



Warszawska Syrenka

NR 6 • Warszawa, VIII – XI 2024 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

Wnioski do Strategii Rozwoju Warszawy 2040+

4 lipca 2024 r. radni m.st. Warszawy podjęli decyzję o rozpoczęciu prac nad Strategią Rozwoju Warszawy 2040+ oraz nad planem ogólnym. Dokumenty te określą, w jakim kierunku będzie rozwijać się Warszawa w perspektywie co najmniej 20 lat. Pierwszym etapem prac było składanie wniosków przez mieszkańców (od 4 do 30 września). Ponieważ Ratusz podkreśla bezpośrednie zaangażowanie warszawiaków w prace nad strategią oraz nad planem ogólnym, więc nie mogliśmy sobie odmówić dorzucenia naszego obywatelskiego kamyczka.

Wniosek I.

Warszawa w swoim historycznym rozwoju „przeskoczyła” etap, gdy kształtowane były stolice większości europejskich państw. W 1918 r. pomimo, że nie było takiego aktu prawnego, powszechnie uznana została za stolicę naszego państwa. Miasto było jednak nieprzygotowane urbanistycznie i infrastrukturalnie do takiej roli. Pośpiesznie adaptowano porosyjskie budynki, np. Instytut Wychowania Panien - na siedzibę Sejmu; w latach 30. realizowano program budowy gmachów dla administracji rządowej, czego przykładem są budynki w al. Szucha. W 1936 r. powstał ciekawy projekt dzielnicy rządowej na Polu Mokotowskim – byłym lotnisku. Wojna przerwała realizację zamierzeń, w których wyraźnie widać dążenie władz (państwowych i miejskich), do budowy majestatu stolicy RP.

Wojna przyniosła gigantyczne straty ludzkie i materialne. Zniszczeniu uległo również wiele budynków administracji publicznej.

Po jej zakończeniu, kolejny raz przystąpiono do adaptacji różnego rodzaju obiektów na siedziby administracji rządowej i samorządowej, np. nieukończony

ny budynek szpitala im. Piłsudskiego (Al. Niepodległości) na siedzibę Ministerstwa Obrony Narodowej.

W czasach PRL, ale głównie później, nie było chęci i pieniędzy, aby kwestię budynków administracji państwowej traktować jako zadanie związane z budową prestiżu Rzeczypospolitej. Mamy więc sytuację, że w ponad sto lat od odzyskania Niepodległości, rząd Rzeczypospolitej urzęduje w zaadaptowanych byłych koszarach carskiego Korpusu Kadetów im. A. Suworowa („autora”) rzezi Pragi w 1794 r..

Uważamy, iż Polska „dorosła” do tego, aby Warszawa posiadała atrybuty stolicy dużego europejskiego państwa, mającego ambicje, np. do przeprowadzenia w naszym mieście. Igrzysk Olimpijskich lub wystawy EXPO.

Obecnie, nadarza się okazja, aby na ten temat dyskutować, albowiem ważą się losy lotniska w Baranowie oraz likwidacji lotniska na Okęciu w Warszawie. Problem ten rozstrzygnięty zostanie przez władze RP, toteż – naszym zdaniem – zarówno w nowej strategii, jak też w planie ogólnym, przyszłe losy lotniska Chopina, należy potraktować

wariantowo:

wariant a – lotnisko na Okęciu nie będzie (w perspektywie do) zlikwidowane,

wariant b – lotnisko im. F. Chopina w Warszawie na Okęciu zostanie zlikwidowane.

Jeżeli zaistnieje wariant b, to - wnosimy o uwzględnienie w strategii i planie, wykorzystania terenu b. lotniska na budowę „dzielnic rządowej” oraz zorganizowania przestrzeni umożliwiającej realizację funkcji stołecznych i państwowych, takich jak zgromadzenia, marsze, pochody i defilady. Cechą bowiem dobrze zorganizowanych stolic, jest posiadanie takich miejsc, które z różnych przyczyn są (niekiedy) niezbędne dla funkcjonowania Narodu i jego Państwa.

Warszawa a.d. 2024 takich miejsc nie posiada. Proponowane rozwiązania (wariant b), nie wyczerpują możliwości urbanistycznego zagospodarowania prawie tysiąca hektarów terenu lotniska i jego otuliny. Jesteśmy przekonani, iż część terenu byłaby przydatna, jeżeli Polska zdecyduje się na zorganizowanie Igrzysk Olimpijskich w Warszawie. W naszym mieście brakuje, m.in. „obszaru” wysokich technologii, itd., itd., itd.



Wniosek II.

Warszawa do 1915 r. była wielką rosyjską fortecą. W granicach administracyjnych miasta władze carskie zlokalizowały siedziby niezliczonych instytucji wojskowych, sztabów, dowództw, koszar, magazynów, szpitali itd. Większość tych obiektów wykorzystywana była w okresie międzywojennym oraz w okresie PRL.

Nie jako siłą inercji, stan ten pozostał – w znacznym stopniu – do dnia dzisiejszego. W centrum Warszawy, m.in. przy Trakcie Królewskim mieszczą się instytucje wojskowe. Mówi się, że w naszej stolicy jest co najmniej 40 (dużych) obiektów użytkowanych przez wojsko. Naszym zdaniem – istotnym i natychmiastowym działaniom planistycznym powinien podlegać, np. teren pomiędzy Łazienkami Królewskimi, a ulicą Czerniakowską, czyli obszar dawnych koszar rosyjskiej kawalerii.

