



Warszawska Syrenka

NR 7 • Warszawa, XII 2024 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

SPOŁECZNA PARTYCYPACJA W PRAKTYCE

Niemal dokładnie za rok (31 grudnia 2025 r.), upływa ustawowy termin sporządzenia przez gminy, w tym gminę m. st. Warszawy, nowych planów urbanistycznych.

O ile znam życie, urzędnicy przeforsują głównie swoje pomysły, często sprowadzające się do zawężania i zamykania ulic i to nie tylko w Śródmieściu, a także zabudowy każdego wolnego skrawka terenu. Jestem przekonany, że my – mieszkańcy Warszawy – powinniśmy być (przynajmniej) do końca 2025 r. bardziej czujni i aktywni w sprawach związanych z polityką przestrzenną naszego miasta oraz z planami jego zagospodarowania.

Chyba każdy z mieszkańców ma swoje pomysły, szczególnie dotyczące miejsc jemu najbliższych. Mało kto natomiast interesuje się zapisami w planie, które odnoszą się do przyszłości, a szczególnie projektów w ska-

li makro, na przykład zabudowy terenu lotniska Okęcie (ok. 1000 ha) po ewentualnej jego likwidacji.

4 lipca 2024 r. radni m.st. Warszawy podjęli decyzję o rozpoczęciu prac nad Strategią Rozwoju Warszawy 2040+ oraz nad planem ogólnym. Dokumenty te określa, 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 we wrześniu 2024 r. przesłałem do m. st. Warszawy postulaty

dotyczące kluczowych spraw dla rozwoju Warszawy.

29 listopada otrzymałem odpowiedź, iż będą one analizowane i wykorzystane w kolejnych etapach prac nad strategią, w tym podczas doprecyzowywania zakresu kierunków działań. Dodano, że z uwagi na różny poziom szczegółowości uzyskanych postulatów, przyjęty sposób prac oraz wymagane do przeprowadzenia ustawami procedury i ograniczenia czasowe, na tym etapie Ratusz nie będzie się do nich szczegółowo odnosić. Postulaty będą podlegać przeglądowi aż do momentu przedstawienia Radzie m.st. Warszawy projektu strategii do uchwalenia.



Zostałem również zachęcony do włączenia się w kolejny etap prac nad strategią, czyli konsultacji założeń programowych, które zostały przygotowane m.in. na podstawie wniosków z diagnozy, wstępnych wyników ewaluacji Strategii #Warszawa2030, wyników wrześniowej ankiety oraz uzyskanych postulatów. Założenia mają pokazać wstępny układ celów i kierunków działań oraz ramowe wytyczne dla polityki przestrzennej. Dyskusja ma się odbywać podczas spotkań oraz przez formularz online, który można wypełnić od 3 grudnia 2024 do 6 stycznia 2025.

No cóż. Mieszkańcy mieli i mają niestety mało czasu, aby złożyć swoje uwagi. Tak jak napisałem na początku zapewne urzędnicy przeforsują głównie swoje pomysły. A szkoda. Bo to, co nas otacza, miejsce w którym żyjemy, powinno być naszym wspólnym dziełem. Tyle się mówi przecież o partycypacji społecznej.

DR HAB. LECH KRÓLIKOWSKI



Drodzy Czytelnicy,

w tym magicznym czasie Bożego Narodzenia pragnę złożyć Wam najserdeczniejsze życzenia radości, spokoju i miłości. Niech te święta będą chwilą wytchnienia od codziennego pośpiechu, okazją do spędzenia czasu z bliskimi i napełnią Wasze serca ciepłem oraz nadzieją na nadchodzący rok.

Niech Nowy Rok przyniesie wiele sukcesów, spełnienie marzeń i inspiracji do odkrywania nowych możliwości. Dziękujemy, że jesteście z nami i wspieracie naszą redakcję swoją obecnością i uwagą. To dzięki Wam możemy tworzyć i rozwijać naszą pasję. Wesółych Świąt i szczęśliwego Nowego Roku!



