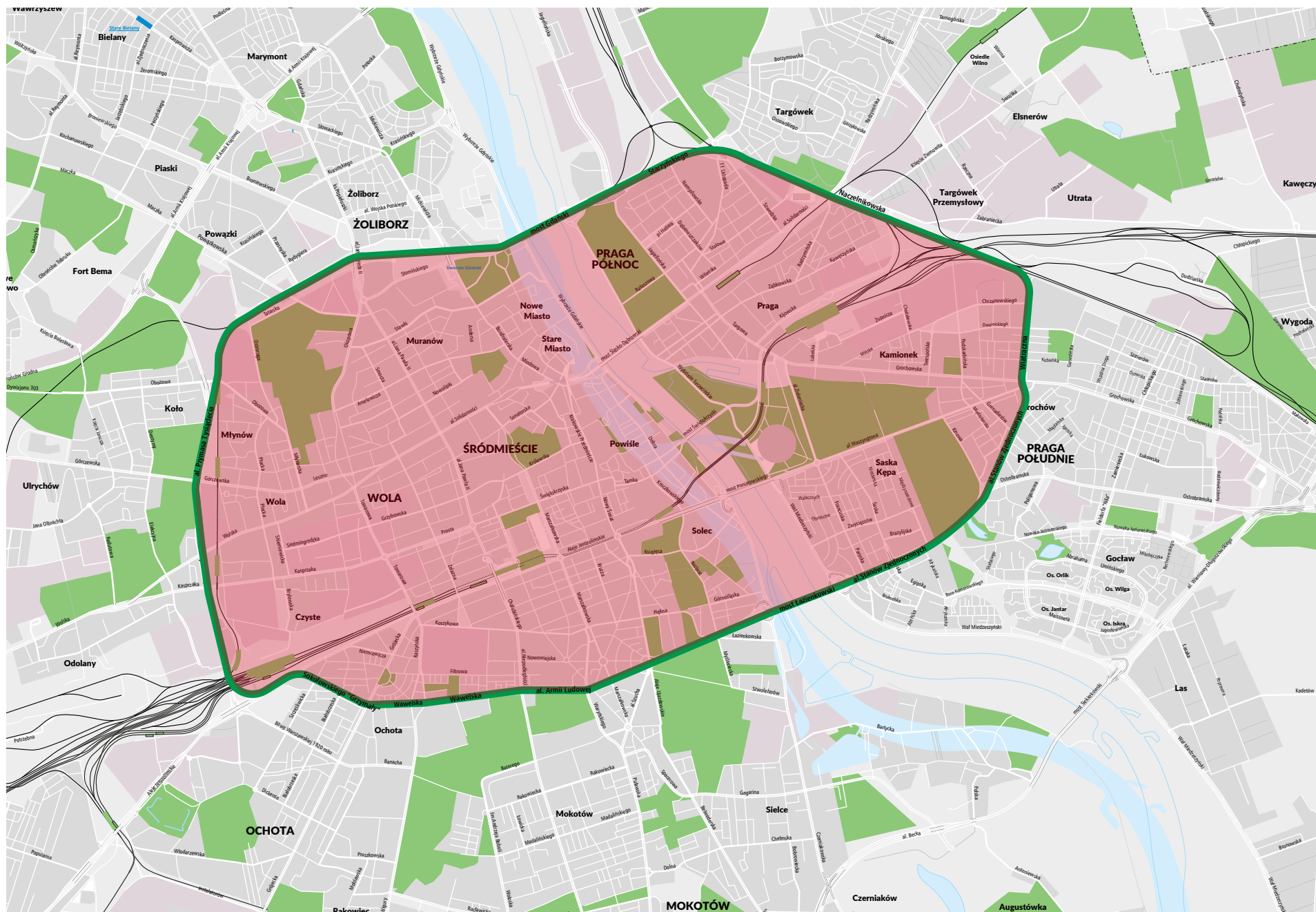
- 8) aleją Wincentego Witosa, na odcinku między al. Gen. Władysława Sikorskiego a al. Józefa Becka;
- 9) aleją Józefa Becka, na odcinku między al. Wincentego Witosa a Mostem Siekierskim;
- 10) Mostem Siekierskim;
- 11) aleją Gen. Bolesława Wieniawy-Długoszewskiego, na odcinku między Mostem Siekierskim a Rondem Ignacego Mościckiego;
- 12) ulicą Marsa, na odcinku między Rondem Ignacego Mościckiego a granicą terenu linii kolejowej nr 7;
- 13) granicą terenu linii kolejowych nr 7, nr 545 i nr 9, na odcinku między ul. Marsa a ul. Toruńską;
- 14) ulicą Toruńską, na odcinku między granicą terenu linii kolejowej nr 9 a Mostem gen. Stefana Grota-Roweckiego;
- 15) Mostem gen. Stefana Grota-Roweckiego;
- 16) aleją Armii Krajowej, na odcinku między