Piszemy o tym, albowiem wiele z instytucji wojskowych nie musi znajdować się w centrum naszej stolicy. Wiele z nich znajduje się tu tylko ze względu na prestiż, a także dobre samopoczucie pracowników.

Uważamy i w związku z tym wnioskujemy o uwzględnienie w przygotowywanych dokumentach planistycznych moż-

liwości wyprowadzenia wielu z tych instytucji z centrum Warszawy – oczywiście bez uszczerbku dla obronności RP – a także wybudowania dla nich nowej siedziby, np. na wojskowych terenach w Rembertowie (tak, jak zrobiono to m.in. w Waszyngtonie i Paryżu). Realizacja siedziby wraz z niezbędną strefą ochronną, obiektami towarzyszącymi oraz towarzyszącym budownictwem mieszkaniowym – dałaby szansę na skokową wręcz zmianę obrazu nie tylko administracyjnej dzielnicy Rembertów, ale całej prawobrzeżnej Warszawy. Ulokowanie centrum logistycznego Ministerstwa Obrony Narodowej w Rembertowie byłoby swoistą nobilitacją całego praskiego brzegu Wisły, a przede wszystkim przełamaniem swiego tabu, na skutek którego Praga od wieków jest traktowana jak gorsza część stolicy Rzeczypospolitej.

- Atutami dzielnicy Rembertów są m.in.:
1. Duża ilość terenów niezagospodarowanych, a będących w większości we władaniu publicznych osób prawnych (Skarb Państwa, samorząd terytorialny),
 2. Stosunkowo niewielka odległość od Śródmieścia, przy jednoczesnej możliwości stworzenia wyizolowanej strefy, w znacznej części położonej w obszarze leśnym,
 3. Dobre połączenie z centrum Warszawy, zwłaszcza po wybudowaniu projektowanych ciągów komunikacyjnych oraz modernizacji podmiejskich linii kolejowych (trasa Olszynki Grochowskiej, „Nowokijowska”, przedłużona Trasa Siekierkowska),
 4. Lokalizacja w Rembertowie i jego okolicach ważnych obiektów resortu obrony, m.in. Akademii Obrony Narodowej, jednostki specjalnej „GROM” itd.,
 5. Patriotyczna i wojskowa tradycja tej okolicy

- a) teren sąsiaduje z polem bitwy pod Olszynką Grochowską,
- b) skrajem Rembertowa przechodziła w 1920 r. wewnętrzna linia obrony Warszawy,
- c) przez Rembertów jeździł do (położonego po sąsiedzku) Sulejówka marszałek Józef Piłsudski, który wielokrotnie był w rembertowskich szkołach oficerskich,
- d) przez pewien czas (w okresie międzywojennym) wykładowcą w Rembertowie był późniejszy prezydent Francji – Charles de Gaulle,
- e) wykładowcą taktyki w Centrum Wyszkożenia Piechoty w Rembertowie był gen. Antoni Chruściel „Monter” – faktyczny dowódca Powstania Warszawskiego, który w Rembertowie miał swój dom, a główna ulica tej dzielnicy nosi obecnie jego imię.

ALEKSANDRA SHEYBAL
DR HAB. LECH KRÓLIKOWSKI



Od redakcji

Rozpoczęcie prac nad Strategią Rozwoju Warszawy 2040+ i planem ogólnym jest efektem nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 24 września 2023 r. Zmiany te dotyczą zarówno planowania strategicznego, jak i przestrzennego, a ich formalne wdrożenie w Warszawie rozpoczęło się uchwałami Rady m.st. Warszawy z 4 lipca 2024 r.

Najważniejsze zmiany obejmują:

- Od 1 stycznia 2026 r. gminy będą musiały opracować strategie rozwoju, choć ustawa nie wskazuje konkretnego terminu jej przyjęcia.

- Dotychczasowe studia zagospodarowania przestrzennego będą obowiązywać do 31 grudnia 2025 r., po czym zastąpi je nowy dokument – plan ogólny.

- Strategia rozwoju będzie nadrzędnym dokumentem, który zwiąże politykę przestrzenną z dokumentami planistycznymi, takimi jak plan ogólny i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Strategia Rozwoju Warszawy 2040+, to dokument długoterminowy, wyznaczający kierunki rozwoju przestrzennego, gospodarczego i społecznego miasta. Obecna Strategia #Warszawa2030 nie spełnia wymogów nowej ustawy, dlatego konieczne jest opracowanie nowego dokumentu, bazując jednak na dotychcza-

sowych doświadczeniach. Przyszła strategia musi uwzględniać zarówno lokalne potrzeby Warszawy, jak i cele metropolitalne, regionalne i krajowe, w tym strategię województwa mazowieckiego oraz krajowe strategie rozwoju.

Z mojego punktu widzenia możliwość złożenia przez mieszkańców wniosków do strategii i do planu było niebywale istotne, gdyż dawało – być może iluzoryczne – poczucie sprawczości. Złożenie wniosku jest szansą na to, że może ktoś tam na górze usłyszy wreszcie głos mieszkańców. Niestety, dano nam zaledwie kilka dni (wnioski można było składać tylko od 4 do 30 września 2024 r.) i mało który mieszkaniec Warszawy wiedział, że ma takie prawo. Nasz zespół



redakcyjny wykorzystał w niewielkim stopniu dany czas i złożył dwa wnioski, o czym możecie Państwo przeczytać w obszernym artykule w najnowszym numerze naszego pisma. Życzę udanej lektury.

