



Warszawska Syrenka

NR 8 • Warszawa, I-II 2025 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

Chaos komunikacyjny w Warszawie – studium przypadku linii 106

Warszawa, 18 lutego, 2025 r., godzina szczytu. Na przystanku Topiel 02, u zbiegu ulic Topiel i Tamki, pasażerowie czekają na jedyny autobus kursujący tą trasą – linię 106. Mróz sięga -5°C , a rozkład jazdy wskazuje, że autobus powinien nadjechać o 16:41. Nie pojawia się jednak ani wtedy, ani o 16:51, gdy powinien przyjechać kolejny. Ostatecznie autobus dociera dopiero o 17:01, z ponad 20-minutowym opóźnieniem.



W tej sytuacji jedna z pasażerek dzwoni na miejską infolinię (19 115). Po tygodniu otrzymuje odpowiedź od Urzędu Miasta: „W związku ze wzmożonym ruchem pojazdów i powstawaniem zatorów drogowych mogą występować opóźnienia w komunikacji miejskiej.”

To tłumaczenie wydaje się oczywiste, ale jednocześnie niczego nie wyjaśnia. Wszyscy wiedzą, że autobusy spóźniają się z powodu korków. Pytanie brzmi: dlaczego staje się to smutną normą?

Zmiany tras i chaos w organizacji transportu

Problem opóźnień to tylko wierzchołek góry lodowej. Warszawski system komunikacji miejskiej od lat zmienia się chaotycznie, a kolejne „usprawnienia” prowadzą do likwidacji ważnych połączeń. Linia 106 na trasie: Ostroroga – Mariensztat, kursuje nieregularnie i rzadko. Historia tej linii ilustruje większy problem warszawskiej komunikacji miejskiej, czyli wieczne zmiany.

Miasto W-wa
Warszawa19115
Sprawa nr [98081/25](#)
W związku ze wzmożonym ruchem pojazdów i powstawaniem zatorów drogowych mogą występować opóźnienia w sieci ZTM, mogą występować opóźnienia w kursowaniu pojazdów komunikacji, skutkujące opóźnieniami o różnej wartości. Jesteśmy do Państwa dyspozycji 24/7.

106

LINIA ZWYKŁA

→ OSTROGA

Wydany od 2023-03-07

DZIEŃ POWSZEDEŃNY

SOBOTA I ŚWIĘTO

Godz. Minuty

Godz. Minuty

4	37
5	07 22 37 52
6	02 12 22 32 42 52
7	03 13 23 33 43 53
8	03 13 23 33 43 56
9	08 23 38 53
10	08 23 38 53
11	08 23 38 53
12	08 23 38 53
13	08 23 38 53
14	04 14 24 34 44 54
15	04 13 22 31 41 51
16	01 11 21 31 41 51
17	01 11 21 31 41 51
18	01 11 23 38 53
19	07 22 37 52
20	07 22 37 52
21	07 22 37 52
22	07 22 37
23	07 37

4	37
5	07 37
6	06 36 56
7	11 26 41 55
8	09 24 39 54
9	09 24 39 54
10	09 24 39 54
11	09 24 39 54
12	09 24 39 54
13	09 24 39 54
14	09 24 39 54
15	09 24 39 54
16	09 24 39 54
17	09 24 39 54
18	09 24 39 54
19	09 24 42
20	02 22 42
21	02 22 40
22	07 37
23	07 37

czas, trasa, przystanki

Osobno
 • MARIENSZTAT
 Wybrzeże
 Kierownik
 NOWY ZJAZD
 Dobro
 DOBRA
 • BIBLIOTEKA
 UNIWERSYTECKA
 • ZAŁĘCZA
 Zamek
 • TOWIEC
 Świętokrzyska
 • NOWY ŚWIAT
 Krakowska
 Przedmieście
 • UNIWERSYTET
 Krakowska
 • ZACHĘTA
 30 • KRÓLEWSKA
 Grybowska
 11 • PL. GRZYBOWSKI
 13 • AL. JANA PAWŁA II
 15 • MENNICA
 17 • MUZEUM POWSTANIA
 WARSZAWSKIEGO
 18 • SIEDMIOGRODZKA
 Siedmiogrodzka
 20 • ROGALIŃSKA
 Kasprzaka
 22 • SZPITAL WOLSKI
 Płocka
 24 • METRO PŁOCKA
 26 • PŁOCKA-SZPITAL
 27 • GRENADY
 28 • PL. POLE ELEKTRYCZNE

czas, trasa, przystanki

Ostroga
 29 • SOLTAKA
 30 • OSTROGA
 31 • OSTROGA

wydanie: 106 / TOPOL 02

Linia 106 została uruchomiona w 1949 r., zastępując linię „W”. Początkowo kursowała z Jelonek na pl. Kasztelański, a później stopniowo wydłużano jej trasę. W 1984 r., dotarła na Bemowo, a w 2000 r. – do Nowego Bemowa. W 2007 r. skierowano ją na trasę Młociny – UKSW – Okęcie, a w 2009 r. skrócono do Chomiczówki. Na początku 2011 r. linię zlikwidowano, zastępując ją autobusem 384. Po 9 latach przerwy, w 2020 r., 106 powróciło na trasie Młynów – Browarna, zastępując skrócone linie 102 i 105, zaś w 2021 r. zamie-

niono jej kraniec z linią 127, kończąc trasę na Mariensztacie. Od stycznia 2023 r. linia kończy się na pętli Ostroroga.

