



Warszawska Syrenka

NR 10 • Warszawa, I 2026 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

Warszawa na granicy paraliżu

Warszawa od lat zмага się z narastającym problemem zatorów komunikacyjnych. Codzienne korki przestały być incydentem, a stały się trwałym elementem miejskiego krajobrazu. Coraz częściej nie są już tylko uciążliwością, lecz sygnałem ostrzegawczym: miasto zbliża się do stanu komunikacyjnego paraliżu. Przyczyną nie jest wyłącznie rosnąca liczba samochodów, ale przede wszystkim brak spójnej i konsekwentnie realizowanej polityki drogowej, której fundamentem powinien być kompletny system obwodnic oraz zachowana hierarchia ulic.

Trzy obwodnice – system, który miał chronić miasto

Układ komunikacyjny Warszawy od dziesięcioleci opiera się na koncepcji trzech obwodnic, z których każda pełni inną, jasno określoną funkcję.

Obwodnica ekspresowa, realizowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, miała przejmować ruch tranzytowy – przejazdy przez Warszawę oraz wjazdy i wyjazdy z miasta. To ona powinna

zatrzymywać pojazdy, które nie mają żadnego powodu, by wjeżdżać do centrum.

Obwodnica miejska, za którą odpowiada już miasto stołeczne Warszawa, miała obsługiwać ruch międz dzielnicowy, umożliwiając sprawne przemieszczanie się po mieście bez konieczności przejazdu przez Śródmieście.

Najbardziej newralgiczna jest jednak obwodnica śródmiejska. Jej zadaniem było chronić centrum przed zalewem ruchu, który nie powinien tam trafiać, i odciążać

kluczowe arterie: Aleje Jerozolimskie, Aleje Solidarności, Marszałkowską, Jana Pawła II, Towarową czy Okopową.

Ten system miał być kręgosłupem miasta. Problem w tym, że nigdy nie został domknięty.

Niedokończony układ i efekt domina

Pierwsze odcinki obwodnicy ekspresowej oddano do użytku już w 2008 r., jed-



ALEKSANDRA SHEYBAL

nak do dziś nie istnieje jej pełny pierścień. Brakuje zwłaszcza kluczowego wschodniego fragmentu. W praktyce oznacza to, że obwodnica nie spełnia swojej podstawowej funkcji – nie przejmuje ruchu tranzytowego.

Efekt jest przewidywalny. Ruch, który powinien omijać miasto, wlewa się do jego wnętrza. Kolejne drogi przejmują funkcje, do których nigdy nie były projektowane. Nawet trasy szybkiego ruchu regularnie się korkują, a centrum staje się wąskim gardłem całego układu.

Jeszcze poważniejszym problemem jest fakt, że przez niemal dwie dekady Warszawa faktycznie zrezygnowała z budowy własnych obwodnic – miejskiej i śródmiejskiej. Odpowiedzialność była przerzucana na instytucje rządowe, podczas gdy miasto nie realizowało infrastruktury, za którą samo odpowiada.

W rezultacie obwodnica ekspresowa przejmuje ruch, który nie powinien się na niej znaleźć. Śródmieście dusi się, a mieszkańcy



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

Nowy rok, stare problemy...

...i nowe decyzje, które coraz mocniej wpływają na codzienne życie mieszkańców. Wracamy po przerwie, by znów pisać o sprawach realnych, odczuwalnych na ulicach, pod domami i w codziennych dojazdach do pracy.

W najbliższych tygodniach najgorętszymi tematami pozostają zmiany w organizacji ruchu w Warszawie: rozszerzanie

Strefy Płatnego Parkowania, zawężanie ulic, likwidacja miejsc postojowych oraz konsekwencje wprowadzenia Strefy Czystego Transportu. To decyzje, które w teorii mają porządkować miasto, a w praktyce coraz częściej budzą niepokój i pytania o ich realne skutki.

W tym numerze przyglądamy się tym procesom bez sloganów i bez uproszczeń.

Sprawdzamy, kto na nich zyskuje, kto ponosi koszty i czy mieszkańcy mają jeszcze realny wpływ na kierunek zmian. Bo miasto to nie prezentacja ani strategia – to przestrzeń codziennego życia.

Wracamy do rozmowy. I będziemy ją prowadzić konsekwentnie przez cały rok.

REDAKTOR NACZELNY
LECH JAWORSKI



➔ CD. ZE STR. 1

słyszając, że muszą „pozbyć się samochodów”. Tymczasem nawet domknięcie obwodnicy ekspresowej nie rozwiąże problemu, jeśli nie powstaną brakujące elementy systemu miejskiego.

Układ komunikacyjny – kręgosłup miasta

Układ komunikacyjny jest jednym z fundamentalnych systemów funkcjonowania miasta, porównywalnym z siecią wodociagową, energetyczną czy kanalizacyjną. Jego zadaniem jest zapewnienie sprawnego przepływu ludzi, towarów i usług pomiędzy dzielnicami oraz między miastem a jego otoczeniem.

To system, z którego korzystają wszyscy – nie tylko kierowcy. Autobusy, tramwaje, karetki, straż pożarna, dostawy do sklepów i restauracji poruszają się po tej samej infrastrukturze. Gdy ona przestaje działać, przestaje działać całe miasto.

Kluczowa jest hierarchia: obwodnice przejmują ruch tranzytowy i dalekobieżny, drogi główne obsługują ruch międz dzielnicowy, ulice lokalne służą mieszkańcom. Zaburzenie tej hierarchii oznacza chaos.