RED. NACZELNY LECH JAWORSKI

Perspektywy rozwoju biogazu i biometanu

Rozwój zrównoważonej energetyki jest kluczowy dla wzmocnienia konkurencyjności polskiej gospodarki. Strategia energetyczna powinna łączyć bezpieczeństwo, wydajność oraz konkurencyjność z minimalnym negatywnym wpływem na środowisko. Oprócz celów niskoemisyjnych, transformacja energetyczna w Polsce musi zapewniać stabilne i przystępne cenowo dostawy energii. Rozwój biogazowni może odegrać znaczącą rolę w tej transformacji, wspierając stabilność energetyczną oraz lokalnych rolników i przedsiębiorców.

Obecnie priorytetem staje się bezpieczeństwo energetyczne, a kluczem do jego osiągnięcia jest uniezależnienie od importu paliw kopalnych. Realizacja tego celu wymaga zróżnicowania źródeł energii, decentralizacji oraz dalszego rozwoju OZE, w tym produkcji biopaliw. Choć Polska dysponuje znacznym potencjałem w tej dziedzinie, to pozostaje w tyle za krajami zachodnimi. Wzrost liczby biogazowni jest widoczny, ale tempo zmian wciąż jest zbyt wolne. Tymczasem wykorzystanie odnawialnych źródeł energii mogłoby przynieść wiele korzyści dla obszarów wiejskich, wspierając działalność rolniczą i lokalne przedsiębiorstwa. Nie wspominając o tym, że realizacja unijnych celów klimatycznych, to jedno z największych wyzwań dla Polski.

Produkcja biogazu i biometanu oferuje wiele korzyści jako alternatywa dla gazu ziemnego. Znaczenie tych źródeł podkreślają

unijne i krajowe dokumenty, m.in. Krajowy Plan w dziedzinie Energii i Klimatu (KPEiK) 2030. Jest on dla Polski narzędziem wytyczającym kierunki rozwoju energetyki i polityki klimatycznej w nadchodzących latach. Wpisuje się w unijną strategię Zielonego Ładu, który dąży do osiągnięcia neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Dokument jest kluczowy, ponieważ jego realizacja wpływa na modernizację polskiej energetyki, dostosowanie jej do wymogów unijnych oraz przekształcenie gospodarki w bardziej zrównoważoną i niskoemisyjną.

Warto przypomnieć, że już w 2015 r. UE przyjęła ramową strategię dla stabilnej unii energetycznej. Miała ona na celu stworzenie spójnej, bezpiecznej i zrównoważonej polityki energetycznej dla całej Unii Europejskiej, zaś powstała jako odpowiedź na wyzwania związane z bezpieczeństwem



Materiał sponsorowany – Grupa EPL

energetycznym, rosnącymi cenami energii, a także potrzebą transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, zgodnie z założeniami unijnych działań na rzecz klimatu. Strategia unii energetycznej opiera się na pięciu filarach, które mają wzmacniać bezpieczeństwo energetyczne, integrację rynku energii, efektywność energetyczną, rozwój odnawialnych źródeł energii oraz innowacje i badania. Uchwalone w 2018 r. rozporządzenie UE (2018/1999) dotyczące zarządzania unią energetyczną, zobowiązuje państwa członkowskie do opracowania krajowych planów w zakresie energii i klimatu.

Aby biopaliwa wspierały cele środowiskowe, ich produkcja powinna opierać się na odpadach rolniczych i komunalnych, a nie na uprawach energetycznych. Biomasa używana do produkcji biogazu pochłania CO₂, co równoważy emisje powstające przy spalaniu, a sprzedaż bioodpadów może być dodatkowym źródłem dochodu dla rolni-



ków. Paliwo z biogazu jest też tańsze od importowanego, łącząc korzyści ekologiczne z ekonomicznymi.

W kolejnych latach przewidywany jest rozwój biogazowni rolniczych i mikrobiogazowni, co wynika z wprowadzenia w życie tzw. specustawy biogazowej, która znacząco ułatwiła proces inwestycyjny, przyspiesza wydawanie decyzji, ułatwia przyłączanie biogazowni do sieci i upraszcza regulacje dotyczące biomasy oraz nawozów pofermentacyjnych.

DR ADAM JARUBAS
POSEŁ DO PARLAMENTU EU,
W LATACH 2006-2018 MARSZAŁEK WOJ.
ŚWIĘTOKRZYSKIEGO, WICEPREZES PSL,
WYKŁADOWCA AKADEMICKI

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

Artyści w Powstaniu Warszawskim

80 lat temu, 1 sierpnia 1944 r. o godzinie 17:00, rozpoczęło się Powstanie Warszawskie, które trwało do 3 października, czyli aż 63 dni. Powstanie zakończyło się militarną klęską, ale nie zmienia to faktu, że było fenomenem na skalę europejską. W Powstaniu Warszawskim z bronią w ręku walczyli również artyści: aktorzy, pisarze, poeci, malarze i muzycy. Większość z nich podlegała Biuru Informacji i Propagandy Komendy Głównej Armii Krajowej.