Ludzie są istotami stałymi. Gdy coś działa w określony sposób przez dłuższy czas, naturalnie się do tego przywiązują. Codzienne nawyki dają poczucie bezpieczeństwa i stabilności, a nagłe zmiany – zwłaszcza te niezrozumiałe – budzą opór i frustrację. Dotyczy to szczególnie osób starszych, dla których znajomość stałych tras, przystanków i rozkładów jazdy jest kluczowa w codziennym funkcjonowa-

niu. Zamiana numerów linii, skrócenie trasy czy likwidacja przystanku, który przez lata był punktem orientacyjnym, może oznaczać realne trudności w poruszaniu się po mieście. Dla młodszych ludzi zmiana trasy autobusu oznacza chwilową niedogodność, którą można sprawnie rozwiązać – dla seniora może to być bariera nie do pokonania.

W komunikacji miejskiej szczególnie irytujące są częste i chaotyczne zmiany. Gdy dana linia kursuje od dekad tą samą trasą, jej pasażerowie uczą się jej „na pamięć” – nie muszą co chwilę sprawdzać rozkładów ani zastanawiać się, gdzie teraz powinni wysiąść. Jeśli jednak trasy zmieniają się co kilka lat, a nawet miesięcy, pasażerowie czują się zagubieni. Władze miast często tłumaczą reorganizację komunikacji „dostosowywaniem jej do nowych potrzeb mieszkańców”. Problem w tym, że mieszkańcy wcale nie zawsze chcą tych zmian – często bardziej niż „nowoczesnych rozwiązań” oczekują stabilności i przewidywalności, które pozwolą im bez stresu dotrzeć do celu.

Jeszcze kilkanaście lat temu ulicą Tamka

Nowy rok i stare problemy

Nowy rozkład, zmieniona trasa, zlikwidowany przystanek – to scenariusz, który zna każdy użytkownik komunikacji miejskiej. Dla niektórych to tylko drobna niedogodność, dla innych – poważne utrudnienie. Szczególnie seniorzy, którzy przez lata przyzwyczajają się do określonych tras i przesiadek, często czują się zagubieni w nieustannie zmieniającym się systemie transportu.

Mieszkańcy przyzwyczajają się do stałych połączeń, uczą się ich i nie chcą co chwile zastanawiać się, gdzie teraz pojedzie ich autobus. Czy miasto faktycznie usprawnia komunikację, czy raczej niepotrzebnie komplikuje życie pasażerom? Jak znaleźć równowagę między nowoczesnymi rozwiązaniami a stabilnością, której oczekują mieszkańcy? O tym przeczytacie w dzisiejszym numerze.

Proponuję również spojrzenie w przeszłość ulicy Traugutta oraz na inwestycje na Powiślu a także rzut oka na wyremontowaną ulicę Chmielną. Uronimy również łzę nad Multikinem na Ursynowie oraz zerkniemy do śródmiejskiej altanki śmietnikowej. Będzie się działo...

Zapraszam do lektury!

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

➔ CD. ZE STR. 1

przejeżdżało kilka linii autobusowych, które ułatwiały mieszkańcom komunikację. Po otwarciu II linii metra większość z nich została zlikwidowana pod pretekstem dublowania metra. Problem w tym, że kolejka podziemna nie zastąpiła komunikacji naziemnej – zwłaszcza w rejonie Powiśla, gdzie ulice są strome, a piesza wędrówka Tomką pod górę (w stronę Świętokrzyskiej) stanowi ogromne wyzwanie dla osób starszych, niepełnosprawnych czy rodziców z dziećmi.

Jeszcze niedawno kursowały tam linie 105 i 102, ale stopniowo je ograniczano, aż w końcu zupełnie zniknęły. W zamian uruchomiono autobus 106, który miał rekompensować te straty. Niestety, jego częstotliwość i nieregularność sprawiają, że jest praktycznie bezużyteczny. Dla mieszkańców

Powiśla brak regularnej komunikacji, to realny problem. Nie każdy może „z buta” wspiąć się w kierunku Świętokrzyskiej – szczególnie zimą czy w upale. Tymczasem władze miasta, zamiast przywrócić sprawne połączenia, twierdzą, że metro rozwiązuje wszystkie problemy. Nie, nie rozwiązuje. Na krótkich lokalnych trasach jazda metrem to absurd.