*Z wyrazami wdzięczności i serdecznymi pozdrowieniami,
Lech Jaworski, Redaktor Naczelny*



- 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

Partnerstwo Publiczno-Prywatne w finansowaniu zielonej energii

Partnerstwo publiczno-privatne (PPP) w Polsce budzi różnorodne opinie. Z jednej strony postrzegane jest jako szansa na przyspieszenie rozwoju infrastruktury oraz poprawę efektywności w świadczeniu usług publicznych. Z drugiej strony jednak, jego wdrażanie napotyka liczne wyzwania, takie jak złożone procedury, istotne ryzyka czy ograniczone zaufanie społeczne. Choć PPP jest wspierane w deklaracjach, liczba i wartość zawieranych umów w ostatnich latach spada, co świadczy o jego ograniczonym upowszechnieniu.

PPP to model współpracy, w którym sektor publiczny i prywatny dzielą między sobą zadania oraz ryzyka związane z realizacją usług publicznych. Partner prywatny angażuje się w inwestycje, często finansując ich znaczną część, natomiast odpowiedzialność za dostępność usług zgodną z przepisami prawa pozostaje po stronie władzy publicznej. Partner prywatny jest wynagradzany ze środków publicznych lub poprzez opłaty od użytkowników infrastruktury, co umożliwia długoterminowe finansowanie projektów.

Rozwój infrastruktury oraz wysoki

standard usług publicznych to fundamenty wzrostu gospodarczego Polski. Jednak ograniczenia budżetowe sektora publicznego, szczególnie w obszarach takich jak transport, energia, środowisko, zdrowie czy edukacja, sprawiają, że niezbędne jest włączanie kapitału prywatnego. Tymczasem PPP pozwala realizować inwestycje bez znacznego obciążania środków publicznych, umożliwiając jednoczesną realizację większej liczby projektów. Pobudza również rozwój przedsiębiorczości i tworzy miejsca pracy. Wynagrodzenie partnera prywatnego jest powiązane z jakością świadczonych usług,



Materiał sponsorowany – Grupa EPL

co motywuje do skutecznego zarządzania projektami, zaś sektor prywatny zapewnia kompleksowe podejście do inwestycji, co zwiększa szanse na dotrzymanie terminów.

Partnerstwo publiczno-privatne odgrywa coraz większą rolę w finansowaniu zielonej energii, przyczyniając się do realizacji projektów związanych z transformacją energetyczną. Modele PPP umożliwiają połączenie zasobów sektora publicznego z kapitałem i know-how sektora prywatnego, co z kolei jest kluczowe w rozwijaniu innowacyjnych i kosztownych technologii energetycznych.

Ze względu na ograniczone budżety państw, PPP pozwala angażować środki prywatne w budowę i rozwój infrastruktury energetycznej, takie jak farmy wiatrowe, elektrownie słoneczne czy projekty związane z magazynowaniem energii. Takie przedsięwzięcia wiążą się z różnorodnymi ryzykami, od technologicznych po finansowe, zaś PPP pozwala na ich odpowiednie przypisanie partnerom publicznym i prywatnym, co zwiększa stabilność. Dzięki współpracy sektora publicznego i prywatnego możliwa jest realizacja dużych projektów energetycznych, które wymagają znacznych inwestycji początkowych – takich jak morskie farmy wiatrowe czy sieci przesyłowe energii.

W wielu krajach, w tym w Polsce, partnerstwa publiczno-privatne wykorzystywane są do budowy farm wiatrowych na lądzie



i morzu. Sektor publiczny zapewnia wsparcie regulacyjne i dostęp do terenów, a sektor prywatny odpowiada za finansowanie i realizację. Projekty PPP wspierają również budowę instalacji fotowoltaicznych na obiektach publicznych, takich jak szkoły czy szpitale, obniżając koszty energii dla tych instytucji. Inwestycje w technologie magazynowania energii, niezbędne dla stabilności sieci, są realizowane poprzez PPP, co pozwala na wprowadzenie innowacyjnych rozwiązań przy jednoczesnym ograniczeniu obciążeń dla sektora publicznego.