Podczas powstania napisano kilkadziesiąt wierszy, piosenek, zorganizowano ponad 50 spotkań estradowych z artystami, wiele koncertów, nadano kilkaset audycji Polskiego Radia i radiostacji „Błyskawica”. Niemożliwym jest wymienienie wszystkich artystów biorących udział w powstaniu, dla-

rem **Janem Markowskim** ps. „Krzysztof”, który napisał utwór aby odwdziżyć się za opiekę. W czasie pobytu w szpitalu napisał również *Marsz Mokotowa*.

Krzysztof Kamil Baczyński ps. „Krzysztof”, zginął z bronią w ręku 4 sierpnia w Pałacu Blanka. **Tadeusz Gajcy** ps.

współpracujące z Niemcami, pojmały ok. 25- osobową grupę mieszkańców ul. Kopińskiej 14 i wybrawszy 7 mężczyzn dokonały na nich egzekucji. Jedną z ofiar był właśnie Rakowiecki. Inna wersja mówi, że aktor został wyrzucony z mieszkania przez okno, następnie bity karabinami a na koniec poderżnięto mu gardło. Ciało spalono wraz z ciałami innych ofiar rzezi. Jego żona Karolina Lubieńska, również walcząca w powstaniu, przeżyła wojnę.

Mariusz Maszyński – również ofiarą rzezi Ochoty (dokonanej przez Rosjan i Ukraińców z brygady SS-RONA) został rozstrzelany wraz z żoną i dwiema siostrami.

Franciszek Brodniewicz, zajmował się odnajdywaniem i dostarczaniem zrzutów broni dla walczących powstańców – zmarł 17 sierpnia na zawał serca spowodowany wybuchem bomby lotniczej na podwórzu przy ul. Złotej.

W wyniku wybuchu bomby zegarowej, umieszczonej w niemieckim czołgu pułapce na ul. Kilińskiego, zginął aktor Józef **Orwid**, a wraz z nim 300 innych osób.

W powstaniu brał również udział **Adam Brodzisz** ps. „Bonzo” – oficer kompanii saperów pułku „Baszta”, oraz jego żona Maria Bogda – sanitariuszka. Łączniczką Wojskowej Służby Kobiet była **Maria Gorczyńska, Alina Janowska** – łączniczka 8 kompanii batalionu „Kiliński”, **Irena Kwiatkowska** ps. „Basia”, **Danuta Szaflarska** ps. „Młynarzówna” oraz **Mira Zimińska-Sygietyńska**, która występowała na barykadach i w powstańczych szpitalach oraz w Teatrze Frontowym.

Na powstańczych scenach występowało wielu artystów, ale to chyba **Mieczysław Fogg** ps. „Ptaszek” – był jedynym z najpopu-

larniejszych piosenkarzy występującym na koncertach dla walczącej Warszawy. Wziął udział w 104 występach w schronach, szpitalach polowych i na barykadach.

Na koniec chciałabym przypomnieć postać zapomnianego już dziś przedwojennego refrenisty **Alberta Harrisa** (Aron Hekelman), który pod koniec Powstania Warszawskiego skomponował muzykę i napisał słowa jednej z najpiękniejszych piosenek poświęconych miastu, swoistego wyznania miłostnego warszawiaków – *Piosenki o mojej Warszawie*. Już w 1944 r. w Moskwie została ona nagrana na płytę i początkowo miała być prezentem dla Dywizji Kościuszkowskiej (jej nieoficjalnym hymnem), ale ponieważ bracia Harris nie pojawili się w Baku na spotkaniu z żołnierzami i uciekli ze Związku Radzieckiego, więc wszystkie ich piosenki wykreślono z programu orkiestry. Potem wykonywane były bez podania nazwiska twórców, zaś sam Harris w 1945 r. przekazał utwór Mieczysławowi Foggowi, darując mu pierwszy powojenny przebój i jedną z ważniejszych piosenek w całym artystycznym dorobku.

*Ja wiem, żeś ty dzisiaj nie taka
Że krwawe przeżyłaś już dni
Że rozpacz ból cię przygniata
Że muszę nad tobą zapłakać
Lecz taką, jak żyjesz w pamięci
Przywróć ofiarę swej krwi
I wierz mi, Warszawo, prócz piosenki i łzy
Jam gotów ci życie poświęcić.*

MAŁGORZATA JAWORSKA GILDE



Dowód osobisty (Kenkarta) Krystyna Krahelska, ze zbiorów AAN

tego skupie się tylko na kilku z nich.

Krystyna Krahelska ps. „Danuta” znana każdemu, bowiem to właśnie jej twarz ma Pomnik Syreny nad Wisłą. Była ona łączniczką do specjalnych poruczeń, sanitariuszką 1108 plutonu Dywizjonu „Jeleń”, który atakował Dom Prasy przy Marszałkowskiej 3/5. Zginęła już 2 sierpnia, ale zdążyła napisać słowa i muzykę do jednej z bardziej znanych piosenek powstańczych: *Hej chłopcy, bagnet na broń*.