Polityka zwężania ulic – czy to ma sens?

Urzednicy tłumaczą, że korki są nieuniknione, bo „Warszawa to duże miasto”. Jednak jednocześnie regularnie podejmują decyzje, które tylko pogarszają sytuację. Zwężanie głównych arterii, likwidacja pasów ruchu, zmniejszanie przepustowości – to wszystko prowadzi do jeszcze większych zatorów.

Tymczasem miejskie facebookowe profile codziennie donoszą:

- ➔ zwężymy Marszałkowską
- ➔ zwężymy Aleje Jerozolimskie
- ➔ zamkniemy Złotą i Bracką
- ➔ ograniczymy ruch samochodowy

Efekt? Więcej korków, więcej opóźnień w komunikacji miejskiej, większe zanieczyszczenie powietrza. Samochody, które mogłyby przejeżdżać przez centrum płynnie, stoją w wielogodzinnych korkach, emitując spalinę w miejscu, gdzie miało być „zielono i ekologicznie”.

Ekolodzy w ramach walki z samochodami polecają przesiadanie się na komunikację miejską. Tymczasem warszawskie autobusy nie są priorytetem dla urzędników – zamiast poprawiać ich punktualność, pogarsza się warunki ich kursowania. Zamiast szu-

kać rozwiązań, przyjmuje się korki jako coś normalnego. Warszawiacy są przyzwyczajani do tego, że transport publiczny nie jest doskonały, a jednocześnie szantażowani koniecznością dbania o środowisko. Absurd.

Czy w XXI w., w europejskiej stolicy pasażerowie powinni czekać ponad 20 minut na jedyny autobus, który i tak nie przyjeżdża na czas? Czy zwężanie ulic ma jakikolwiek sens? Czy metro jest wytłumaczeniem „kastrowania” miejskiej komunikacji z naziemnych linii autobusowych? Czy wreszcie traktowanie ludzi jak idiotów i odpowiedzi w stylu starego dobrego ludowego porzekadła: *Jeśli na świętego Prota jest pogoda albo słońce, to na świętego Hieronima deszcz jest, albo go ni ma* – powinny być przez mieszkańców tolerowane?

ALEKSANDRA SHEYBAL

Przyszłość transportu morskiego?

Żegluga towarzyszy człowiekowi od tysięcy lat i jest jednym z najbardziej przyjaznych środowisku środków transportu. Pierwsze jednostki konstruowano z materiałów naturalnych, a ich napęd opierał się wyłącznie na sile ludzkich mięśni i siłach natury.

Już w starożytnych cywilizacjach Egipcjanie, Fenicjanie i Grecy wykorzystywali żagle, dzięki czemu rozwijali handel. W epoce wielkich odkryć geograficznych żeglarze tacy jak Krzysztof Kolumb, Vasco da Gama czy Ferdynand Magellan przemierzali oceany, wykorzystując siłę wiatru jako jedyne źródło napędu.

Przełom nastąpił w XIX w., gdy wynalezienie silnika parowego diametralnie zmieniło oblicze żeglugi. Statki parowe, a później spalinowe, przyspieszyły morskie podróże i uniezależniły je od warunków pogodowych, lecz jednocześnie zaczęły pochłaniać

ogromne ilości paliw kopalnych, takich jak węgiel i ropa naftowa.

Obecnie obserwujemy powrót do ekologicznych rozwiązań, ale w nowoczesnym wydaniu. Statki napędzane energią słoneczną można uznać za współczesnych następców dawnych żaglowców – zamiast wiatru wykorzystują promieniowanie słoneczne, a liny i maszty zastąpiły panele fotowoltaiczne i akumulatory.

Statki solarne, to jedno z najbardziej innowacyjnych rozwiązań w żegludze – nie emitują dwutlenku węgla (CO₂), nie generują hałasu i mogą pracować niemal bez



Materiał sponsorowany – Grupa EPL



przerwy, o ile warunki pogodowe na to pozwalają. Technologia ta wciąż się rozwija, ale już teraz pokazuje ogromny potencjał. Montowane na pokładach wysokowydajne panele słoneczne przekształcają światło w energię elektryczną, zasilają silniki, systemy oświetleniowe i inne instalacje pokładowe.

Jednym z kluczowych wyzwań pozostaje jednak magazynowanie energii – statki solarne wyposażane są w akumulatory o dużej pojemności, pozwalające na pracę

nawet po zmroku lub w mniej sprzyjających warunkach atmosferycznych. Dodatkowo, nowoczesne jednostki posiadają inteligentne systemy zarządzania energią, które optymalizują jej zużycie i dostosowują pracę silników do aktualnych możliwości energetycznych. Niektóre prototypy łączą energię słoneczną z innymi ekologicznymi źródłami energii, takimi jak wodór, turbiny wiatrowe czy akumulatory ładowane z sieci, co dodatkowo zwiększa ich niezależność i funkcjonalność.