Blokowanie centrum bez alternatyw – prosta droga do paraliżu

Blokowanie lub celowe ograniczanie przepustowości układu komunikacyjnego

w centrum miasta, bez zapewnienia realnych tras alternatywnych, jest działaniem skrajnie ryzykownym. Ruch, który musi się odbyć, nie znika. Zaczyna się rozlewać po ulicach osiedlowych i lokalnych.

Ruch drogowy działa jak woda w systemie naczyń połączonych. Jeśli zablokuje się główne kanały, woda znajdzie inne drogi – zalewając miejsca, które nigdy nie były na to przygotowane. Ale jeżeli tak jak w ścisłym centrum – zamknie się mniejsze ulice (np. Złota czy Szpitalna) to główne kanały komunikacyjne ulegną kompletnemu paraliżowi – czego przykładem jest Świętokrzyska i Marszałkowska.

W praktyce oznacza to: utratę punktualności transportu publicznego, opóźnienia służb ratunkowych, zalew ruchu

w rejonach mieszkalnych, trwałe przeciążenie kluczowych arterii.

Strategia 2040+ i ryzyko chaosu

Dodatkowym kontekstem jest Strategia rozwoju Warszawy 2040+, która zakłada ograniczanie dostępności centrum wielkomiejskiego dla indywidualnej komunikacji samochodowej, obniżanie klas dróg do lokalnych oraz wprowadzanie stref „Tempo 30” i przestrzeni współdzielonych.

Problem polega na tym, że te założenia formułowane są w sytuacji, gdy miasto nie posiada kompletnego systemu obwodnic. Ograniczanie ruchu w centrum bez stworzenia sprawnych alternatyw poza nim nie porządkuje transportu – prowadzi do jego dezorganizacji.

Ostrzeżenie, którego nie wolno zignorować

Warszawski zator komunikacyjny nie jest chwilowym kryzysem. To efekt wieloletnich zaniedbań i decyzji podejmowanych w złej kolejności. Bez dokończenia obwodnicy ekspresowej i bez budowy obwodnicy miejskiej oraz śródmiejskiej miasto zmierza w stronę trwałego paraliżu.

Układ komunikacyjny nie jest luksem ani ideologicznym wyborem. Jest kręgosłupem miasta. Jego osłabienie w samym środku, bez wzmocnienia pozostałych elementów, prowadzi nie do zrównoważonego rozwoju, lecz do komunikacyjnej katastrofy.

ALEKSANDRA SHEYBAL



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

Zdrowie coraz wyżej w agendzie Unii Europejskiej

Adam Jarubas, przewodniczący Komisja Zdrowia Publicznego
Parlamentu Europejskiego (Committee on Public Health)

Jeszcze kilka lat temu zdrowie pozostawało w Unii Europejskiej obszarem niemal wyłącznie w gestii państw członkowskich. Pandemia COVID-19 brutalnie pokazała jednak, że w świecie globalnych kryzysów taka perspektywa jest niewystarczająca. To doświadczenie stało się impulsem do realnej zmiany podejścia na poziomie europejskim.

Jednym z jej efektów było powołanie w Parlamencie Europejskim pełnoprawnej Komisji Zdrowia Publicznego, która zastąpiła dotychczasową podkomisję. To ważny krok – po raz pierwszy zdrowie zyskało w Parlamencie strukturę o charakterze legislacyjnym, zdolną do realnego wpływu na kształt unijnych regulacji.

Największym wyzwaniem, nad którym obecnie pracujemy, jest najobszerniejsza od dwóch dekad reforma prawa farmaceutycznego UE. Jej celem jest poprawa dostępności leków, skrócenie procedur oraz zwiększenie bezpieczeństwa pacjen-

tów. Reforma obejmuje zarówno rozporządzenie, jak i dyrektywę, a jej skala pokazuje, jak bardzo ten obszar wymagał uporządkowania. Kluczowe znaczenie miało wypracowanie wspólnego stanowiska państw członkowskich, co umożliwiło rozpoczęcie negocjacji z Parlamentem i Komisją Europejską.

Drugim, równie istotnym kierunkiem prac jest wzmocnienie bezpieczeństwa lekowego Europy. Pandemia uświadomiła nam, jak silnie Unia jest uzależniona od importu substancji czynnych, głównie z Azji. W niektórych przypadkach Europa nie produkuje ich wcale. To realne zagrożenie w sytuacji



Material sponsorowany – Grupa EPL

kryzysów geopolitycznych czy przerw w łańcuchach dostaw. Dlatego trwają prace nad regulacjami dotyczącymi tzw. leków krytycznych, które mają zabezpieczyć dostęp do terapii podstawowych dla funkcjonowania systemów ochrony zdrowia.

Równolegle Komisja Europejska zapowiada kolejne strategie zdrowotne, uzupełniające Europejski Plan Walki z Rakiem. Dotyczą one m.in. chorób sercowo-naczyniowych, metabolicznych, neurodegeneracyjnych oraz zdrowia psychicznego. Choć strategie te mają charakter rekomendacyjny, mogą realnie wpływać na polityki krajowe



poprzez mechanizmy finansowe, programy badań przesiewowych i wsparcie projektów profilaktycznych.

Istotnym wyzwaniem pozostaje również konkurencyjność Europy w obszarze innowacji medycznych, zwłaszcza w zakresie leków biologicznych i biotechnologii. Jeśli Unia chce dotrzymać kroku Stanom Zjednoczonym i Chinom, musi uprościć procedury badań klinicznych oraz ograniczyć nadmierne obciążenia administracyjne. Zapowiadany przegląd regulacji w tym zakresie jest krokiem w dobrą stronę.