Inna bardzo znana powstańcza piosenka *Sanitariuszka Małgorzatka* opowiada o sanitariuszce Janinie Załęskiej-Niewiarowskiej ps. „Małgorzata”. W czasie powstania opiekowała się kompozyto-

rem „Karol Topornicki” i **Zdzisław Stroiński** ps. „Marek Chmura” zginęli razem 16 sierpnia w domu przy ul. Przejazd 3.

Helena Grossówna, czyli „najpiękniejszy uśmiech Warszawy” ps. „Bystra”, porucznik AK, dowodziła oddziałem kobiecym w ramach batalionu „Sokół”. Szczęśliwie przeżyła wojnę, ale już nigdy nie odzyskała swojej pozycji w filmie i w teatrze. Ciekawostką jest fakt, że zagrała matkę Jacka i Placka w filmie „O dwóch takich co ukradli księżyc” z 1962 r.

Zbigniew Rakowiecki ps. „Leszek” walczył w działającym na Ochocie IV obwodzie „Grzymała” Warszawskiego Okręgu AK, kompania-pluton 403. 4 sierpnia podczas rzezi Ochoty rosyjskie siły SS-RONA,



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

Akcja „Pawiak”

Ostatnią operacją Batalionu „Zośka” przed wybuchem Powstania Warszawskiego była akcja „Pawiak”, przeprowadzona w nocy z 19 na 20 lipca 1944 r. Żołnierze Batalionu, razem z innymi oddziałami Brygady Dywersyjnej „Broda 53”, pod dowództwem kapitana Jana Kajusa Andrzejewskiego „Jana”, mieli zaatakować słynne więzienie Pawiak przy ul. Dzielnej. Plan zakładał zsynchronizowanie ataku z powstaniem wewnętrznym więźniów z oddziału III Pawiaka. W ramach przygotowań przemycono na teren więzienia broń, oraz nawiązano współpracę z jednym ze strażników, który miał otworzyć cele.

Do dziś nie są do końca znane okoliczności, które doprowadziły do tragicznego finału Akcji „Pawiak”. Przygotowywał ją osobiście dowódca „Brody 53” kpt. „Jan”. Miał na to tylko jedną dobę. Koncentracja oddziałów ustalona była 19 lipca na godz. 20.00 na ul. Powązkowskiej przy IV bramie cmentarza – a konkretnie na wysepce tramwajowej vis a vis tej bramy. Oddział „Osjan” miał za zadanie osłonę grupy odbijającej więźniów oraz przyjęcie niemieckiego uderzenia i zmylenie pościgu. Broń przywozła trzysobowa grupa, zaś ciężarów-

ka miała podjechać na ul. Tatarską, gdzie planowano przerzut ładunku przez mur cmentarza. Zabrakło jednak czasu na rozpoznanie terenu i w ostatniej chwili uznano, że jest to złe miejsce. Plany w związku z tym zostały zmienione, ale wiadomość nie dotarła do wszystkich uczestników.

Jak się okazało dowództwo AK w ostatniej chwili akcję całkowicie odwołało. Wiadomość ta docierała jednak do różnych osób w różnym czasie i nie była oficjalnie potwierdzona, co spowodowało zamieszanie. Część żołnierzy nie dotarła na miejsce koncentracji zaś ci, co dojechali

nie wiedzieli co mają robić dalej. Dlatego większość grupy osłonowej zamiast wrócić do domów została. Ponieważ nadeszła już godzina policyjna, schronili się na cmentarzu aby przeczekać tam noc. Wtedy rozpoczęła się strzelanina. Broni, którą mieli ze sobą, nie zdołali nawet rozpakować. Sześciu żołnierzy zginęło, trzech zostało ciężko rannych. Przewieziono ich na Pawiak i wkrótce potem zabito wszystkich, najprawdopodobniej zastrzykiem z fenolu. Ciała poległych na cmentarzu zostały przewiezione przez Niemców do kostnicy na Oczipki, a następnie pochowane przez AK pod fałszywymi nazwiskami. Po wojnie zostali ekshumowani. Miejsce spoczynku tych, których Niemcy zamordowali na Pawiaku nie są do dzisiaj znane.

Akcja „Pawiak” była prawdopodobnie niemiecką prowokacją. Stracili w nim życie niemal wszyscy członkowie oddziału „Osjan”. W dodatku, wbrew instrukcjom, niektórzy mieli wtedy przy sobie prawdziwe dokumenty. Doprowadziło to do dekonspiracji i w konsekwencji oddział przestał istnieć. Z tego też powodu ocalali członkowie grupy nie zostali powiadomieni o godzinie „W”. Ta tragedia położyła się cieniem na życiu wielu osób. Jedno jest dziś oczywiste. Polegli na Powązkach gdyby żyli, na pewno uczestniczyliby w Powstaniu Warszawskim. I zapisaliby niejedną kartę bohaterstwa i odwagi. Gdy o nich myślę to przede wszystkim jest mi żal, że zginęli tak młodo. I tak bezsen-

sownie. Właściwie nawet nie w akcji i nie w walce. Zostali zaskoczeni i po prostu wystrzelani. Okoliczności, które doprowadziły do tak tragicznego finału, nie zostały do dnia dzisiejszego wyjaśnione. Nie wiadomo co było przyczyną dezinformacji uczestników i pomimo śledztwa, które się odbyło, nie znaleziono winnych.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Jerzy Zaufall (pseudonim „Oliwa”)