Dynamiczny rozwój technologii fotowoltaicznej sprawia, że w najbliższych latach statki słoneczne staną się jeszcze bardziej efektywne i powszechne. Konieczność ograniczenia emisji w transporcie morskim powoduje, że inwestycje w zrównoważoną żeglugę stale rosną. Dzięki postępowi technologicznemu statki napędzane energią słoneczną mają szansę stać się kluczowym elementem przyszłości żeglugi.

DR ADAM JARUBAS

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



MS Türanor Planet Solar; statek został zaprojektowany przez Raphaëla Domjan'a, zaś jego nazwa pochodzi z języka „Władcy Pierścieni” J.R.R. Tolkiena – „Türanor” oznacza „siłę słońca”. Źródło: Wikipedia

„Niedasizm” po warszawsku

Inteligentne śmietniki to rozwiązanie przyszłości, zaś małe Świątchłowice pokazują, że jest to nie tylko możliwe, ale również proste. Trzeba tylko chcieć. Jak na tym tle wypada „nowoczesna” Warszawa?

Świątchłowice, jedno z najmniejszych miast na Górnym Śląsku, coraz częściej zaskakuje nowoczesnymi rozwiązaniami. Mimo niewielkiej powierzchni (ok. 13 km²) i liczby mieszkańców sięgającej 50 tysięcy, miasto stawia na inteligentne technologie, które mogą ułatwić życie mieszkańcom i poprawić stan środowiska. Jednym z przykładów są „inteligentne śmietniki”, które pomagają usprawnić system gospodarowania odpadami.

Nowoczesne pojemniki na odpady zostały wyposażone w czujniki zapelnienia,

które monitorują poziom śmieci w czasie rzeczywistym. Dzięki temu śmieciarki jeżdżą tylko wtedy, kiedy to konieczne, co pozwala ograniczyć zużycie paliwa i emisję spalin. Mieszkańcy unikają przepełnionych koszy i odpadków na ulicach, zaś miasto oszczędza na kosztach wywozu śmieci, bo optymalizuje trasę pojazdów komunalnych. Co więcej, system analizuje dane, co pozwala lepiej planować rozmieszczenie pojemników i harmonogramy odbioru odpadów. Niektóre inteligentne śmietniki mają także funkcję prasowania śmieci, co dodatkowo

zwiększa ich pojemność. W wielu miastach Europy takie rozwiązania są już standardem – Berlin, Amsterdam czy Kopenhaga od lat korzystają z podobnych technologii.

Skoro Świątchłowice mogą, to dlaczego inne miasta w Polsce nie wprowadziły podobnych rozwiązań na szeroką skalę? Wydaje się, że powodów jest kilka. Po pierwsze, koszt wdrożenia – inteligentne śmietniki są droższe od tradycyjnych, a wiele gmin boryka się z problemami budżetowymi. Po drugie, brak długoterminowej strategii – inwestowanie w nowoczesne systemy wymaga myślenia o przyszłości, a nie wszystkie samorządy są na to gotowe. A po trzecie, oporność na zmiany – niektóre miasta wolą trzymać się sprawdzonych metod, zamiast eksperymentować z nowymi technologiami.

Warszawę byłoby stać na takie rozwiązania, szczególnie że długoterminowo przy-

noszą one spore oszczędności. Niestety brakuje wizji. Takiej przyziemnej, gospodarskiej wizji, która nie obejmuje spektakularnych rozwiązań na miarę kładki pieszo-rowowej, ale dotyczy codziennych, trywialnych problemów. Warszawiacy zmagają się codziennie z niemocą urzędniczą i „niedasizmem” o znacznych rozmiarach.

Pieniądze wyciekają na przedsięwzięcia kompletnie niepotrzebne, a brakuje inwestycji kluczowych. Najprostszy z brzegu przykład – ratusz Dzielnicy Śródmieście. Gołym okiem widać, że potrzeba jest budowa nowego urzędu, bo obecny funkcjonuje w kilku lokalizacjach rozrzuconych po całej dzielnicy – co utrudnia mieszkańcom załatwianie spraw. Lepiej wydać jednak 600 mln zł na MSN, niż ułatwić ludziom życie. To samo dotyczy gospodarki odpadami – zachęca się mieszkańców do segregowania, ale ostatecznie wszystkie śmieci się mieszkają, bo nie mieszczą się w przepełnionych kontenerach.

STANISŁAW SKIBIŃSKI



fot. A. Sheybal, altanka śmietnikowa w jednej z najbardziej prestiżowych lokalizacji Warszawy - ten szczyt technologii obsługuje 3 wspólnoty mieszkaniowe, bo od lat Urząd Miasta nie potrafi znaleźć alternatywnych lokalizacji dla altanek dla każdej wspólnoty.