Mostem gen. Stefana Grota-Roweckiego a ul. Juliusza Słowackiego;

- 17) ulicą Juliusza Słowackiego, na odcinku między al. Armii Krajowej a ul. Włociańską;
- 18) ulicą Włociańską, na odcinku między ul. Juliusza Słowackiego a ul. Żelazowską;
- 19) ulicą Żelazowską, na odcinku między ul. Włociańską a al. Armii Krajowej;
- 20) aleją Armii Krajowej, na odcinku między ul. Żelazowską a al. Prymasa Tysiąclecia.

Warszawska strefa czystego transportu będzie wprowadzana etapami od lipca 2024 r. aż do 2032 r. Można przypuszczać, że doprowadzi ona do wyludnienia centralnych rejonów Warszawy (przyspieszy ten proces) oraz doprowadzi do zubożenia najbiedniejszych grup mieszkańców oraz ich wykluczenia komunikacyjnego.

STANISŁAW SKIBIŃSKI



Mapa SCT, źródło Urząd Miasta Stołecznego Warszawy





# Tangomania

**Na początku XX w. przybyło z Argentyny i Urugwaju tango, które szturmem podbiło parkiety Paryża a z Francji i rozlało się po całej Europie. Nowy styl tańca – wymagający gibkości partnerów, umiejętności improwizacji, ścisłej interakcji a przede wszystkim bliskości fizycznej – budził zgorszenie i został potępiony przez papieża Piusa XI.**

**N**ie bez znaczenie był też fakt, że kolebką tego pełnego pasji tańca były argentyńskie speluny i domy publiczne. Ostatecznie uznano, że można je tańczyć, gdy opinia publiczna dowiedziała się, że na punkcie tanga szaleją nawet arystokraci i wyższe sfery. Tańczono więc na potęgę i obyczajowe skrupuły poszły w ką. Tango dotarło też do Polski, gdzie szybko wykształcił się gatunek zwany polskim tangiem, cechujący się specyficznym rytmem odmiennym od tanga argentyńskiego. Miało to związek z miejskim charakterem tanga polskiego, które rozwinęło się głównie na terenie Warszawy, mieszając się z miejskim folklorem, oraz muzyką różnych kręgów społecznych.

Dnia 28 października 1913 r. w Teatrze Nowości wystawiono operetkę „Targ na dziewczęta” Victora Jacobiego, która wprowadziła na warszawską scenę tango. Zatańczyli je Lucyna Messal i Józef Redo w choreografii Józefa Kuryłło. Spektakl przyjęto entuzjastycznie a tango stało się tańcem nowych czasów. Wkrótce powstał niemy film, w którym odtworzono sławny taniec, a w 1916 r. na ekranie tango zatańczyła sama Pola Negri. W 1914 r. tytułowy „apostół tanga” (z jedno-aktówki Adolfa Nowaczyńskiego) ogłosił „Tango to sport! To manja! To epidemia! To jest to, czym był w średniowieczu masowy obłęd! Nowy rytmi!”. Tekst ten diagnozował początek tangomanii. Istotną rolę w tworzeniu mitu miał też film „Czterech jeźdźców Apokalipsy” z 1921 r., w którym Rudolf Valentino i Beatrice Dominquez zatańczyli tango, a Valentino wystąpił w kostiumie gaucha i spopularyzował figurę tanguero jako namiętnego i dzikiego argentyńskiego kowboja. W 1925 r. Zygmunt Wiehler skomponował dla Ordonki tango „Nie dziś to jutro” i od tego momentu stało się tan-