Urodził się w 1923 r. w Kamieńcu Podolskim. Małą maturę zdał tuż przed wojną w gimnazjum Liceum Krzemienieckiego. Do Warszawy przybył w grudniu 1941, zaś w lutym 1943 r. wstąpił do jednostki dyspozycyjnej dywersji bojowej przy Komendzie Głównej AK „Deska 81”, oddziału O.S. „Jan” popularnie zwanego „Osjan”. W okresie „wielkiej dywersji” brał udział aż w siedemnastu akcjach bojowych odznaczając się niezwykłą odwagą, przedsiębiorczością i inteligencją. Był trzykrotnie ranny. Jako pierwszy żołnierz dywersji odznaczony został Krzyżem Virtuti Militari kl. V (za akcję pod Zaklikowem 1 czerwca 1943 r.) oraz dwukrotnie Krzyżem Walecznych. Zginął 19 lipca 1944 r., na kilka dni przed wybuchem Powstania Warszawskiego w Akcji „Pawiak”.



fot. Aleksandra Sheybal

Parkingi turystyczne – przyczynek do nowej Strategii Rozwoju Warszawy 2024+

Parkingi już dawno stały się kluczowym problemem dla władz dużych turystycznych miast. Na całym świecie urbaniści analizują strukturę przestrzenną, zwyczajnie parkingowe mieszkańców a także zapotrzebowanie na miejsca postojowe dla przyjezdnych, aby z wyprzedzeniem szukać rozwiązań problemów i projektować nowe parkingi optymalnie służące mieszkańcom i ich gościom. Tak się dzieje w większości europejskich metropolii. Wyjątkiem jest Warszawa, która nie tylko nie projektuje, ale neguje potrzebę tworzenia parkingów.

Warszawa nie posiada długofalowej strategii związanej z rozwojem ruchu turystycznego i dostosowaniem miasta do konieczności przyjęcia tysięcy autokarów turystycznych rocznie. Kilka lat temu Ratusz odpowiadając na pytania o plany dotyczące budowy parkingów dedykowanych autokarom turystycznym odwoływał się do Strategii Rozwoju #Warszawa2030, w której zapisy polityki parkingowej były potraktowane bardzo enigmatyczne. Obecne w poprzedniej Strategii Rozwoju Warszawy 2020 zapisy o udostępnieniu turystom zmotoryzowanym systemu podziemnych parkingów zlokalizowanych w pobliżu atrakcyjnych turystycznie punktów miasta (nie dotyczył ten zapis parkingów dla autokarów) całkowicie zostały wyeliminowane. Nie była przewidziana budowa podziemnych parkingów stricte turystycznych, gdyż (jak argumentował wiceprezydent Warszawy Jacek Wojciechowicz w odpowiedzi na interpelację 611/2015): „Byłoby to przedsięwzięcie niezgodne z obowiązującą Strategią zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 r. i na lata następne z 9 lipca 2009 r. Przewidywane były docelowo tylko tzw. parkingi strategiczne dla autokarów turystycznych poza centralnymi rejonami Warszawy.”

Sam fakt, że ani jeden ze strategicznych miejskich dokumentów nie zawiera wzmianki o podziemnych parkingach turystycznych budzi w najlepszym razie zdziwienie. A powinno to mocno niepokoić skoro Warszawa szczyty dynamicznym rozwojem ruchu turystycznego i już teraz deficytem miejsc postojowych dla mieszkańców oraz brakiem parkingów podziemnych. Tymczasem rozpoczęły się prace nad Strategią Rozwoju Warszawy 2040+ i nad kolejnym planem ogólnym.

Prawdopodobieństwo, iż zostaną w tych dokumentach przewidziane parkingi turystyczne, jest nikłe biorąc pod uwagę dotychczasową politykę w tym zakresie.

Może trudno porównywać Warszawę i np. Paryż, ale przecież obydwa miasta podlegają tym samym procesom i zmagają się z podobnymi problemami dotyczącymi rozwoju ruchu turystycznego. W dodatku Warszawę odwiedza średnio tylko o połowę mniej turystów niż Paryż. Tymczasem obydwa miasta dzieli kosmiczna przepaść infrastrukturalna.

Paryski system dla autokarów turystycznych składa się z trzech elementów: przystanków, parkingów krótkoterminowych i parkingów długoterminowych. Umieszczenie poszczególnych części systemu współgra z lokalizacją głównych obiektów turystycznych i istniejącej infrastruktury. Według danych szacunkowych w szczycie sezonu po Paryżu porusza około 800 - 1000 autokarów dziennie. Przygotowanych jest dla nich 430 miejsc z czego niemalże 200 na parkingach krótkoterminowych, gdzie czas postoju ograniczony jest do trzech godzin. Zlokalizowane one są w pobliżu najważniejszych i najbardziej popularnych obiektów turystycznych. Wieża Eiffla obsługiwana jest głównie przez te znajdujące się wzdłuż Avenue Joseph Bouvard i Avenue Gustave Eiffel. Szczególnie skrupulatnie służby par-