Fot. M. Czajka (źródło: swiatochlowice.naszemiasto.pl), inteligentne śmietniki w Świątchłowicach

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

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

... i po Multikinie

Mimo rosnącej liczby mieszkańców, Ursynów wciąż ma ograniczoną ofertę kulturalną. Po zamknięciu Multikina dzielnica pozostała bez dużego kina, a brak własnego teatru zmusza do wyjazdów do centrum miasta na spektakle.

Zamknięcie Multikina przy al. KEN 60, po 23 latach działalności, to koniec pewnej epoki dla Ursynowa. Było to jedno z najstarszych kin sieci Multikino w Warszawie,

które ostatecznie zakończyło działalność 7 stycznia 2024 r. Decyzja o jego zamknięciu wynikała z wygaszenia umowy najmu przez właściciela budynku.

Ursynów to największa pod względem powierzchni dzielnica Warszawy. Przez lata uważano go słusznie za „sypialnię stolicy”. Mieszka tu ok. 150 tysięcy osób, co czyni go jedną z najgęściej zaludnionych części miasta. Co więcej, liczba ta stale rośnie – dzielnica przyciąga nowych mieszkańców.

Mimo tego na Ursynowie brakuje dużego teatru zaś, mieszkańcy mogą korzystać jedynie z mniejszych scen działających w lokalnych placówkach kulturalnych, takich jak: Ursynowskie Centrum Kultury „Alternatywy”, Dom Sztuki SMB „Jary, czy Teatr Za Daleki (przy Dzielnicowym Ośrodku Kultury Ursynów). W tych insty-

tucjach znajdują się także niewielkie sale kinowe, ale nie zastąpią one pełnoprawnego multipleksu.

Patrząc na całą Warszawę, można powiedzieć, że w stolicy nie brakuje teatrów, kin i centrów kultury, ale jeśli spojrzymy na Ursynów jak na osobne miasto, to sytuacja wygląda zupełnie inaczej. W Polsce istnieje zaledwie 26 miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców, a większość z nich ma duże kina i teatry, podczas gdy Ursynów pozostaje w tym zakresie wyraźnie upośledzony.

Jeszcze ciekawiej robi się, gdy spojrzymy na problem przez pryzmat koncepcji „miasta 15-minutowego”. Przypomnijmy: to urbanistyczna wizja, w której wszystkie codzienne potrzeby mieszkańców – w tym kultura – powinny być dostępne w promieniu 15 minut pieszo lub rowerem.

Ursynów jest ogromną dzielnicą, ale pod względem dostępności kultury pozostaje na marginesie. Zamknięcie Multikina tylko pogłębiło ten problem. Czy dzielnica powinna doczekać się nowego dużego kina i teatru? Czy władze Warszawy powinny bardziej zadbać o kulturalną infrastrukturę poza centrum?

Jedno jest pewne – Multikina szkoda. Łza się w oku kręci.

KAROL GOTTLIEB

Remont ulicy Chmielnej – zmiany na dobre?

Jedna z najbardziej charakterystycznych ulic Warszawy – Chmielna – przeszła modernizację. Remont miał za zadanie odświeżyć przestrzeń, zwiększyć komfort pieszych i nadać ulicy bardziej reprezentacyjny charakter. Prace rozpoczęły się w kwietniu 2023 r. Czy zadanie zakończyło się sukcesem?

Ulica Chmielna zyskała podczas remontu nową nawierzchnię – granitowe płyty zamiast dotychczasowej kostki brukowej, co niewątpliwie ułatwi poruszanie się pieszym i rowerzystom. Jest również więcej zieleni – posadzono ponad 50 drzew i tysiące krzewów. Znalazło się również miejsce na nowe ławki i oświetlenie, bo ma to być w założeniu miejsce wypoczynku i spotkań. Ulica pozostanie deptakiem, ale projektanci obiecali usprawnienie infrastruktury dla dostawców i mieszkańców.

Czy modernizacja sprawi, że Chmielna stanie się nowym kultowym miejscem Warszawy? Czas oczywiście pokaże, ale obawiam się, że to tylko pobożne życzenia władz Warszawy. Już od dłuższego czasu bowiem, postępuje systematyczna degradacja tego obszaru – wynoszą się mieszkańcy a do ich mieszkań wprowadzają się mniejsze lub większe firmy – w tym oferujące wynajem, rozmaite usługi, w tym niestety również agencje towarzyskie. Rejon ten staje się

nieprzyjazny i niebezpieczny, czego dobitnym dowodem jest - na stałe już - stojący na Nowym Świecie radiowóz policyjny.

Ulica Chmielna (a za komuny Rutkowskiego) pełniła zawsze ważną funkcję spacerową i handlową – to było jedno z najczęściej uczęszczanych miejsc w centrum miasta. Ruch w ciągu dnia tam oczy-

wiście jest, bo jest to dobry trakt komunikacyjny. Pytanie, czy estetyzacja przestrzeni wpłynie na jej atrakcyjność? Może się tak nie stać, gdyż – pomimo zapewnień władz miasta – dojazd w ten rejon jest coraz bardziej utrudniony, zaś realizacja dostaw staje się niemal nierealna i zniechęca przedsiębiorców do inwestowania. A nocą – strach się tam zapuszczać

STANISŁAW SKIBIŃSKI



fot. Aleksandra Sheybal

Nowy gmach Uniwersytetu Warszawskiego na Powiślu – historia i nowoczesność

Uniwersytet Warszawski rozpoczyna jedną z największych inwestycji w swojej historii – nowoczesny gmach uczelni powstanie przy ul. Bednarskiej 2/4 na Powiślu. Budowa, której koszt przekroczy 200 mln zł, ma zakończyć się w 2027 r. Nowy obiekt stanie na dawnym boisku I Społecznego Liceum Ogólnokształcącego. Prace już się rozpoczęły.

Za projekt odpowiada renomowana pracownia BBGK Architekci, a jej wybór nastąpił w ramach konkursu Stowarzyszenia Architektów Polskich (SARP). 14 listopada 2024 r., podpisano umowę z wykonawcą.

Nowy gmach będzie siedzibą Wydziału Dziennikarstwa, Informacji i Bibliologii, Wydziału Nauk Ekonomicznych oraz Akademickiego Radia Kampus. Projekt łączy innowacyjną architekturę z ekologicznymi rozwiązaniami. Budynek ma charakteryzować lekkość i „przewiewność” bryły, dzięki zastosowaniu ażurowych struktur i dużych przeszkleń, które będą wpuszczać do wnętrza światło. Znaczną część elewacji pokryją rośliny, a na dachu znajdzie się taras rekreacyjny, przypominający słynny ogród na dachu BUW-u. Centralnym punktem budynku będzie przestronny hol, otwarty na wszystkie kondygnacje.

W budynku, co bardzo ważne, powstanie także podziemny parking, wyposażony w stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Nowoczesna przestrzeń zostanie połączona z zabytkowym gmachem dawnych łaźni, tworząc spójną całość łączącą przeszłość z przyszłością.

Dawne łaźnie miejskie, znane jako „Łazienki Teodozji Majewskiej”, zostały wzniesione w latach 1832–1835 w sąsiedztwie istniejących wcześniej „Łazienek Jezierskiego” – pierwszych publicznych łaźni w Warszawie, wybudowanych w 1776 r. przez kasztelana Jacka Jezierskiego. Budynek przy ul. Bednarskiej, powstał z inicjatywy rodziny Stanisława Majewskiego i nawiązy-



fot. Wiktor Gomulicki (1848-1919), Łaźnia Teodozji Majewskiej przy ulicy Bednarskiej 2/4, źródło: Mazowiecka Biblioteka Cyfrowa

wał architektonicznie do Komory Wodnej po praskiej stronie Wisły. Najbardziej reprezentacyjnym elementem był monumentalny portyk wsparty na sześciu korynckich kolumnach, ozdobiony rzeźbami Neptuna

i Amfiryty, autorstwa Pawła Malińskiego.

Pod koniec XIX w. łaźnie podupadły, a w XX w. budynek wielokrotnie zmieniał funkcje. Przed II wojną światową mieściło się tu Prywatne Męskie Gimnazjum

Aleksandra Kozickiego. Podczas okupacji szkoła działała w konspiracji. W Powstaniu Warszawskim budynek ocalał, choć zniszczony został zabytkowy portyk. Po wojnie, w 1954 r., umieszczono tu Szkołę Podstawową nr 41, którą w 1973 r. przeniesiono na ul. Drewnianą 8, a gmach przekazano PZPR jako ośrodek kształcenia ideologicznego. Po 1989 r. budynek przejęło I Społeczne Liceum Ogólnokształcące, pierwsza społeczna szkoła w Polsce, która powstała w wyniku ustaleń Okrągłego Stołu. Od 2010 r. właścicielem budynku jest Uniwersytet Warszawski.

Połączenie architektury XIX-wiecznych łaźni z lekką, przeszkloną bryłą pełną zieleni, to krok w stronę zrównoważonego rozwoju, który wpisuje się w coraz bardziej dynamiczną i nowoczesną wizję Warszawy. Powiśle, dawniej postrzegane jako robotnicza i przemysłowa część miasta, dziś zmienia

się w prężnie rozwijające się centrum edukacji, kultury i innowacji. Nowy budynek UW będzie tego – mam nadzieję – kolejnym dowodem.

ALEKSANDRA SHEYBAL



fot. Aleksandra Sheybal, plac budowy od strony ulicy Nowy Jazd



Znika kultowa księgarnia Arkady

Warszawa traci kolejny charakterystyczny budynek – księgarnia Arkady przy ul. Dobrej 28 zostaje wyburzona. Obiekt, który przez lata był miejscem spotkań miłośników literatury i architektury, ustąpi miejsca nowej inwestycji.

Decyzja o rozbiórce wynika z atrakcyjności działek w rejonie Powiśla, które w ostatnich latach dynamicznie się zmienia. Budynek, mimo swojej długiej historii, nie był objęty ochroną konserwatorską, co umożliwiło jego zburzenie.

Księgarnia Arkady była jednym z nielicznych miejsc w Warszawie specjalizujących się w książkach o architekturze, sztuce i dizajnie. Przez lata przyciągała studen-



fot. Aleksandra Sheybal

tów, wykładowców oraz pasjonatów urbanistyki i fotografii.

Budynek przy Dobrej 28 powstał w czasach PRL-u i stanowił część infrastruktury rozwijającego się Powiśla. Jego prosta, funkcjonalistyczna bryła była przykładem modernistycznej architektury użytkowej tamtego okresu. Według zapowiedzi, w jego miejscu powstanie „nowoczesna inwestycja komercyjna lub mieszkalna”.

Zniknięcie Arkady to kolejny symboliczny koniec pewnej epoki w warszawskiej przestrzeni. Czy nowa zabudowa wniesie wartość do tej części miasta, czy tylko zastąpi księgarnię kolejnym anonimowym budynkiem?

REDAKCJA

Ulica Traugutta

Traugutta – ulica w północnej części Śródmieścia, biegnąca od Krakowskiego Przedmieścia na zachód, aż do placu Małachowskiego, gdzie łączy się z Mazowiecką i Kredytową. Jej obecnym patronem jest Romuald Traugutt, polski generał i dyktator powstania styczniowego.

Ulica została wytyczona około 1866 r., gdy władze carskie, w ramach represji po powstaniu, przejęły należące do misjonarzy

tereny przy kościele św. Krzyża. Po wyburzeniu istniejących tam budynków powstała nowa ulica, która od 1 stycznia 1869 r. nosiła imię hr. Berga.

Fiodor Berg (1794–1874), czyli Friedrich Wilhelm Rembert von Berg, pochodził z rodziny Niemców bałtyckich. Podczas powstania listopadowego 1831 r. brał udział w szturmie na Warszawę. Był ostatnim namiestnikiem Królestwa Polskiego,



ul. hr. Berga, pocztówka ze zbiorów Biblioteki Narodowej, domena publiczna



fot. Aleksandra Sheybal

znanym z brutalnego tłumienia powstania styczniowego i prowadzenia rusyfikacji.

Obecną nazwę nadano ulicy 11 sierpnia 1916 r. Podczas II wojny światowej większość jej zabudowy została zniszczona, a późniejsza odbudowa objęła jedynie część budynków. Wzdłuż ulicy, 17 stycznia 1948 r., uruchomiono linię trolejbusową, której ostatni kurs (linia 53) odbył się 11 czerwca 1972 r. Podczas remontu Krakowskiego Przedmieścia w 2007 r., zlikwidowano możliwość wjazdu w Traugutta.

REDAKCJA



Życie artystyczne w przedwojennej Warszawie

Początki – Skamandryci i „Pod Pikadorem”

„Nigdy nie było tak pięknej plejady” – pisał Czesław Miłosz o Skamandrytach, grupie poetów, którzy na początku XX w. zdominowali życie literackie Warszawy. Julian Tuwim, Antoni Słonimski, Jan Lechoń, Jarosław Iwaszkiewicz i Kazimierz Wierzyński – to właśnie oni stworzyli legendarny kabaret literacki „Pod Pikadorem”, który z czasem przekształcił się w grupę *Skamander*.

Idea otwarcia kawiarni literackiej, inspirowanej krakowskim *Zielonym Balonikiem*, narodziła się wśród młodych poetów, a jej realizacji podjęli się Antoni Słonimski i Tadeusz Raabe. Miejsce na ten eksperymentalny salon artystyczny znalazł Jan Lechoń – w pustej mleczarni przy Nowym Świecie 57. Plakaty zapowiadające otwarcie kawiarni głosiły nadejście „dyktatury poetariatu”, a samo wydarzenie, które miało miejsce 29 listopada 1918 r., odbiło się szerokim echem w literackim świecie. Julian Tuwim wspominał je słowami:

Zerwała się burza oklasków na cześć poezji. Poculi ludzie, że tu bania poezji się rozbiła i że pójdą z niej dymy po całej literaturze.

Wieczory w „Pikadorze” szybko stały się sensacją. Poeci nie stronili od prowokacji i skandalu, walcząc z literacką tandetą i jednocześnie budując swoją popularność. Jedni przychodzili posłuchać poezji, inni – by na własne oczy zobaczyć tych słynnych profanów. Jak pisał Julian Tuwim, w kawiarni zjawiali się również „zagraniczni durnie”, którzy chcieli poczuć nowoczesną atmosferę artystycznej Warszawy.

Prawdziwą stolicą cyganerii warszawskiej stała się jednak kawiarnia *Ziemiańska*, mieszcząca się przy ulicy Mazowieckiej 12. Jej właściciele, Karol Albrecht i Jan Skępski, stworzyli przestrzeń, która na lata stała się centrum literackiego życia miasta. Na legendarnym półpiętrze – zwanym „górką” – zbierała się śmietanka artystyczna. To tam Skamandryci formowali opinie, wynosili

jednych na piedestał, a innych skazywali na poetycką banicję.

Stolik w *Ziemiańskiej* nie był tylko miejscem literackich dyskusji, ale i sceną teatralną, gdzie codziennie odgrywały się spektakle pełne ciętych ripost, błyskotliwego humoru i niezliczonych kawałów. Skamandryci sprawowali „rząd dusz”, kształtując gusty literackie warszawiaków i pokazując, że „poezja może być żywa, dynamiczna i radosna”.

Sukces Skamandrytów wynikał z umiejętności oddania nastrojów epoki. Ich bohaterami byli zwykli ludzie – mieszkańcy miasta, mówiący potocznym językiem, pełni radości życia i manifestujący swoją młodość. Po latach martyrologicznej poezji, odzyskanie niepodległości w 1918 r., dało artystom wolność wyrażania się bez historycznych obciążeń – symboliczne było zerwanie z „płaszczem Konrada”.

Upadek „Pikadora” nastąpił, gdy jego scena została przeniesiona do podziemi Hotelu Europejskiego, a drogi poetów zaczęły się rozchodzić.

Kabaret i polityka – między satyrą a cenzurą

Antoni Słonimski i Julian Tuwim jako jedyni utrzymywali się wyłącznie z pisania. Tworzyli teksty dla najpopularniejszych kabaretów międzywojennej Warszawy, takich jak *Czarny Kot*, *Stańczyk*, *Perskie Oko*, *Ali-Baba*, *Cyrulik Warszawski*, *Tip-Top* i przede wszystkim *Qui Pro Quo*.

W kabarecie humor mieszał się z polityką. Bolesław Wieniawa-Długoszowski – adiutant Józefa Piłsudskiego, a jednocześnie poeta i bywalec artystycznej Warszawy – wprowadził Skamandrytów w świat polityki. To właśnie on opowiedział Marszałkowi o Szopce politycznej Pikadora – satyrycznej rewii z 1921 r., napisanej przez Hemara, Lechonia, Słonimskiego i Tuwima. Piłsudski postanowił wystawić ją w Belwederze, co dla artystów było nobilitacją.

„Istnieją tylko dwa zawody godne wyzwolonego i niepodległego mężczyzny: zawód poety i kawalerzysty” – mawiał Wieniawa, który łączył oba te światy.

W tamtym okresie kabaret był mocno związany z polityką – śmiano się z rządzącymi, ale i sami politycy byli stałymi gośćmi rewii. Bywanie w kabarecie stało się modą i obowiązkiem elit, szczególnie że Józef Piłsudski sam interesował się satyrą.

Warszawska rewia – krazione pomysły i plagiaty

Kabaret rewiiowy w międzywojennej Warszawie często korzystał z cudzych pomysłów. Andrzej Włast, dyrektor *Morskiego Oka*, regularnie podróżował do Paryża, gdzie podpatrywał zachodnie music-halle i „pożyczał” ich pomysły. Fryderyk Jarosy wspominał, że reżyserzy kabaretów jeździli za granicę i kopiowali wszystko, czego nie dało się ukraść fizycznie.

Jednym z największych plagiatorów był Lucjan Królicki, który wydawał nielegalne publikacje tekstów i nut. Czasem przekręcał nawet tytuły – na przykład tango „Tak mi weszłaś w krew” Jerzego Jurandota zamienił na „Tak mi weszłaś w krok”, co stało się przedmiotem procesu sądowego.

Skamandryci i alkohol – nieodłączny duet

Warszawska bohema słynęła z zamiłowania do alkoholu. Poeci pili niemal zawodowo – im większy talent, tym większa skłonność do trunków. Jarosław Iwaszkiewicz, najmniej pijący z grupy, uchodził zarazem za najsłabszego humorystę. Julian Tuwim pisał o tym w felietonie „Należ mi wina”, podkreślając, że już w Biblii Noe upił się na ósmej stronie.

„Jeden z moich przyjaciół, świetny poeta i niezgorszy pijak, opowiadał mi niedawno, jak leżał i dumał smętnie, dlaczego on właśnie pije. I to, powiada, że się nad tym zastanawia, tak go zasmuciło, że poszedł na wódkę.”

Przedwojenna Warszawa żyła poezją, kabaretem i skandalem. Skamandryci, łącząc talent, humor i prowokację, stworzyli literacki fenomen, który do dziś inspirował kolejne pokolenia. A jak przewidział Tuwim? Warszawski karnawał 1925 r. był tylko przedsmakiem tego, co miało nadejść...

MAŁGORZATA JAWORSKA-GILDE



Afisz ze zbiorów Biblioteki Narodowej, domena publiczna