PPP w zielonej energii to efektywne narzędzie wspierające transformację energetyczną, umożliwiające realizację kosztownych i innowacyjnych projektów. Odpowiednio przygotowane partnerstwa mogą przyspieszyć dekarbonizację gospodarki, jednocześnie wspierając rozwój lokalnych społeczności i poprawiając bezpieczeństwo energetyczne.

DR ADAM JARUBAS

POSEŁ DO PARLAMENTU EU,

W LATACH 2006-2018 MARSZAŁEK WOJ.

ŚWIĘTOKRZYSKIEGO, WICEPREZES PSL,

WYKŁADOWCA AKADEMICKI



Wyścigi z urzędnikami

We wrześniu 2014 r. Rada Warszawy podjęła uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia „mikroplanu” działki przy przedszkolu nr 24, ul. Drewniana 10/16. Podyktowane to było koniecznością utrzymania funkcji oświatowej, aby wykluczyć zabudowę komercyjną i zapewnić dalsze funkcjonowanie przedszkola.

W wyniku zwrotu dekreto-
wych roz-
czeniach została objęta część dział-
ki ewidencyjnej nr 24/4, położonej na tere-
nie placu zabaw. Właściciel odzyskanej nie-
ruchomości mógł więc dążyć do wydania
warunków zabudowy i pozwolenia na budo-
wę a w konsekwencji rozpocząć inwestycję.
Stąd w uzasadnieniu do projektu uchwały
nad przystąpieniem do „mikroplanu”, wła-

dze miasta wskazały na konieczność szyb-
kiego działania, argumentując, iż w aktual-
nej sytuacji prawnej bardziej chronione jest
prawo własności i dysponowania nierucho-
mością niż priorytety lokalnej społeczności
i standardy urbanistyczne. Tym bardziej, że
istnieje jednoczesny brak norm opisujących
niezbędne przestrzenne wyposażenie przed-
szkoli publicznych i tylko plan może zabez-

pieczyć dotychczasowy teren przedszkola
przed funkcjonalną i przestrzenną degra-
dacją.

Uchwała o przystąpieniu do prac nad
tym planem została podjęta w październiku
2014 r. Rok później, gdy plan wciąż jeszcze
powstawał, stołeczny ratusz zwrócił w try-
bie reprivatyzacji 1,5 tys. m kw. w naroż-
niku ulicy Topiel i Leszczyńskiej, zaś grunt
przejęła firma deweloperska Marvipol.
O tym, że taka zapadła decyzja, ówczesni
radni z Komisji Ładu Przestrzennego Rady
Warszawy dowiedzieli się, gdy zadali pyta-
nie o to na jakim etapie jest „mikroplan”
mający chronić w/w działkę.

Biuro Architektury działało w tempie
wyjątkowo ekspresowym. Dość powiedzieć,
że po trzech i pół roku prac nad dokumen-
tem, który miał ochronić przedszkole przy
Drewnianej, okazało się, że planu nadal nie
ma a developer zdobył już pozwolenie na
budowę i rozpoczął prace. Wiceprezydent
Michał Olszewski poinformował radnych,

że taką decyzję podjął zespół koordynujący.
Cały zatem zamysł dotyczący „mikroplanu”
szlag trafił, praca poszła w komin a radni
zostali wystrychnięci na dudka. A właściwie
w konia zrobiono głównie mieszkańców.

Inwestycja u zbiegu ulicy Leszczyńskiej
i Topiel powstała. Budynek jest koszmarnie
brzydki i tandetny, zaś jego elewacja, od
strony przedszkola, to po prostu lita ściana
betonu. Ponoć miał to być architektonicz-
ny majstersztyk, dzięki któremu ten kolos
miał się pięknie komponować z otoczeniem,
w tym z sąsiadującym przedszkolem. Nic
bardziej mylnego.

„Mikroplany” powołano do życia po
to aby chronić, zaś ich idea polegała na bar-
dzo szybkim procedowaniu. W tym przypad-
ku procedowano tak długo i opieszale (nie
ulega wątpliwości iż celowo), aby nie udało
się zabezpieczyć chronionej działki. I nie jest
to odosobniony przypadek niestety.