kingowe pilnują tam maksymalnego czasu postoju. Większość autokarów odwiedza również jeden z największych podziemnych parkingów, zlokalizowany pod muzeum słynnego Pałacu Luwr, gdzie dla autobusów przygotowano poziom mieszczący ok. 80 autokarów. Również tam czas postoju ograniczony jest do trzech godzin. Popularnym miejscem są stanowiska postojowe wzdłuż Cours la Reine skąd bardzo blisko do placu Concorde i Pól Elizejskich. Wzgórze Montmarte z Bazyliką Sacré-Cœur dostępne jest z przystanku zlokalizowanego przy Boulevard de Rochechouart 45 (w pobliżu znajduje się również słynny plac Pigalle). Parkingi długoterminowe znajdują się w większej odległości od centrum. Największy o pojemności 80 autokarów zlokalizowany jest w pobliżu hali Bercy na południowym wschodzie miasta, tuż przy obwodnicy. Po przeciwnej stronie, przy Place du Général Koenig, znajduje się drugi duży parking Pershing. Pozostałe mają pojemność od dwóch do ośmiu autokarów i znajdują się w różnych punktach Paryża.

W większości europejskich metropolii system parkowania w ścisłym centrum zazwyczaj opiera się na przystankach turystycznych. W Paryżu przystanki nie są najważniejszym elementem infrastruktury, co jest możliwe ogromnym parkingom podziemnym, polityce ogranicza-

jącej ruch pomiędzy przystankami i parkingami oraz dzięki miejscom na parkingach długoterminowych poza ścisłym centrum, z których turyści się przemieszczają bardzo dobrze rozbudowaną siecią metra i kolejek dojazdowych. To pozwala na szybkie zwiedzanie bez potrzeby poruszania się autokarem. Korzystanie z tego systemu jest oczywiście płatne, ale w prosty sposób można kupić wjazdówki. Paryski system ma za zadanie zminimalizowanie ruchu autokarów i jednocześnie zapewnienie komfortu mieszkańców.

A teraz jak to wygląda w Warszawie? Na terenie miasta są nieliczne miejsca postojowe dla autokarów w kilku strategicznych lokalizacjach: przy Parku Fontann na Wybrzeżu Gdańskim, na Placu Defilad (tam jest parking przeznaczony dla samochodów osobowych i autokarów, brak jest jednak wyznaczonych stanowisk dla autokarów, zaś większa ilość stanowisk może zostać przygotowana po wcześniejszym uzgodnieniu telefonicznym), na ul. Myśliwieckiej czyli przy Łazienkach, pod wiaduktem Mostu Śląsko-Dąbrowskiego czyli na Mariensztacie (gdzie zapotrzebowanie na miejsca jest wielokrotnie większe). Jest też kilka miejsc na ul. Świętojerskiej, pod Muzeum Narodowym, na pl. Teatralnym, na Anielewicza przy Muzeum POLIN, na Bonifraterskiej przy Stadionie Polonii, na Matejki przy Sejmie, na pl. Grzybowski (przy Twardej), przy CNK, na Targowej przy Muzeum Pragi, na pl. Piłsudskiego i między Żurawią a Nowogrodzką. Każda z tych lokalizacji to 2-3 miejsca (maksymalnie 15), zaś zatrzymanie się tam w sezonie graniczy z cudem. Świetnym przykładem jest parking pod wiaduktem Mostu Śląsko-Dąbrowskiego, z którego autokary się wręcz wylewają oraz CNK – autokary turystyczne parkują gdzie popadnie na całym Powiślu.

STANISŁAW SKIBIŃSKI



Źródło: Aleksandra Sheybal

I końca nie widać

Przebudowa przejścia dla pieszych przez Wisłostradę rozpoczęła się w czerwcu 2024 r., a pierwotnie miała zakończyć się we wrześniu. Prace jednak nie zostały ukończone na czas. ZDM zapowiada ich finał w listopadzie 2024 r. Opóźnienie wynosi więc 2 miesiące.

Przebudowa przejścia dla pieszych przez Wisłostradę to część większego projektu, obejmującego budowę nowego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną na poziomie ulicy oraz modernizację infrastruktury dla rowerzystów i pieszych.

Przebudowa nieuchronnie wiązała się z tymczasowymi zmianami w organizacji ruchu i tym samym z utrudnieniami dla kierowców, pieszych i rowerzystów. Zamknięty został wyjazd z Karowej na Wisłostradę oraz zmniejszona została liczba dostępnych

pasów ruchu na Wisłostradzie (zajęcie prawego pasa w kierunku Mokotowa i lewego pasa w stronę Żoliborza). Nastąpiły również zmiany w komunikacji miejskiej – linie autobusowe 106 i 118 nie mogły dojechać do pętli Mariensztat i musiały kończyć

trasę wcześniej, na przystanku Browarna. Wpływało to na czas i komfort przejazdu pasażerów ZTM, którzy musieli korzystać z objazdów lub innych przesiadek.

Projekt, który pierwotnie miał zakończyć się we wrześniu a planowany był na okres wakacyjny, aby nie utrudniać życia mieszkańcom Powiśla oraz nie blokować jednej z najważniejszych osi komunikacyjnych miasta - napotkał opóźnienia. Drogowcy nieudolnie je tłumaczą zmiennymi warunkami pogodowymi, zwiększonym zakresem prac oraz trudnościami w organizacji ruchu. Jest to o tyle absurdalne, że lato było dość pogodne, zaś wszelkie utrudnienia w ruchu wynikały z tej przeciągającej się inwestycji a nie odwrotnie.