Choć zdrowie formalnie pozostaje kompetencją państw członkowskich, kierunek zmian jest wyraźny: Unia Europejska coraz częściej działa jako platforma koordynacji, bezpieczeństwa i solidarności zdrowotnej. Pandemia była bolesną lekcją, ale jednocześnie impulsem do budowy silniejszych, bardziej odpornych systemów ochrony zdrowia w całej Europie.

DR ADAM JARUBAS

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



fol. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

Marszałkowska i Plac Centralny

Realizowany z rozmachem i wielkim nakładem środków program zawężania ulic i sadzenia drzew nie jest i nie może być jedynym pomysłem na stolicę dużego państwa.

Wybory prezydenckie 2025 r. były symulatorem przyspieszenia wielu miejskich inwestycji w Warszawie. Na „kształt” naszego miasta wpływa zatem również czynnik natury politycznej. W szalonym tempie dokończono przebudowę zachodniej części Placu Bankowego, który, obsadzony dorodnymi kilkunastoletnimi drzewami i „dorosłymi” krzewami, prezentuje się znakomicie.

Podążając z Bankowego w kierunku Centrum, od wielu lat „nadziewam się” na zamknięte przejście pod budynkiem (dawnej) biblioteki Pałacu Zamoyskich przy Senatorskiej. Tędy, od lat 50., wiodła najkrótsza i najprzyjemniejsza droga łącząca ówczesny Plac Dzierżyńskiego z Marszałkowską. Tysiące ludzi każdego dnia pokonywało tę trasę, traktując ją wręcz jako spacer.

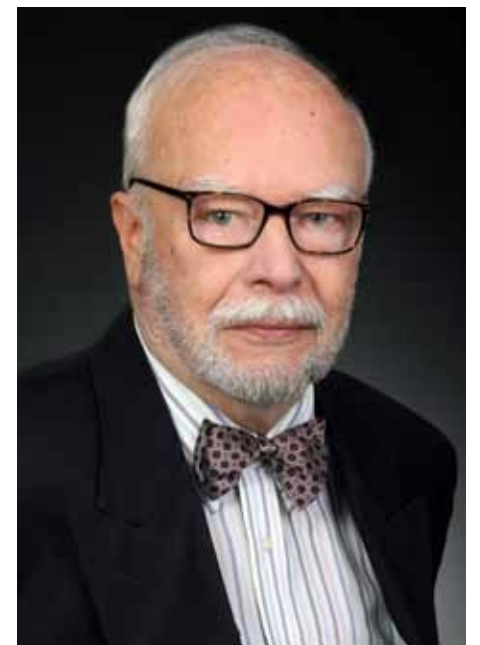
Pałac Zamoyskich (w PRL – biura MZK) oddano byłym właścicielom, ale przy tej okazji nie zadbano o pozostawienie do publicznego użytkowania owego przejścia pod biblioteką. Uważam to za zaniedbanie (błąd?) samorządu Warszawy, albowiem istniało wiele sposobów, aby prawnie i za odszkodowaniem (dla właścicieli) zadbać o interes warszawiaków.

Nadkładając zatem drogi, dociera się z Placu Bankowego na Marszałkowską w rejon Muzeum Sztuki Nowoczesnej – czyli głównego przedmiotu dumy włodarzy naszego miasta. Z daleka biały obiekt przyciąga wzrok. Sprawia jednak wrażenie gigakontenera, który umieszczono tu, bo gdzie indziej nie było miejsca. Uważnie obejrzawszy budynek ze wszystkich stron doszedłem do wielu spostrzeżeń. Najważniejsze dotyczy fasady od strony Marszałkowskiej. Ma ona 104 metry długości i na poziomie chodnika – podcienia.

Lubię miejskie budynki z podcieniami, ale tylko wówczas, gdy w podcieniach znajdują się ciągi handlowe z wystawami. Podcienia w budynku przy Marszałkowskiej 3 są natomiast tylko chroniącym przed deszczem i słońcem przejściem wzdłuż ulicy. W mojej ocenie jest to ponury „tunel”, stanowiący – przy okazji – ustronne miejsce dla potrzebujących.

Urządzenie czegoś takiego przy głównej (przynajmniej w przeszłości) ulicy stolicy jest czymś absurdalnym.

Gdyby tam były chociażby gabloty do prezentacji np. plakatów, ale tam są białe (jeszcze) ściany, poprzdzielane stalowymi drzwiami, a niekiedy szybami z widokiem do wnętrza budynku. Takie martwe podcienia w samym centrum Warszawy – moim zda-



DR HAB. LECH KRÓLIKOWSKI



Trybuna honorowa – obecnie. Fot. L. Królikowski

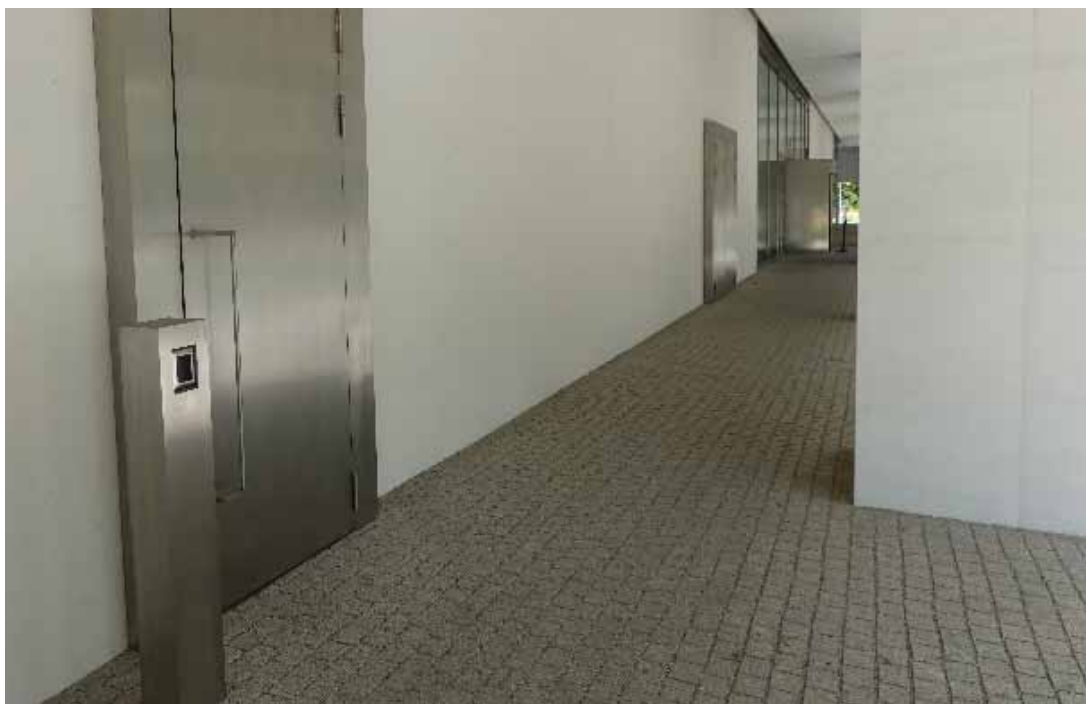
nie, godło Polskiego Ludowego – Orzeł Biały (bez korony).

Przy urządzaniu Placu Centralnego tarczę z Orłem usunięto. Taki był herb naszego państwa przez prawie pół wieku wasalnej zależności od Moskwy. Taka była nasza historia i nikt tego już nie zmieni. Tak było. Usunięcie tego kamiennego świadka historii jest – w mojej ocenie – kolejnym przykładem nadgorliwości i głupoty.

Przy okazji przejrzałem treść Uchwały nr XCIV/2749/2010 Rady m.st. Warszawy z 9 listopada 2010 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie. Ponownie zainteresowałem się tym planem, albowiem po wycieczce na Plac Centralny uświadomiłem sobie, że

sto metrów martwej przestrzeni jest (dla mnie) czymś niewyobrażalnym i kosztownym.

Na tyłach MSN znajduje się Plac Defilad, który także dopiero co ukończono urządzać. Podobnie jak na Placu Bankowym, posadzono znaczną liczbę dorodnych kilkunastoletnich drzew, urządzono liczne trawniki i miejsca do odpoczynku. Dawny komunistyczny Plac Defilad zniknął. Pozostała po nim nieco przekształcona dawna trybuna honorowa. Na jej „fasadzie” widniało, wykute w gra-



Podcienia budynku MSN. Fot. L. Królikowski

w stolicy naszego państwa nie ma już miejsca, gdzie mogłyby odbywać się wielkie wiece i inne duże zgromadzenia ludności.

W każdym państwie co pewien czas pojawia się konieczność dużych publicznych zgromadzeń obywateli. Tak jest od starożytności, co potwierdzają zachowane dawne agory i fora. Polskie wydarzenia Października 1956 r., pielgrzymki Jana Pawła II do kraju, wiece z okresu stanu wojennego – potwierdzają, że dla normalnego funkcjonowania narodu w jego państwie muszą znajdować się miejsca, gdzie ludzie mogą się spotykać.



Orzeł Biały (bez korony) godło PRL. Fot. L. Królikowski

Sto lat w carskiej niewoli sprawiło, że w Warszawie nie powstały miejsca, o których mowa wyżej, jak też nie powstały budynki niezbędne dla funkcjonowania stolicy państwa. Komuniści, przeceniając swoją popularność w narodzie oraz licząc na wieczne trwanie swojej władzy, w centrum Warszawy zaplanowali i zrealizowali ogromny Plac Defilad. W spektakularny sposób został on wykorzystany w Październiku 1956 r., gdy odbył się na nim gigantyczny wiec polityczny. Równie tłumny był udział ludności w Mszy Świętej odprawionej na placu przez papieża Jana Pawła II.

Uważam, iż twórcy przywołanego wyżej planu zagospodarowania z 2010 r. mieli na tyle wyobraźni, że przewidzieli w nim plac miejski przystosowany do potrzeb imprez masowych (§ 24 uchwały). W pkt 3 przywołanego paragrafu wprowadzono m.in.:

– lit. a) „nakaz zagospodarowania terenu w sposób umożliwiający szybką ewakuację uczestników imprez masowych”;

– lit. c) „nakaz wyposażenia terenu w urządzenia techniczne niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa uczestników imprez masowych...”;

– lit. d) „nakaz używania materiałów o wysokiej odporności na zniszczenie”; itd.

Tymczasem na miejscu Placu Defilad stworzono coś, co nie jest ani placem, ani parkiem. Gomułka mawiał: „ni pies, ni wydra”. Nie dostrzegam tam także realizacji przepisów zawartych w obowiązującym jeszcze planie zagospodarowania z 2010 r. (nie tylko wyżej wymienionych).

Uważam, iż realizowany z rozma-

chem i wielkim nakładem środków program zawężania ulic i sadzenia drzew nie jest i nie może być jedynym pomysłem na stolicę dużego państwa. Stolica musi być wyposażona także w „urządzenia” umożliwiające życie i funkcjonowanie kilkudziesięciomilionowego narodu w różnych sytuacjach politycznych i historycznych.

Możliwość „śniadania na trawie” w centrum Warszawy nie może być jedynym celem w życiu stolicy naszego Państwa i Narodu. Samorządowe władze gminy m.st. Warszawy nie mogą o tym zapominać!



Ni pies ni wydra; Plac Centralny. Fot. L. Królikowski



- ♣️ **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

Ekologia na papierze, wykluczenie w praktyce

Idea Strefy Czystego Transportu brzmi atrakcyjnie: czystsze powietrze, mniej hałasu, lepsza jakość życia w centrum miasta. Problem polega jednak na tym, że wdrażana jest ona w warunkach całkowicie odezwanych od rzeczywistości komunikacyjnej Warszawy. W mieście permanentnie zakorkowanym, z nieukończonym systemem obwodnic i przeciążonym transportem publicznym, SCT przestaje być narzędziem poprawy jakości życia, a zaczyna być symbolem absurdu.

Miasto w korku nie jest miastem „czystego transportu”

Warszawa nie ma sprawnie działającego układu drogowego. Ruch tranzytowy i międzydzielnicowy wlewa się do centrum, bo brakuje obwodnic, a kluczowe arterie pracują na granicy przepustowości. Samochody stoją w korkach godzinami, sil-

niki pracują na biegu jałowym, emisje kumulują się dokładnie tam, gdzie ruch próbuje się administracyjnie ograniczyć.

W takiej sytuacji zwężanie ulic nie zmniejszy ruchu – on po prostu zostanie wypchnięty w inne ulice, inne dzielnice i inne godziny. Miasto nie oddycha swobodnie, tylko dusi się w innym miejscu. Emisje nie znikają, lecz są przesuwane, a korki stają się jeszcze bardziej chaotyczne.

Zakazy zamiast alternatyw

Strefa Czystego Transportu opiera się na prostym mechanizmie: ograniczeniu wjazdu dla określonych pojazdów. Tyle że zakaz sam w sobie nie jest polityką transportową. Polityką transportową są alternatywy.

Tymczasem w Warszawie: transport publiczny jest przeciążony i często niewystarczająco szybki, nie wszystkie dzielnice mają dobrą dostępność komunikacyjną, brak obwodnic sprawia, że nie ma gdzie

„wyprowadzić” ruchu, infrastruktura parkingowa „Parkuj i Jedź” jest niewystarczająca.

W efekcie SCT wprowadza się nie na końcu procesu, jako zwieńczenie dobrze zaprojektowanego systemu, lecz na jego początku, licząc, że zakazy same wymuszają zmianę zachowań. To odwrócenie logiki planowania.

Ekologia dla bogatszych, zakazy dla reszty

Najpoważniejszym skutkiem ubocznym Strefy Czystego Transportu jest jednak wykluczenie komunikacyjne osób mniej zamożnych. Kryterium wjazdu do strefy nie jest realna emisja w danym momencie, lecz wiek i norma pojazdu. W praktyce oznacza to, że: osoby posiadające starsze, tańsze auta – często w pełni sprawne – są eliminowane z centrum, osoby, które nie mogą sobie pozwolić na zakup nowego samochodu lub elektryka, tracą dostęp do części mia-

sta, mieszkańcy obrzeży, dojeżdżający do pracy, opieki zdrowotnej czy szkół, ponoszą realne koszty decyzji administracyjnych.

SCT nie uderza więc w „korki” ani „emisję” w sposób proporcjonalny. Uderza w ludzi o niższych dochodach, którzy nie mają możliwości szybkiej wymiany pojazdu ani wyboru alternatywnego środka transportu.

Miasto dostępne tylko dla wybranych?

W efekcie tworzy się nowy podział: centrum miasta staje się przestrzenią łatwiej dostępną dla osób zamożniejszych, a trudniej dla tych, którzy i tak mają mniejszy wpływ na środowisko. To ekologia selektywna, w której koszty transformacji ponoszą najbiedsi, a korzyści są symboliczne i często iluzoryczne.

Co więcej, wykluczenie komunikacyjne nie kończy się na samochodzie. Oznacza gorszy dostęp do pracy, usług publicznych, kultury i opieki zdrowotnej. W mieście, które już teraz zmaga się z wyludnianiem centrum i rosnącymi nierównościami, SCT może ten proces jeszcze przyspieszyć.

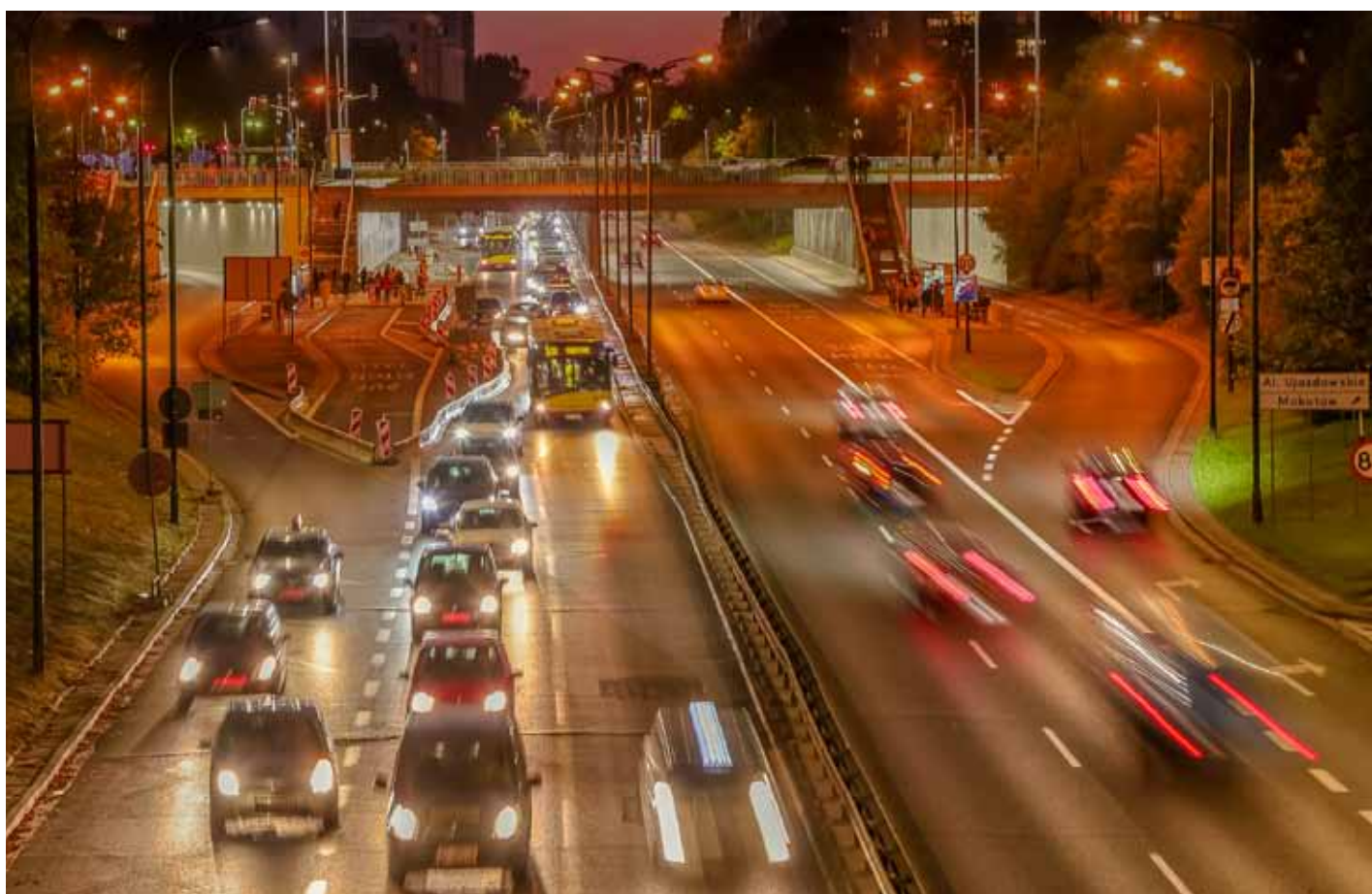
Ideologiczny eksperyment

Strefa Czystego Transportu może mieć sens tylko wtedy, gdy: miasto posiada kompletny i sprawny system obwodnic, transport publiczny jest szybki, punktualny i dostępny w każdej dzielnicy, mieszkańcy mają realny wybór, a nie administracyjny przymus, zmiany są wprowadzane stopniowo i w odpowiedniej kolejności.

W warunkach permanentnego zakorkowania Warszawy SCT nie jest rozwiązaniem problemu, lecz jego przykryciem. Zamiast redukować chaos komunikacyjny, instytucjonalizuje go, jednocześnie przenosząc koszty na tych, którzy najmniej mogą sobie na to pozwolić.

Ekologia, która ignoruje realia transportowe i społeczne, przestaje być polityką publiczną. Staje się ideologicznym eksperymentem, prowadzonym na mieście, które już dziś balansuje na granicy komunikacyjnej niewydolności.

PAULINA PORAJ



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

Zgoda na strefę dziś, rachunek jutro, czyli jak mieszkańcy mogą sami wpaść w pułapkę SPP

W wielu warszawskich dzielnicach mieszkańcy coraz częściej popierają rozszerzanie Strefy Płatnego Parkowania. Argument jest prosty i zrozumiały: „będzie mniej samochodów z zewnątrz, łatwiej zaparkujemy pod domem”. W realiach zatłoczonego miasta brzmi to rozsądnie. Problem w tym, że ta zgoda opiera się na krótkoterminowym myśleniu i pomija mechanizmy, które uruchamia sama strefa.

Iluzja bezpieczeństwa abonamentu

Dziś mieszkańcy godzą się na SPP, bo abonament jest tani. Opłata roczna w żaden sposób nie odzwierciedla realnej wartości miejsca parkingowego w przestrzeni publicznej, szczególnie w centralnych dzielnicach. To właśnie ten niski koszt sprawia, że strefa jest akceptowalna społecznie.

Ale ten stan nie jest dany raz na zawsze.

W momencie, gdy strefa już powstanie, zniknie największa bariera polityczna, czyli sprzeciw mieszkańców. A wtedy zaczyna się drugi etap, o którym dziś mówi się znacznie ciszej. W debatach urbanistycznych i aktywnościach mieszkańców coraz częściej pojawia się argument, że: abonamenty mieszkańców są „zbyt niskie”, parkowanie w przestrzeni publicznej jest „dotowane”, mieszkańcy powinni „ponosić realny koszt zajmowania ulicy”.

To nie są marginalne opinie. To dominujący nurt myślenia w środowiskach postulujących dalsze ograniczanie ruchu samocho-

dowego. W wielu miastach Europy dokładnie ten sam schemat już zadziałał: najpierw strefa, potem „korekta cen”, na końcu radykalny wzrost opłat.

Jeden ruch, jedna uchwała

Gdy strefa już działa, podniesienie abonamentu to formalność: nie trzeba konsultacji o zasadność strefy – ona już jest, nie trzeba debatować o parkowaniu – zostało „uregulowane”, wystarczy jedna decyzja rady miasta.

I w tym momencie mieszkańcy, którzy poparli SPP w nadziei na łatwiejsze parkowanie, zostają postawieni pod ścianą. Albo płacą wielokrotnie więcej za to samo miejsce pod domem, albo tracą możliwość parkowania w swojej okolicy. To właśnie ten moment, w którym okazuje się, że zgoda na strefę była zgodą na przyszłe podwyżki, nawet jeśli dziś nikt ich jeszcze nie ogłasza. Najpierw argument porządkowy, potem ideologiczny

Schemat jest powtarzalny: „SPP poprawi rotację i porządek”. „Skoro strefa działa, trzeba ją zoptymalizować”. „Optymalizacja oznacza podniesienie opłat”. „Parkowanie to nie prawo, tylko przywilej”. Na końcu tej drogi nie ma ani wygodnego parkowania, ani taniego abonamentu. Jest coraz droższy dostęp do własnej ulicy.

Kto zapłaci najwięcej? Najbardziej ucierpią nie ci, którzy parkowali okazjonal-

nie, ale: mieszkańcy bez alternatywy transportowej, osoby starsze, rodziny, które nie mogą sobie pozwolić na zmianę samochodu czy miejsca zamieszkania. Dla nich podwyżka abonamentu nie będzie „narzędziem polityki miejskiej”, tylko realnym obciążeniem finansowym.

Strefa to nie koniec dyskusji – to jej początek

Poparcie dla SPP często wynika z przekonania, że „na tym się skończy”. Tymczasem strefa jest dopiero punktem wyjścia, a nie metą. Gdy już powstanie, staje się idealnym narzędziem do dalszego zaostrzania polityki parkingowej – bez pytania mieszkańców o zdanie.

Dlatego pytanie nie brzmi dziś: „Czy chcesz strefy?” Prawdziwe pytanie brzmi: „Czy zgadzasz się na to, ile zapłacisz za parkowanie za kilka lat?” Bo gdy strefa już będzie, odpowiedź na to pytanie może zostać udzielona bez Twojej zgody.

STANISŁAW SKIBIŃSKI



Plac Powstańców Warszawy w trakcie przebudowy, rok 2024; fot. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

ISSN 2956-7793

Wydawca: AKKA spółka z o.o.

www.warszawskasyrenka.waw.pl

f WarszawskaSyrenka

t 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

Paleta-Art
druk • prepress • fotografia

OD PROJEKTU – PO DRUK

Działamy od początku 1995 roku. Pomagamy kompleksowo – od projektu, poprzez obróbkę grafiki – po druk nakładu dowolnej publikacji. Specjalizujemy się w przygotowaniu do druku i druku katalogów i periodyków.

KATALOGI • KSIĄŻKI • GAZETY • CZASOPISMA • PERIODYKI • KALENDARZE
OPAKOWANIA • ULOTKI • PLAKATY • FOLDERY REKLAMOWE • SEGREGATORY
BILLBOARDY • ROLL-UPY • REKLAMY WIELKOFORMAROWE • **FOTOOBRAZY**

Paleta-Art • ul. Czackiego 3/5 lok. 138 • 00-043 Warszawa • tel. 667 223 223 paleta-art@post.pl

Powietrze gorsze mimo zakazów

Wpis ratusza jako akt bezradności

Wpis m.st. Warszawy o pogorszeniu jakości powietrza miał być zapewne peanem na własną cześć, ale w rzeczywistości stał się niezamierzonym aktem oskarżenia wobec własnej polityki antysmogowej. Bo jeśli po latach działań, inwestycji, zakazów i symbolicznych reform powietrze wciąż się pogarsza, to znaczy, że miasto albo źle diagnozuje problem, albo stosuje nieskuteczne narzędzia. A najpewniej – jedno i drugie.

Smog jest, tylko winni są... wszyscy dookoła

Z komunikatu jasno wynika jedno: źródła smogu nie leżą tam, gdzie miasto kieruje swoje najbardziej restrykcyjne działania. Podwyższony poziom PM10 w styczniu nie jest zaskoczeniem – to klasyczny epizod zimowy, związany z ogrzewaniem, warunkami meteorologicznymi i napływem zanieczyszczeń z obszarów ościennych.

Miasto samo przyznaje, że: kluczowe znaczenie mają paleniska domowe, problem ma charakter regionalny, a nie wyłącznie miejski, zanieczyszczenia są monitorowane również poza Warszawą, bo napływają z zewnątrz. Skoro tak, to powstaje pytanie zasadnicze: jak do tego wszystkiego ma się Strefa Czystego Transportu?

SCT – rozwiązanie bez problemu

Strefa Czystego Transportu została przedstawiona jako jeden z filarów walki o czyste powietrze. Tymczasem zimowy smog – dokładnie ten, przed którym dziś ostrzega ratusz – nie pochodzi w dominującej mierze z samochodów. Pochodzi z pieców, kotłów, spalania paliw stałych i niekorzystnych warunków atmosferycznych.

Własny komunikat miasta to potwierdza. Jeśli więc: smog jest większy zimą, główne źródła są pozamiejskie i grzewcze, jakość powietrza się pogarsza mimo SCT, to trudno nie dojść do wniosku, że SCT nie jest realnym narzędziem walki z tym problemem, a raczej politycznym symbolem.

Rowerem przez smog?

Szczególnie groteskowo brzmi zestawienie zaleceń zdrowotnych z narracją transportową miasta. Z jednej strony ratusz apeluje, by: unikać wysiłku fizycznego na zewnątrz, ograniczyć przebywanie na powietrzu, uważać na kaszel i duszności.

Z drugiej – od lat promuje rower jako uniwersalną alternatywę transportową, również zimą. Jak dokładnie ma wyglądać ta „zielona mobilność” w dniu, w którym miasto samo ostrzega przed oddychaniem?

To nie jest drobna sprzeczność komunikacyjna. To fundamentalny brak spójności między polityką zdrowotną, transportową i środowiskową.

Monitoring zamiast efektów

We wpisie ratusz obficie chwali się narzędziami: setkami czujników, smogowozem, aplikacjami, indeksami i systemami monitoringu. Tyle że monitorowanie problemu nie jest jego rozwiązaniem. Warszawa stała się mistrzem w mierzeniu smogu, informowaniu o smogu i ostrzeganiu przed smogiem. Znacznie gorzej idzie jej realne ograniczanie jego źródeł – zwłaszcza tych, które są trudniejsze politycznie i wymagają współpracy ponadlokalnej.

Wpis, który mówi więcej, niż miał mówić

Najbardziej uderzające jest to, że pochwalny wpis miasta w istocie: przyznaje, że powietrze się pogorszyło, potwierdza, że przyczyny są inne niż transport indywidualny, pokazuje, że kluczowe działania leżą poza zasięgiem prostych zakazów.

To nie jest komunikat o sukcesie. To

komunikat o niemocy. O tym, że miasto wybrało narzędzia łatwe do wdrożenia i medialnie atrakcyjne, zamiast skutecznych. Że walczy z tym, co widać i da się zakazać, a nie z tym, co faktycznie odpowiada za zimowy smog.

Ekologia jako alibi

W tym sensie Strefa Czystego Transportu coraz bardziej wygląda nie jak element racjonalnej polityki środowiskowej, lecz

jak alibi dla braku realnych efektów. Skoro powietrze się nie poprawia, zawsze można powiedzieć, że „potrzeba więcej czasu”, „jeszcze ostrzej”, „jeszcze szerzej”. Tylko że powietrze nie reaguje na narrację. Reaguje na źródła emisji. A własny wpis miasta jasno pokazuje, że te źródła leżą gdzie indziej.

I właśnie dlatego ten komunikat – wbrew intencjom autorów – jest jednym z najmocniejszych dowodów na to, że obecna polityka antysmogowa Warszawy wymaga nie kolejnych zakazów, lecz gruntownej korekty myślenia. Jak mówią młodzi: samozaoranie.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Post Miasto Stołeczne Warszawa

Miasto Stołeczne Warszawa 56 min · 📍

! W Warszawie odnotowano wczoraj pogorszenie jakości powietrza. Wskaźnik pyłu zawieszonego PM10 utrzymuje się także dziś (7 stycznia 2026) na podwyższonym poziomie. To może powodować dyskomfort i złe samopoczucie, szczególnie u osób wrażliwych — dzieci, kobiet w ciąży, seniorów oraz osób z chorobami układu sercowo-naczyniowego.

🟡 **Zalecenia dla mieszkańców**

Jeśli to możliwe: ogranicz długotrwałe przebywanie na zewnątrz oraz unikaj intensywnego wysiłku fizycznego na powietrzu. Szczególnie w sytuacji, gdy pojawia się kaszel, duszności lub podrażnienie gardła. W przypadku nasilenia objawów skonsultuj się z lekarzem.

Bieżące informacje o jakości powietrza oraz pozostałe powiadomienia i ostrzeżenia możesz śledzić w miejskiej aplikacji Warszawa 19115. Zachęcamy do jej pobrania.

🟡 **Jak Warszawa walczy ze smogiem?**

Jako miasto kontynuujemy programy wymiany nieefektywnych źródeł ciepła, rozwijamy sieć ciepłowniczą oraz inwestujemy w transport publiczny i infrastrukturę rowerową. W 2024 roku wprowadziliśmy Strefę Czystego Transportu. Prowadzone są kontrole palenisk domowych w zakresie przestrzegania uchwały antysmogowej — realizuje je Straż Miejska Warszawy. Skuteczność działań wzmacnia smogowóz — mobilne laboratorium do pomiaru jakości powietrza, które pozwala szybko identyfikować miejsca o podwyższonych stężeniach zanieczyszczeń i reagować na nie w czasie rzeczywistym. Dodatkowo Warszawa stworzyła jeden z największych w Europie systemów monitoringu jakości powietrza, oparty na ponad 160 czujnikach rozmieszczonych na terenie metropolii, 108 z nich działa w stołecznych dzielnicach, a pozostałe funkcjonują w 17 gminach ościennych, tworząc spójny system pomiarowy obejmujący cały Warszawski Obszar Funkcjonalny. Dane z czujników zasilają Warszawski Indeks Powietrza, który na bieżąco informuje mieszkańców o aktualnym poziomie zanieczyszczeń i zaleceniach zdrowotnych.

7 stycznia 2026

**UWAGA!
ZŁA JAKOŚĆ
POWIETRZA!**

Sprawdź zalecenia dla mieszkańców i dowiedz się, jak Warszawa walczy ze smogiem.

Warszawa