STANISŁAW SKIBIŃSKI



ISSN 2956-7793

Wydawca: AKKA spółka z o.o.

www.warszawskasyrenka.waw.pl

 WarszawaSyrenka
 WarszawaSyrenka

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

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

Czy są nam jeszcze potrzebne?

Towarzystwa przyjaciół miast, takie jak „Towarzystwo Przyjaciół Warszawy”, odegrały ogromną rolę w przeszłości – zarówno podczas odbudowy po wojnie, jak i w pielęgnowaniu dziedzictwa kulturowego i historycznego. Ale czy są nadal potrzebne? Moim zdaniem tak, i to bardzo.

W czasach, gdy rozwój miast często oznacza niszczenie zabytków czy historycznej tkanki miejskiej, takie organizacje są strażnikami tradycji. Działają na rzecz ochrony miejsc ważnych dla tożsamości lokalnej, organizują wystawy, wycieczki i publikują książki. Dzięki temu łączą, tworząc wspólnotę ludzi bardziej świadomie uczestniczących w życiu społecznym, a także współpracujących na rzecz wspólnych celów – np. poprawy przestrzeni publicznej.

W dobie globalizacji często zapominamy o swojej małej ojczyźnie. Towarzystwa prowadzą działania edukacyjne, przypominają o lokalnych bohaterach, wydarzeniach i tradycjach. To pomaga budować poczucie dumy z miejsca, w którym żyjemy. Działalność takich organizacji jest potrzebna również jako głos społeczny w dialogu z władzami. Towarzystwa często wskazują, co warto zachować, a co poprawić w urbanistyce, kulturze czy polityce społecznej.

Starsze pokolenia, które pamiętają dawne czasy, mogą dzielić się wiedzą

z młodszymi. To świetny sposób na budowanie mostów międzypokoleniowych. W dynamicznie zmieniającym się świecie, gdzie nie zawsze mamy czas na refleksję, takie towarzystwa przypominają, że miasto to coś więcej niż budynki i ulice – to także ludzie, tradycje i historia.

Warszawa również ma swoje towarzystwo – jest nim założone 18 marca 1963 r. Towarzystwo Przyjaciół Warszawy, którego twórcą był Stanisław Lorentz. Celem stowarzyszenia jest promocja i ochrona dziedzictwa Warszawy oraz integracja mieszkańców poprzez różnorodne działania społeczne, edukacyjne i kulturalne.

TPW ma swoją główną siedzibę przy Placu Zamkowym 10 i działa w ramach oddziałów zlokalizowanych w różnych dzielnicach Warszawy. Członkowie Towarzystwa angażują się w rozwój miasta, budując więzi między dawnymi i nowymi mieszkańcami oraz promując troskę o wspólne dobro Warszawy. Towarzystwo Przyjaciół Warszawy odgrywa ważną rolę w ochronie i promocji dziedzictwa stoli-

cy, inspirując kolejne pokolenia do dbania o miasto.



fot. Zbyszko Siemaszko, Walne Zgromadzenie członków Towarzystwa Przyjaciół Warszawy w Muzeum Narodowym w Warszawie, prof. Stanisław Lorentz, 24 lutego 1964 r., ze zbiorów NAC

Smutnym świadectwem czasu jest jednak to, że w działalność TPW angażuje się coraz mniej ludzi młodych, dla których taka forma funkcjonowania staje się nieatrakcyjna i niepotrzebna. Niebawem może się okazać, że to wielkie dzieło jakim było ponad 60 lat działalności Towarzystwa, przejdzie do historii wraz z ostatnimi odchodzącymi społecznikami.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Towarzystwo Przyjaciół Warszawy

Oddział Ursus

Wylewanie dziecka z kąpielą

Coraz więcej miast w Polsce i na świecie zmierza ku wyeliminowaniu samochodów osobowych z centrów, argumentując, że to sposób na poprawę jakości życia, zmniejszenie korków i poprawę stanu środowiska. Choć na papierze brzmi to obiecująco, praktyka pokazuje, że problem pozostaje, a nawet przybiera nowe formy.

Proby rozwiązań, takie jak ograniczanie miejsc parkingowych czy zamykanie kolejnych ulic, są inspirowane przykładami z zachodnich metropolii, ale



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanuafaktura

pozbywanie się aut niekoniecznie przynosi oczekiwane rezultaty. Dlaczego?

Dlatego, że zamiast samochodów prywatnych, ulice zapelniają się pojazda-

mi dostawczymi, taksówkami i przewoźnikami pokroju Ubera. Zwężanie ulic, budowa ścieżek rowerowych i stawianie słupków i wysepek przyczynia się do korków (w tym większej emisji spalin) oraz zatorów komunikacji miejskiej. To zmusza pasażerów do szukania innych rozwiązań.

Jak widać problem nie tkwi jedynie w samych autach, ale w potrzebach ludzi, które nadal wymagają zaspokojenia. To wyzwanie, które wymaga przemyślanych strategii, uwzględniających nie tylko ograniczenia, ale też realia życia mieszkańców.

REDAKCJA

Na gwóźdź mi te butki?

Takie pytanie, skądinąd bardzo inteligentnie, zadało mi dziecko gdy na Gwiazdkę podarowałem mu kapciuszki. No właśnie. Dokładnie takie samo pytanie powinni zadać Warszawiacy Prezydentowi, gdy dowiadują się o kolejnych upominkach, typu kładka pieszo-rowerowa, czy też Muzeum Sztuki Nowoczesnej.

Wszelkie dyskusje o nowych przedsięwzięciach powinny się zacząć właśnie od pytań. O to po co i dla kogo coś powstaje. W dalszej kolejności należy zadać pytanie o koszt. To czy jest on nadmiernie wysoki, czy zupełnie do zniesienia wynika w prosty sposób z tego jaka jest przydatność inwestycji.

tylko dla wąskiej elitarnej grupy.

Nieco mniejszy dylemat budzi kładka pieszo-rowerowa za 154 mln. Znowu musimy sobie zadać pytanie dla kogo ona jest i czemu służy. Już wiemy z praktyki, że ani ona piesza, ani rowerowa. Prowadzi znikąd do nikąd, zaś jej przydatność ma charakter wyłącznie rekreacyjny - w ciepłe week-

co mieszkają na Białoleścu lub w Ursusie i po pracy spędzają godzinę w korku aby wrócić do domu? Czy może dla tych, co pracują w centrum i wyskakują jedynie na szybki lunch. a po pracy gnają do domu? A może dla tych, co mają ten wyjątkowy przywilej, że tam mieszkają? Spieszę donieść, że gadanie o tych zachwyconych mieszkańcach to

I najbardziej ich interesuje funkcjonalność. Czyli co? Czyli przystanek niedaleko domu, autobus co 5 minut a nie co 20 minut, możliwość podjechania z bagażem pod drzwi własnego domu, a nie kilometr dalej, szybkie załatwienie sprawy.

Tymczasem zachwyceni miejscy aktywiści używają takiego chwytliwego sloganu, że „nareszcie centrum będzie dla ludzi a nie dla samochodów”. Tyle tylko, że jeśli przestrzeń ma być dla ludzi, a samochody też są dla ludzi, to kluczowy wniosek brzmi: to nie samochody są problemem, ale sposób, w jaki organizujemy przestrzeń z ich udziałem. Innymi słowy, nie chodzi o to, żeby całkowicie eliminować samochody, ale o to, żeby priorytet w przestrzeni miejskiej był zawsze po stronie ludzi, ich potrzeb i komfortu – zarówno tych poruszających się pieszo, na rowerach, transportem publicznym, jak i tych korzystających z samochodów.

Przestrzeń powinna być dla ludzi, a samochody mają być jedynie jej uzupełnieniem – wygodnym, ale nie dominującym środkiem transportu. Klucz tkwi w takim projektowaniu miast, które stawia na pierwszym miejscu potrzeby człowieka jako mieszkańca i użytkownika przestrzeni publicznej. A aktywiści, a za ich namową władze miasta, nie kierują się takimi zasadami – nie chodzi im o zaspokojenie potrzeb człowieka, szczególnie jako mieszkańca będącego przecież również użytkownikiem samochodu, a jedynie o realizację jakiegoś chorego pomysłu na miasto.

W tym utopijnym planie duża grupa mieszkańców zostaje wykluczona, bo funduje się jej likwidację miejsc postojowych (proszę mi wierzyć, że jeden podziemny parking nie załatwia sprawy gdy ma się np.



fot. Aleksandra Sheybal

Weźmy na przykład gmach Muzeum Sztuki Nowoczesnej, który kosztował bagatelą 640 mln zł. Jeżeli pominiemy wzniosłe opowieści o znaczeniu sztuki, to pozostaje nam oczywiste pytanie o to dla kogo Muzeum zostało zbudowane i komu będzie służyć? Oczywiście natychmiast ktoś mi tu powie, że w weekend otwarcia odwiedziło MSN 50 tys. osób. Super, ja również. Ale po pierwsze wejścia nie były biletowane, po drugie wszystkich pchała ciekawość. Czy zatem ten paskudny kolos (trudno, niech będzie, żem cham i prostak), którego utrzymanie będzie wynosiło 20 mln rocznie przyciągnie wystarczające rzesze wielbicieli sztuki nowoczesnej, aby uzasadnić tak gigantyczny wydatek? Wątpię. Publiczne pieniądze zostały wydane nie dla wspólnego dobra i wspólnej społecznej użyteczności,

endy walą tam tłumy turystów i warszawiaków. Czy jednak publiczne pieniądze zostały wydane racjonalnie? Nie. Bo choć padały argumenty o niezbędności przeprawy rowerowej dla licznych mieszkańców poruszających się jednośladami w drodze do pracy, to w praktyce od października pies z kulawą nogą nie korzysta z kładki. Codziennie ok. godz. 7:45 robię zdjęcie i proszę mi wierzyć, tłumów cyklistów pędzących do pracy jakoś nie udało mi się uwiecznić.

No to trzeci przykład - „Nowe Centrum Warszawy”, czyli metamorfoza śródmiejskiego kwartału z ulicami Złota i Zgoda - za skromne (w porównaniu z poprzednimi inwestycjami) 50 mln zł. I tu jeszcze raz pytanie po co i dla kogo? Urzędnicy, rzecz jasna, zakrzykną gromko, że dla mieszkańców. No dobra, ale dla których mieszkańców? Tych,

czysta demagogia, bo większość normalnych ludzi nie ma czasu aby tam spacerować i popijać kawę. Większość gna z autobusu do tramwaju, z domu do pracy, ze szkoły do domu, do przychodni czy urzędu.



fot. Aleksandra Sheybal

małe dzieci czy starszych rodziców), chaos komunikacyjny wynikający z kastracji sieci drogowej i związane z tym wieczne korki na pozostałych ulicach oraz spaliny będące tego oczywistą konsekwencją.

Przykład ul. Świętokrzyskiej dobitnie dowodzi, że zmniejszanie przepustowości, w tak ważnej części miasta, kończy się korkiem od rana do wieczora. Teraz, gdy znikną „bajpasy” mniejszych uliczek, będzie jeszcze gorzej. Gdy po likwidacji tunelu pod Marszałkowską jedyny wyjazd z okolic ul. Złotej na południe, to będzie lewoskręt na skrzyżowaniu Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej, to zacznie się koszmar i jest to wniosek na podstawie analizy potrzeb komunikacyjnych w tym rejonie.

Po pierwsze mieszka tam kilka, o ile nie kilkanaście, tysięcy stałych mieszkańców, po drugie usytuowane tam są liczne urzędy i instytucje (np. NBP, Ministerstwo Finansów, Poczta Główna), przychodnie, sklepy, restauracje, hotele, kluby i inne obiekty użyteczności publicznej (np. Filharmonia Narodowa, kino „Atlantic”). Musi funkcjonować komunikacja miejska, należy realizować dostawy do sklepów i istnieje konieczność dostarczania przesyłek, powinna mieć dojazd Straż Pożarna i Pogotowie Ratunkowe, Policja oraz Straż Miejska. Są tam też „Domy Towarowe Centrum” i Telewizja Polska a także wiele małych firm i biurowce dużych korporacji czy stowarzyszeń takich jak NOT. No i są taksówki, które zastępują samochody prywatne a namnażają się w postępie geometrycznym, bo zapotrzebowanie na nie stale rośnie. A po trzecie Świętokrzyska, to nadal ulica tranzytowa – jak by nie czarować rzeczywistości – więc ruch lokalny blokowany już jest – a będzie jeszcze bardziej, wła-

śnie przez korek na Świętokrzyskiej.

Eliminacja ruchu w centralnych rejonach Warszawy, to utopia. Stworzenie pięknej przestrzeni publicznej pełnej ludzi, zieleni i ogródków kawiarnianych to pobożne życzenie, bo ktoś tam jeszcze musi z tego korzystać – polski klimat niezmiennie (i zapewne jeszcze przez kilka lat) nie sprzyja prześiadaniu z kawą pod chmurką przez cały rok, zaś zwykli śmiertelnicy powinni mieć czas, aby tam dotrzeć – zazwyczaj go nie mają. Turystów również jest jak na lekarstwo gdy wiatr hula. Na ławeczkach przesiadują imprezowicze i menele – zresztą te ławeczki zaraz znikną, bo ktoś je oprotestuje właśnie ze względu na tych niechcianych gości.

Pomijając stan obecny, czyli wielką dziurę w ziemi i codzienne zmiany organizacji ruchu w tym rejonie, cała ta przebudowa jest czystą żywą paranoją. Oczywiście będzie ładniej, ale czy nie chodzi przede wszystkim o funkcjonalność i użyteczność oraz wygodę mieszkańców? Powojenni architekci byli wizjonerami i zaprojektowali w tym rejonie przestrzeń publiczną – interesującą i wygodną. Przewidzieli również rozwój motoryzacji. Oczywiście ta przestrzeń uległa z czasem degradacji i wymaga liftingu, ale dlaczego zamiast się rozwijać zaczynamy się cofać i niszczyć?

Dlaczego centrum Warszawy chcemy koniecznie uczynić deptakiem? Dlaczego wizjonerskie pomysły zastępujemy urbani-



fot. Aleksandra Sheybal

Tłumy cyklistów pędzących do pracy, środa 18.12.2024 r., godz. 7:35 rano

stycznym cinkciarstwem? Dlaczego wypełniamy ściśle centrum tak katastrofalnymi projektami jak Muzeum Sztuki Nowoczesnej, zamiast rozpiąć projekt na realizację pięknego, funkcjonalnego miasta? Dlaczego siejemy łąki kwietne i stawiamy ule na PKiN pozwalając jednocześnie na burzenie ostoi jak ostatnio na ul. Łódzkiej?

Brakuje szacunku dla przeszłości i jednocześnie wizji na miarę XXI w. Koncentrujemy się na jakiejś manufakturze zamiast realizować wielkie projekty. Wisłostradę w tunelu i bulwary od Czerniakowa do Żoliborza, gondolę z Pragi na Stare Miasto, schody ruchome na skarpie w rejonie UW, tunel pod Polem Mokotowskim, wielki parking turystyczny pod Placem Piłsudskiego czy też linię średnicową w tunelu od Dworca Centralnego do Ursusa? Że nie wspomnę o miejskim ratuszu z prawdziwego zdarzenia. Tyle jest pomysłów na które brakuje pieniędzy a budujemy muzeum za 640 milionów zł. Szczytem pomysłowości jest hala sportowa projektowana obok Stadionu Narodowego, której nikt nie będzie w stanie ani utrzymać ani wykorzystać – nie kwestionuję konieczności jej powstania, ale kwestionuję miejsce. To powinna być inwestycja np. na Wyczołkach a nie w najdroższej części miasta, szczególnie, że odbywające się tam imprezy paraliżują pół Warszawy.

Nie da się usprawiedliwiać tych wszystkich absurdów brakiem ciągłości władzy, bo jako żywo od 2006 r. Warszawą rządzi ta sama partia polityczna. Przez te niemal 20 lat można było zrobić naprawdę dużo. A przynajmniej zaprojektować i przygotować miasto na realizację wielkich wizji. Oczywiście sporo zrobiono jak np. metro, ale to nie jest wizja tylko konieczność (spóźnio-

na wobec np. Londynu o skromne 160 lat). Przez 20 lat II Rzeczypospolitej zbudowano w Polsce m.in. COP i Gdynię a w Warszawie wybudowano kilkadziesiąt monumentalnych budynków użyteczności publicznej, lotnisko i kilka dzielnic mieszkaniowych. Tymczasem obecnie stolica Polski nie ma nawet porządnego ratusza i siedzi okrakiem w Urzędzie Wojewódzkim. Co gorsza, za chwilę zabraknie miejskich gruntów (tak radośnie wyprzedawanych), aby zlokalizować ratusz. Urzędy są rozsiane po całym mieście bez ładu i składu w dodatku budynki są wynajmowane.

Zatem wracając do początku tego wywodu – „na gwóźdź mi te butki” – te kosztowne przebudowy i kosztowne inwestycje? One nie zaspokajają ważnych potrzeb mieszkańców. Gdyby zamiast konsultacji społecznych, w których bierze udział kilka osób, zadać każdemu pytanie, np. czy zasypać tunel pod Marszałkowską, to założy się, że ¾ osób odpowiedziałoby, że jest to bzdura. Gdyby zapytać, czy zamknięcie Złotej, Brackiej, Zgoda i Szpitalnej dla ruchu jest słuszne – to ¾ odpowiedziałoby, że nie. Gdyby zapytać, czy zwężenie Kruczej to dobry pomysł, to ¾ odpowiadających wyraziłoby sprzeciw. Co więcej, gdyby zapytać, czy mieszkańcy Warszawy chcą zwężenia Alei Jerozolimskich i Mostu Poniatowskiego czy też Marszałkowskiej, to większość odpowiedziałaby, że to absurd. Pewny jestem również, że nigdy nie powstanie mechanizm takiej prawdziwej społecznej partycypacji, dającej szansę na to, że przynajmniej 50% mieszkańców Warszawy wyrazi swoje zdanie na temat zasadności wydania środków publicznych na taką czy inną inwestycję.

KAROL GOTTLIEB



fot. Aleksandra Sheybal



Tango na Nowolipiu

Dom Dziennego Wsparcia dla Powstańców Warszawskich przy ul. Nowolipie 22 w Warszawie, pełni wyjątkową rolę zarówno w wymiarze społecznym, jak i emocjonalnym. To miejsce stworzone z myślą o bohaterach, by zapewnić im godne życie, wsparcie oraz możliwość aktywnego spędzania czasu.

Dom oferuje opiekę medyczną oraz wsparcie psychologiczne, zaś wspólne spotkania pozwalają nawiązywać relacje z innymi osobami, które przeszły podobne doświadczenia, co zmniejsza poczucie osamotnienia. To miejsce, w którym tworzą się

więzi oparte na wspomnieniach, szacunku i wspólnych wartościach.

Dom dba o to, by Powstańcy mogli wciąż pozostawać aktywni – organizuje zajęcia ruchowe, warsztaty artystyczne, gry towarzyskie czy koncerty. Dzięki temu



fot. Aleksandra Sheybal

podopieczni mają szansę cieszyć się życiem w sposób, który wpływa pozytywnie na ich zdrowie i samopoczucie.

Tuż przed świętami, 16 grudnia 2024 r. odbyło się spotkanie taneczne, które zorganizowała wolontariusz-

ka Karolina Szatańska i które poprowadziła wraz naszą felietonistką Małgorzatą Jaworską Gilde. Małgorzata zatańczyła także Tango a Jej tanecznym partnerem był Vladimir Tarasov.

REDAKCJA



fot. Aleksandra Sheybal



fot. Aleksandra Sheybal



fot. Aleksandra Sheybal