Zakończenie wszystkich prac planowane jest ponoć w listopadzie, ale plac budowy nie napawa optymizmem. Cała inwestycja ciągnie się niemiłosiernie i wygląda na to, że po otwarciu ulicy Karowej nie zostanie jeszcze ukończona. Warto również zwrócić uwagę na to, że przebudowa nie została zaprojektowana i wykonana razem z kładką przez Wisłę, ale w historycznym trybie awaryjnym, gdy się okazało, że na zjeździe z kładki tworzy się kocioł a całość jest jedną wielką architektoniczną pomyłką.

REDAKCJA



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, zaproponujemy warunki realizacji zlecenia oraz wycenimy usługę.**

biuro@akka.waw.pl • tel. 785 73 07 03

Coś dla Robinsona?

Wszyscy jesteśmy fachowcami. Specami od komunikacji, budownictwa czy nazewnictwa. Wystarczy wejść na pierwsze z brzegu forum i proszę bardzo – aż dziw, że wybierając firmy do realizacji warszawskich inwestycji urzędnicy nie rekrutują ich z internetu.

Choć ostatnio nie mam pewności, czy przypadkiem ZDM nie korzysta jednak z wiedzy i talentu takich domorosłych fachowców. Szczególnie do realizacji flagowych przedsięwzięć - instalowania progów spowalniających czy wysepki - azylów dla pieszych. Liczy się idea, a wykonanie okazuje się całkowicie drugorzędne, nawet jeśli efekt przeczy zasadom fizyki i zdrowego rozsądku.

Przykłady można by mnożyć, ale mój ulubiony, to „azyl” na Kruczkowskiego, który powinno się zgłosić do prokuratury, jako konstrukcję zagrażającą życiu i zdrowiu użytkowników. Sztuka jest sztuka, wysepka miała być to jest i wszyscy są zadowoleni. Tymczasem pieszy na niej nie jest bezpieczny, co gołym okiem widać na załączonym zdjęciu. Widać, że ktoś - po tanioci - zamiast wykonać porządną projekt prze-



budowy całej jezdni, zamontował tę plastikową atrapę i namalował kilka pasków na asfalcie. Swoją drogą czytelnicy, którzy w tym rejonie bywają pamiętają na pewno, że montaż tego cuda został wykonany po raz pierwszy mniej więcej na tydzień przed rozpoczęciem prac remontowych na wiadukcie Mostu Poniatowskiego. Ze względu na nie-

zbędną zmianę organizacji ruchu wysepka została zdemontowana i dopiero przed kilkoma tygodniami pojawiła się ponownie. Koordynacja remontów i wiedza miejskich urzędników zwala z nóg. Ciekawe również, ile nas, podatników te fikołki kosztowały?

REDAKCJA

Uprzywilejowani?

Z prawdziwą przyjemnością obserwuję jak warszawiacy uaktywnili się sportowo. Może mam lekką sklerozę, ale jednak wydaje mi się, że za czasów mojego dzieciństwa ludzka nie jeździła tak tłumnie na rowerach, nie mówiąc o rolkach (których przecież nie było), hulajnogach czy deskorolkach. To, co widuje się obecnie we wszystkich stołecznych parkach, lasach czy na bulwarach to po prostu sportowe szaleństwo na niespotykaną dotąd skalę. Sam, korzystając ze sprzyjającej aury, przemieszczam się pieszo lub na zwykłej hulajnodze (bynajmniej nie elektrycznej), który to środek transportu nie wzbudza takich emocji jak rower – jest znacznie poręczniejszy.

Jako byt pośredni pomiędzy pieszym a rowerzystą nie uczestniczę zazwyczaj w werbalnych przepychankach. Nie sympatyzuję z żadną stroną konfliktu i chyba, wobec tego, widzę dość wyraźnie kilka problemów. Na pewno należy do nich brak ścieżek rowerowych. Ale to jest zagadnienie o sporej dynamice zmian i nie demonizowałabym go. Będzie coraz lepiej.

Dużo większy kłopot sprawiają jednak sami użytkownicy. Piesi, którzy maszerują po ścieżkach. I rowerzyści, którzy jeżdżą po chodnikach oraz przejściach dla pieszych ni zsiadając z siodła. O zgrozo zasuwa również po chodnikach w miejscach, gdzie są ścieżki (patrz ul. Marszałkowska czy ul. Topiel). Do szaleństwa doprowadzają mnie rowerzyści, ci którzy lawirują wśród pieszych



na 1,5 metrowym chodniku mając po drugiej stronie ulicy wypasioną ścieżkę. To jest powszechne łamanie prawa.

Równie źle reaguję na rowery na Krakowskim Przedmieściu – ulicą niemal nie jeździ, a cykliści meandrują. wśród japońskich turystów, dzieci na rowerkach, matek z wózkami i tłumu studentów zajętych konwersacją.

Rozpędzony rower to jest śmiertel-

ne niebezpieczeństwo. Dziecko w konfrontacji nie ma żadnych szans. I wpada taki jeden z drugim „z górki na pazurki” prosto z Tamki, gdzie rozwinął drugą nadświatelną, prosto w tłum na przystanku autobusowym. Jak torpeda. Rower na chodniku i na przejściu dla pieszych to bezprawie. Tymczasem wystarczy stanąć na skrzyżowaniu i się rozejrzeć.

KAROL GOTTLIEB