go jednym z filarów pop kultury – wpisując się idealnie w radosny nastrój po odzyskaniu niepodległości.

Tańczono wszędzie i tańczyli wszyscy. Tango wykorzystywano w reklamach np. bieżliwy „Bo na to każdy się zgodzi mężczyzna” (w wykonaniu M. Fogga), w rewiach, gdzie Kazimiera Niewiadomska tańczyła tango na olbrzymiej tacy ustawionej na głowach 8 statystów. I tak od połowy lat 20. do wybuchu wojny trwała złota era tanga polskiego, które królowało na parkietach, srebrnym ekranie i w kabaretach. Komponowali tanga Bracia Gold, Petersburski i Wars, a teksty pisali najwięksi: Tuwim, Hemar, Jurandot, Włast. 7 marca 1929 r. w teatrze rewiowym Morskie Oko Stanisława Nowicka wspomagana przez tercet Bodo, Konopko, Sempoliński wykonała po raz pierwszy Tango Milonga (Petersburski, Włast) – jedno z nielicznych kulturowych polskich tang, które zrobiło międzynarodową karierę jako tango „Oh, donna Clara”. W XX-lecie skomponowano w Polsce ok. 4 tys. tang, które śpiewali między innymi Faliszewski, Aston, Witas, Popławski, Ordonka, Nowicka, Gran. Śpiewali tanga, po które sięgali wykonawcy późniejszych dekad, np. „Ostatnie tango” z 1919 r. (śpiewane przez Hanusza), które dziś kojarzone jest z Ewą Demarczyk i piosenką „Czerwonym blaskiem otoczona”, czy też tzw. tango samobójców „To ostatnia niedziela” wspiane zagrane przez Piotra Fronczewskiego.

Wybuch II wojny światowej przyczynił się do zmięczenia złotej ery tanga, zaś w latach powojennych pojawiało się, ale już nigdy nie na taką skalę. Wyjątkowy status tanga potwierdziło UNESCO, które w 2009 r. uznało ten taniec za część niematerialnego dziedzictwa kulturowego ludzkości. A w dzisiejszej Polsce? Tango żyje i ma się dobrze. W 1998 r. w kasynie policyj-

nym „Pod pałkami” w Warszawie powstała pierwsza powojenna milonga „El Corazon”. Od tego czasu powstały, w samej tylko Warszawie, dziesiątki milong, czyli miejsc spotkań miłośników tanga.

Czy tango może tańczyć każdy? Tak. Ale pełną przyjemność można osiągnąć po profesjonalnych kursach w szkołach tańca. W Warszawie jedną z najlepszych szkół jest **Akademia Tańca Ireneusza Sulewskiego** obchodząca niedawno jubileusz 30-lecia. Swoją wiedzę i umiejętnościami dzieli się z uczniami **Piotr Woźniak** – znakomity tancerz i choreograf, współpracujący z programem „You Can Dance – Po prostu tańcz”, „Taniec z Gwiazdami” oraz z teatrami: **Syrena**, **Polonia** czy **Buffo**. Lekcje tanga to wspaniała zabawa, dająca okazję poznania własnych możliwości oraz nowych, ciekawych ludzi.

**MAŁGORZATA JAWORSKA GILDE**



Piotr Woźniak i Małgorzata Jaworska Gilde

fol. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura