



Warszawska Syrenka

NR 12 • Warszawa, III 2026 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

Miasto jest dla wszystkich!

Hasło „miasto jest dla mieszkańców, a nie dla samochodów” brzmi chwytliwie i dobrze wygląda na transparentach czy w mediach społecznościowych. Problem w tym, że jest to uproszczenie, które łatwo zamienia się w propagandowy slogan zamiast w rzetelną rozmowę o tym, jak naprawdę funkcjonuje miasto. W dodatku tworzy fałszywy podział: mieszkańcy kontra samochody – jakby były to dwie odrębne kategorie. Tymczasem samochody nie jeżdżą same. Za kierownicą siedzą właśnie mieszkańcy: pracownicy jadący do pracy, rodzice odwożący dzieci do szkoły, przedsiębiorcy prowadzący firmy, dostawcy zaopatrujący sklepy, osoby starsze czy osoby z niepełnosprawnościami.

Warto jasno powiedzieć: miasto jest dla wszystkich mieszkańców – także dla tych, którzy poruszają się samochodem.

Po pierwsze, transport jest krwioobiegiem miasta. Tak jak organizm nie może funkcjonować bez układu krążenia, tak miasto nie działa bez sprawnej komunikacji. Drogi i ulice obsługują nie tylko prywatne auta, ale także transport publiczny, służby ratunkowe, dostawy do sklepów, logistykę, rzemiosło i usługi. Próba sprowadzenia debaty do prostego hasła „samochód kontra

mieszkaniec” pomija fakt, że sprawna infrastruktura drogowa jest elementem codziennego życia mieszkańców.

Po drugie, miasto jest złożonym ekosystemem mobilności. Ludzie przemieszczają się na różne sposoby: pieszo, rowerem, tramwajem, autobusem, koleją czy samochodem. Te formy transportu nie są dla siebie wrogami – uzupełniają się w zależności od odległości, czasu, obowiązków czy sytuacji życiowej. Dla wielu osób samochód pozostaje najbardziej praktycznym

narzędziem mobilności: dla rodzin z dziećmi, osób pracujących w kilku miejscach dziennie, mieszkańców peryferyjnych dzielnic czy osób o ograniczonej mobilności. Ignorowanie tej rzeczywistości nie rozwiązuje problemów miasta, ale prowadzi do dyskryminacji.

Po trzecie, samochód jest ważnym narzędziem aktywności społecznej i gospodarczej. Dzięki niemu funkcjonują małe firmy, handel, budownictwo czy usługi. Codziennie po ulicach miasta poruszają się rzemieślnicy, kurierzy, dostawcy, technicy czy przedsiębiorcy. Miasto, które utrudnia dostępność transportową, utrudnia również prowadzenie działalności gospodarczej, a w konsekwencji uderza w mieszkańców – w miejsca pracy, ceny usług i dostępność towarów.

Dlatego zamiast powtarzać slogan upraszczający rzeczywistość, sensowniej jest mówić o równowadze transportowej. Miasto powinno być przyjazne pieszym, dobrze obsługiwane przez transport publiczny i bezpieczne dla rowerzystów –

ale jednocześnie nie może ignorować roli samochodu, który pozostaje jednym z podstawowych narzędzi mobilności współczesnych mieszkańców.

W gruncie rzeczy celem nie powinno być „miasto bez samochodów”, lecz miasto dla wszystkich – dobrze zorganizowane, dostępne i funkcjonalne. Takie, w którym różne formy transportu współistnieją i uzupełniają się, a mieszkańcy – niezależnie od tego, czy idą pieszo, jadą rowerem, tramwajem czy samochodem – mogą po prostu sprawnie żyć, pracować i się przemieszczać.

W tym kontekście szczególnie uderzające jest to, jak część środowisk aktywistycznych – zwłaszcza skupionych wokół ruchu „Miasto Jest Nasze” – zdaje się traktować miasto nie jako dobro wspólne wszystkich mieszkańców, lecz jako przestrzeń należąca przede wszystkim do nich samych. Jak wskazuje nazwa oni uważają, że to oni mają prawo decydować, jak miasto ma funkcjonować.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Między prawem a obsesją

kiedy zgłaszanie przestaje być odpowiedzialnością, a staje się postawą destrukcyjną

Zgłaszanie łamania prawa jest legalne i w wielu sytuacjach potrzebne. Bez obywateli gotowych reagować wiele poważnych przestępstw pozostałoby bezkarne. Społeczeństwo nie może funkcjonować, jeśli wszyscy odwracają wzrok od przemocy, oszustw czy zagrożeń dla innych. W tym sensie zgłoszenie nie jest donosicielstwem, lecz elementem odpowiedzialności społecznej.

Problem zaczyna się wtedy, gdy zgłaszanie przestaje być środkiem ochrony dobra wspólnego, a staje się celem samym w sobie. Kluczowa różnica nie leży w samym czynie, lecz w motywacji. Można zgłosić coś, aby zapobiec krzywdzie — albo po to, by poczuć władzę, wyższość lub zdobyć uznanie.

Współczesnym przykładem tej granicy jest działalność osoby znanej na Facebooku

jako „Konfitura”, która uczyniła z dokumentowania i zgłaszania wykroczeń swoją publiczną tożsamość. Dla jednych jest to przykład obywatelskiej czujności. Dla innych symbol niepokojącego zjawiska — przekształcenia zgłaszania naruszeń w powód do dumy i autopromocji. W takiej sytuacji trudno już mówić wyłącznie o trosce o porządek prawny. Pojawia się pytanie, czy nie dochodzi do

przesunięcia granicy — od odpowiedzialności w stronę obsesyjnej kontroli otoczenia.

Społeczeństwo nie opiera się wyłącznie na przepisach, lecz także na zaufaniu i zdrowych proporcjach. Jeśli każdy staje się potencjalnym obserwatorem i oskarżycielem, zanika poczucie wspólnoty, a pojawia się atmosfera podejrzliwości. Prawo miało chronić ludzi, nie zamieniać ich w nieustannych nadzorców siebie nawzajem.

Nie oznacza to, że należy tolerować bezprawie. Oznacza natomiast, że odpowiedzialność wymaga rozsądku i równowagi.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Transformacja myślenia o mieście...

W najnowszym numerze „Warszawskiej Syrenki” przyglądamy się temu, jak w ostatnich latach zmienia się sposób myślenia o mieście i jego mieszkańcach. Z jednej strony coraz częściej słyszymy chwytliwe hasła o „nowoczesnej mobilności” czy „mieście bez samochodów”. Z drugiej – pojawia się pytanie, czy za tymi sloganami rzeczywiście stoi troska o funkcjonowanie miasta i codzienne potrzeby jego mieszkańców.

Wracamy także do sporów o kierunek miejskiej polityki i pokazujemy, jak łatwo

hasło „miasto jest dla mieszkańców, a nie dla samochodów” może stać się narzędziem upraszczania rzeczywistości i budowania sztucznych podziałów. W końcu samochody nie istnieją w próżni – prowadzą je mieszkańcy: ludzie jadący do pracy, przedsiębiorcy prowadzący działalność, rodzice odwożący dzieci do szkół czy osoby zapewniające codzienne funkcjonowanie miejskiej gospodarki.

Przyglądamy się również zjawisku, które coraz częściej pojawia się w życiu społecznym – sytuacjom, w których zgła-

szanie problemów przestaje być przejawem obywatelskiej odpowiedzialności, a zaczyna przyjmować formę obsesyjnej kontroli nad innymi.

Łączy te tematy jedno pytanie: czy Warszawa pozostaje miastem dialogu i rozsądnej równowagi, czy coraz częściej staje się przestrzenią, w której miejsce rzeczowej debaty zajmują hasła, emocje i ideologiczne skrótowe myślenie?

REDAKTOR NACZELNY
LECH JAWORSKI



Demokracja bez mieszkańców Ochota jako laboratorium miękkiego warszawskiego despotyzmu

Na Ochocie coraz wyraźniej widać mechanizm, który Alexis de Tocqueville opisał niemal dwieście lat temu jako miękki despotyzm. Nie ma tu przemocy, zakazów ani otwartej represji. Jest coś znacznie groźniejszego: systematyczne odbieranie mieszkańcom realnej decyzyjności przy jednoczesnym utrzymywaniu pozorów demokracji.

Mieszkańcy dzielnicy coraz częściej dowiadują się o kluczowych zmianach – takich jak likwidacja miejsc parkingowych, wprowadzanie stref Tempo 30 czy

przebudowy organizacji ruchu – po fakcie. Projekty ukrywane są pod technicznymi nazwami, publikowane w trybie zamówień publicznych, bez realnej debaty i bez jasnej

informacji, że dotyczą codziennego funkcjonowania tysięcy ludzi. Konsultacje, jeśli w ogóle się pojawiają, mają charakter fasadowy. Decyzje zapadają wcześniej.

Co szczególnie niepokojące, nawet część radnych dzielnicowych nie jest informowana o planowanych zmianach. Oznacza to, że mieszkańcy formalnie mają swoich przedstawicieli, ale ci przedstawiciele nie mają dostępu do pełnej wiedzy. W praktyce władza przesuwa się z poziomu lokalnej wspólnoty do centralnych struktur miasta, gdzie zapadają decyzje „systemowe”, wdrażane następnie na dzielnicach jak gotowe pakiety.

To klasyczny mechanizm miękkiego despotyzmu: władza nie pyta, bo „wie lepiej”. Uzasadnia swoje działania językiem eksperckim, moralnym i ideologicznym. Kto protestuje, zostaje sprowadzony do roli ignoranta, roszczeniowca albo kogoś, kto „nie rozumie nowoczesnego miasta”. Sprzeciw mieszkańców nie jest traktowany jako głos wspólnoty, lecz jako problem komunikacyjny do „zarządzenia”.

Demokracja zostaje w ten sposób zredukowana do jednego aktu: wyborów. Po ich zakończeniu obywatel ma już tylko się dostosować. Tocqueville ostrzegał, że to właśnie w demokracji pojawia się pokusa, by władza „opiekuńcza” przejęła odpowiedzialność za życie obywateli – planując je, porządkując i regulując, aż w końcu pozbawiając ich wpływu na własne otoczenie. Nie poprzez przemoc, lecz poprzez procedury.

Likwidacja miejsc parkingowych na Ochocie nie jest więc wyłącznie sporem o samochody. To spór o prawo do współdecydowania o przestrzeni, w której się żyje. O to, czy mieszkańcy są partnerami w rozmowie o mieście, czy jedynie obiektami polityki miejskiej.

Najbardziej uderzające jest jednak to, że wszystko to odbywa się w atmosferze moralnej wyższości władzy. Mieszkańcom nie tylko odbiera się sprawczość, ale także sugeruje, że ich potrzeby są mniej ważne, mniej nowoczesne, mniej „właściwe”. To już nie tylko problem demokracji. To pogarda wobec ludzi, którzy mają po prostu żyć według czyjegoes projektu.

Ochota, pokazuje większy problem nie tylko Warszawy ale również innych samorządów. Jest przykładem tego, jak demokracja może istnieć formalnie, a zanikać realnie. I jak łatwo władza, raz oddana, przestaje być kontrolowana — nie dlatego, że obywatele nie głosują, lecz dlatego, że przestają być traktowani jak podmiot, a zaczynają ich traktować instrumentalnie.

PAULINA PORAJ



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanuqaterra

Segregacja, konsumpcja i kultura w globalnym systemie odpadów

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

Unia Europejska przygotowuje reformę systemu gospodarowania odpadami, której kluczowym elementem jest rozporządzenie Packaging and Packaging Waste Regulation (PPWR). Nowe przepisy mają ujednoczyć zasady segregacji w państwach członkowskich poprzez wprowadzenie jednolitego systemu 11 frakcji odpadów oraz obowiązkowych oznaczeń materiałowych na opakowaniach. Celem regulacji jest zwiększenie efektywności recyklingu oraz wsparcie modelu gospodarki o obiegu zamkniętym. Jako rozporządzenie PPWR będzie obowiązywać bezpośrednio we wszystkich krajach UE od 2026 r., przy czym część obowiązków wdrażana będzie stopniowo do 2040 r.

Formalnie Europa należy do regionów o najwyższym stopniu zaawansowania systemów recyklingu, jednak wskaźniki te mają w dużej mierze charakter administracyjny, a nie materiałowy. Oznaczają one, że odpady trafiają do systemu selektywnej zbiórki, niekoniecznie zaś, że faktycznie wracają do obiegu jako nowe produkty. W praktyce znaczna część odpadów jest odrzuca na etapie sortowania, spalana lub eksportowana jako surowiec wtórny, co oznacza, że realny poziom zamknięcia obiegu materiałowego pozostaje istotnie niższy niż deklarowany.

Równoległe badania prowadzone przez International Institute for Applied Systems Analysis wskazują, że największe ilości stałych odpadów komunalnych trafiają do ekosystemów wodnych w Afryce i Azji, gdzie obserwuje się najpoważniejsze skutki środowiskowe w postaci zanieczyszczenia rzek, degradacji bioróżnorodności oraz zagrożeń dla zdrowia ludzi. Fakt, że skutki te są najbardziej widoczne poza Europą, nie oznacza jednak, iż problem ma tam swoje źródło.

Największym globalnym producentem dóbr materialnych są obecnie Chiny, pełniące funkcję zaplecza produkcyjnego dla rynków rozwiniętych, jednak strumień materiałowy napędzany jest przede wszystkim przez popyt konsumpcyjny państw Globalnej Północy. W tym sensie podstawowym pro-

blemem Europy nie jest brak regulacji, lecz skala konsumpcji, szczególnie w sektorach takich jak fast fashion, elektronika użytkowa oraz opakowania jednorazowe, które generują stały napływ krótkowiecznych produktów o niskiej trwałości.

Przez wiele lat znacząca część europejskich odpadów była eksportowana do krajów Globalnego Południa jako surowce wtórne lub odzież używana, co w praktyce prowadziło do przenoszenia kosztów środowiskowych poza granice UE i ich koncentracji w regionach o słabszej infrastrukturze odpadowej. W efekcie ukształtował się globalny podział ról, w którym państwa rozwinięte generują popyt i konsumpcję, kraje



Material sponsorowany – Grupa EPL

takie jak Chiny realizują produkcję, a regiony Afryki i Azji ponoszą główne konsekwencje środowiskowe utylizacji.

Nowy system segregacji może poprawić jakość strumieni surowców wtórnych w Unii i zwiększyć efektywność recyklingu, jednak dotyczy on wyłącznie końcowego etapu cyklu życia produktów i nie ingeruje w strukturalne mechanizmy generujące odpady, takie jak skala produkcji, tempo wymiany dóbr oraz presja konsumpcyjna. Oznacza to, że nawet najbardziej zaawansowany system segregacji nie doprowadzi do istotnego ograniczenia globalnego kryzysu odpadowego, jeśli nie zostanie uzupełniony regulacjami obejmującymi projektowanie produktów, ograniczanie dóbr



jednorazowych, kontrolę eksportu odpadów oraz przesunięcie odpowiedzialności środowiskowej z konsumentów na producentów.

Istotnym, często pomijanym czynnikiem są różnice kulturowe w zakresie norm dotyczących czystości i relacji z przestrzenią publiczną. W Europie przez dekady kształtowana była kultura porządku, w której utrzymywanie czystości stanowi normę społeczną wspieraną przez edukację i infrastrukturę. W wielu regionach Afryki i Azji takie normy nie zostały w podobnym stopniu utrwalone, co wynika z uwarunkowań historycznych i braku sprawnych systemów komunalnych. W konsekwencji wyrzucanie odpadów do środowiska naturalnego, w tym do rzek, bywa społecznie akceptowane, a niektóre praktyki religijne dodatkowo zwiększają presję na ekosystemy wodne. Oznacza to, że kryzys odpadowy ma nie tylko wymiar technologiczny i ekonomiczny, lecz także kulturowy.

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

Sadzenie problemów

Od kilku lat z coraz większym zainteresowaniem obserwuję radosną twórczość związaną z zazielenianiem Śródmieścia Warszawy. Zainteresowanie to zaczęło się od informacji o posadzeniu kilkunastoletnich „sadzonek” drzew leśnych (m.in. dębów) na Rondzie Dmowskiego, czyli na skrzyżowaniu Alei Jerozolimskich z ulicą Marszałkowską. Wybrane odmiany drzew charakteryzują się silnym wzrostem i rozłożystym pokrojem.

Najpierw interesowało mnie, czy posadzone drzewa, które osiągną kilkanaście (i więcej) metrów wysokości, nie przesłonią najbardziej imponującej perspektywy wielkiej arterii, jaką są Aleje Jerozolimskie, które jako układ przestrzenny są chronione prawem. Korespondowałem w tej sprawie z konserwatorem zabytków, który poinformował mnie, że tego aspektu z nim nie konsultowano. Dałem więc spokój, ale cały czas obserwuję, jak posadzone drzewa pięknie rosną. Lada moment ich konary osiągną nie tylko linie podtrzymujących sieć trakcyjną, ale nawet samych przewodów.

Oglądając niedawno informacje o zimie w Polsce, łatwo stwierdzić, że trudności na liniach kolejowych występują głównie na terenach leśnych, gdzie gałęzie obciążone śniegiem zrywają sieci trakcyjne, a powalone drzewa często tarasują tory



(np. linia Działdowo–Olsztyn). Rząd wpadł nawet na pomysł wysłania helikoptera (styczeń 2026 r.), który, latając wzdłuż torów, miał za zadanie zdmuchiwać śnieg z gałęzi.

Jeżeli odejmiemy od telewizorów i popatrzymy na przebudowywany właśnie odcinek ulicy Marszałkowskiej pomiędzy Alejami Jerozolimskimi a Królewską, łatwo spostrzeżemy, że nasz stołeczny samorząd uszczęśliwia nas szpalerem drzew wzdłuż torowiska tramwajowego. Za dwa–trzy lata drzewa, gdy się dobrze zakorzenia, swoimi konarami sięgną sieci trakcyjnej. Taka jest ich natura, a jeżeli spadnie śnieg, jak miało to miejsce w tym roku, to nawet helikopter nie pomoże, gdyż nie może tu latać.

Nie jestem wrogiem zieleni, a szczególnie drzew, których co najmniej kilkaset w życiu posadziłem.

Być może nasi specjaliści, m.in. od



DR HAB. LECH KRÓLIKOWSKI

„komunikacji”, powinni skonsultować się z nieco bardziej doświadczonymi kolegami w Ministerstwie Infrastruktury. Pan Piotr Malepszak — wiceminister infrastruktury — w wywiadzie dla RMF24 stwierdził, że błędem było zmniejszenie w 2019 r., ze względów oszczędnościowych, norm określających odległości drzew od linii kolejowych. Wówczas odległość tę zmniejszono z 15 do 6 metrów. Minister zapowiedział, że odległość drzew od linii kolejowych zostanie w Polsce przywrócona do stanu poprzedniego, tj. 15 metrów. Informacja bardzo pozytywna, ale czy ma szansę dotrzeć do specjalistów z Urzędu m.st. Warszawy?

Warszawa wizji i Warszawa rzeczywistości

Warszawa coraz częściej funkcjonuje w dwóch rzeczywistościach. W jednej istnieją realne potrzeby infrastrukturalne i zaniedbane ulice wymagające pilnej modernizacji. W drugiej dominują efektywne wizje promowane przez miejskich aktywistów i podchwytywane przez władze miasta — wielkie nowe muzea, zwężanie arterii i kosztowne przebudowy pod hasłem „odżyławiania przestrzeni”.

Miasto koncentruje się dziś na zawężaniu i przebudowie głównych ulic, takich jak Aleje Jerozolimskie, ograniczając ich przepustowość i likwidując miejsca parkingowe, mimo że w perspektywie kilku lat obszar ten i tak będzie wymagał kolejnych zmian w związku z przebudową linii średnicowej czy przyszłością ronda Zawiszy.

Oznacza to ryzyko wydawania ogromnych środków na inwestycje, które szybko okażą się tymczasowe.

Jednocześnie kluczowe arterie, takie jak Grochowska — jedna z głównych dróg wyjazdowych z miasta — od lat pozosta-



Aktualny stan realizacji sieci dróg obwodowych w Warszawie — raczej nie zanosi się na zmiany

ją zaniedbane i pozbawione kompleksowej modernizacji. Co szczególnie niepokojące, zamiast nadrabiać wieloletnie braki infrastrukturalne, po tragicznych wydarzeniach wynikających z tych zaniedbań pojawiają się postulaty dalszego zawężania tej ulicy. To odwracanie logiki odpowiedzialnego zarządzania: zamiast naprawiać błędy i poprawiać bezpieczeństwo, ogranicza się funkcjonalność kluczowej infrastruktury.

W efekcie Warszawa coraz bardziej przypomina miasto zarządzane przez wizje i postulaty, a nie przez konsekwentną, długofalową strategię. Tymczasem mieszkańcy nie potrzebują symbolicznych projektów ani kosztownych eksperymentów, lecz sprawnie działającej, bezpiecznej i racjonalnie rozwijanej infrastruktury.

STANISŁAW SKIBIŃSKI

NIK: Muzeum Sztuki Nowoczesnej droższe o setki milionów i opóźnione o lata

Najwyższa Izba Kontroli w wystąpieniu pokontrolnym dotyczącym budowy Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie wskazała na poważne błędy w przygotowaniu i realizacji jednej z najdroższych inwestycji kulturalnych w kraju.

Kluczowym problemem było rażące niedoszacowanie kosztów. Pierwotny budżet inwestycji – ok. 270 mln zł – opierał się na założeniach sprzed kilkunastu lat i nie został rzetelnie zaktualizowany mimo zmiany realiów gospodarczych i koncepcji projektu. Jak stwierdziła NIK, „*przejęcie przez Muzeum funkcji inwestora zastępczego nastąpiło bez dokonania rzetelnej aktualizacji kosztów inwestycji, mimo że szacunki te pochodziły z 2006 r.*”. Ostatecznie koszt budowy wzrósł do ponad 652 mln zł, czyli o blisko 400 mln zł więcej, niż zakładano na początku. Kontrolerzy wskazali wprost, że „*koszt realizacji inwestycji wzrósł z planowanych 270,2 mln zł do 652,5 mln zł*”.

NIK zwraca również uwagę na znaczne opóźnienia. Realizacja inwestycji przesunęła się o kilka lat, m.in. z powodu braku uregulowanego stanu prawnego części terenu, sporów własnościowych oraz konieczności wielokrotnego przeprojektowywania obiektu. Izba podkreśliła, że „*rozpoczęcie reali-*



zacji inwestycji nastąpiło bez uregulowania stanu prawnego wszystkich nieruchomości niezbędnych do jej realizacji”. Brak dostępu do kluczowych działek wymusił etapowanie robót i liczne zmiany projektowe, co – jak zaznaczono – „*skutkowało koniecznością wprowadzania zmian projektowych oraz wydłużeniem terminu realizacji inwestycji*”.

Szczególnie krytycznie oceniono sposób zarządzania inwestycją. Umowy z projektantem, inżynierem kontraktu i generalnym wykonawcą były wielokrotnie aneksowa-

ne, co miało bezpośredni wpływ na wzrost kosztów i opóźnienia. NIK wskazała, że „*umowy zawarte z projektantem, inżynierem kontraktu oraz wykonawcą robót były wielokrotnie aneksowane*”. Jednocześnie koszty nadzoru autorskiego wzrosły z kilku milionów złotych do ponad 30 mln zł, a w kluczowym momencie odbiorów końcowych – jak odnotowano – „*nie był zapewniony formalnie nadzór autorski*”.

Choć kontrola nie wykazała naruszeń prawa w samych procedurach prze-

targowych, Izba jednoznacznie wskazała, że problemem nie była legalność, lecz rzetelność przygotowania i prowadzenia projektu. „*Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły w szczególności przygotowania inwestycji, planowania kosztów oraz organizacji procesu inwestycyjnego*” – czytamy w wystąpieniu pokontrolnym. Skutki tych decyzji finansowych ponieśli podatnicy.

Na tle ustaleń NIK dodatkowe pytania rodzi model zarządzania samą instytucją. Muzeum Sztuki Nowoczesnej od wielu lat kierowane jest przez tę samą dyrekcję — Joanna Mytkowska pełni funkcję dyrektorki od 2007 roku. Jej kolejne powołania następowały decyzją władz miasta, bez otwartego konkursu w ostatnich przedłużeniach kadencji, co było przedmiotem publicznej debaty i krytyki środowiskowej. W praktyce oznacza to wieloletnią ciągłość zarządzania bez konkurencyjnej procedury wyboru, mimo że w tym czasie instytucja realizowała największą i najbardziej kosztowną inwestycję w swojej historii.

Wnioski NIK pokazują, że budowa Muzeum Sztuki Nowoczesnej stała się przykładem projektu, w którym ambicja i decyzje polityczne wyprzedziły rzetelne planowanie, prowadząc do znaczącego wzrostu kosztów i wieloletnich opóźnień — przy jednoczesnym braku skutecznych mechanizmów kontroli zarówno nad samą inwestycją, jak i nad modelem zarządzania instytucją publiczną tej skali.

LECH JAWORSKI



- 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

Analiza planowanej rozbudowy Al. Jerozolimskich na odcinku Niemcewicza – Plac Zawiszy

Ogłoszenie przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej rozbudowy Al. Jerozolimskich na odcinku od ul. Niemcewicza do Placu Zawiszy oznacza rozpoczęcie procesu inwestycyjnego, który doprowadzi do istotnej zmiany funkcji i układu przestrzennego jednej z kluczowych arterii wjazdowych do centrum Warszawy. Zakres inwestycji obejmuje m.in. budowę drugiej jezdni, nowych chodników, infrastruktury rowerowej, przebudowę infrastruktury technicznej oraz wprowadzenie nowych nasadzeń zieleni i połączenia z ul. Grójecką.

Na poziomie deklaracyjnym inwestycja przedstawiana jest jako działanie poprawiające bezpieczeństwo i porządkujące przestrzeń. Jednak analiza funkcjonalna i systemowa wskazuje, że jej rzeczywiste skutki mogą być znacznie bardziej złożone, a w niektórych aspektach negatywne – szczególnie dla mieszkańców oraz z punktu widzenia racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi.

Najbardziej bezpośrednim skutkiem tego typu inwestycji jest niemal nieunikniona likwidacja istniejących miejsc postojowych w pasie drogowym. Poszerzenie układu drogowego o dodatkową jezdnię, drogi rowerowe-

jak Ochota, gdzie liczba miejsc postojowych już obecnie jest niewystarczająca w stosunku do liczby pojazdów, każda redukcja miejsc parkingowych prowadzi do efektu kaskadowego: pojazdy przenoszone są na ulice sąsiednie, zwiększając presję parkingową w całym obszarze. W konsekwencji dochodzi do pogorszenia warunków życia mieszkańców, wydłużenia czasu poszukiwania miejsca postojowego oraz zwiększenia ruchu lokalnego generowanego przez pojazdy krążące w poszukiwaniu parkowania.

Najbardziej problematycznym aspektem tej inwestycji jest jej relacja do planowanych, strategicznych przebudów infrastruk-

nimi pracami budowlanymi, zmianami układu drogowego, przebudową wiaduktów oraz reorganizacją całego układu transportowego w tym obszarze. Podobnie Plac Zawiszy jest jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych Warszawy i jego przebudowa nieuchronnie wymusi zmiany geometrii i organizacji ruchu w Al. Jerozolimskich.

W tym kontekście powstaje zasadnicze pytanie o racjonalność wydatkowania środków publicznych na projekt, który może zostać częściowo lub całkowicie zdezaktualizowany przez planowane inwestycje o znacznie większej skali. Istnieje realne ryzyko, że dokumentacja projektowa przygotowa-

go. Zamiast spójnego, całościowego projektu modernizacji całej arterii powstają odcinkowe ingerencje, które mogą nie być kompatybilne z przyszłymi rozwiązaniami.

Takie podejście jest sprzeczne z podstawowymi zasadami planowania infrastruktury transportowej, zgodnie z którymi kluczowe arterie miejskie powinny być modernizowane w sposób kompleksowy, a nie etapowy i nieskoordynowany.

Zlecenie wykonania dokumentacji projektowej jest pierwszym etapem inwestycji, który sam w sobie generuje znaczne koszty publiczne. Jeżeli dokumentacja ta nie będzie w pełni kompatybilna z przyszłą przebudową linii średnicowej i Placu Zawiszy, może to oznaczać nieefektywne wykorzystanie środków publicznych.

W skrajnej sytuacji może dojść do konieczności opracowania nowej dokumentacji po kilku latach, co oznaczałoby powielenie kosztów bez uzyskania trwałego efektu infrastrukturalnego.

Planowana rozbudowa Al. Jerozolimskich na odcinku Niemcewicza – Plac Zawiszy niesie ze sobą poważne konsekwencje funkcjonalne i społeczne, w szczególności dla mieszkańców, którzy mogą utracić kolejne miejsca postojowe i dostępność przestrzeni publicznej w bezpośrednim otoczeniu swoich budynków. Jednocześnie inwestycja ta budzi poważne wątpliwości z punktu widzenia racjonalności planowania infrastrukturalnego i gospodarowania środkami publicznymi, ponieważ realizowana jest w obszarze, który w najbliższych latach będzie przedmiotem znacznie większych, systemowych przebudów związanych z modernizacją linii średnicowej i Placu Zawiszy.

W takich warunkach podejmowanie odrębnych inwestycji odcinkowych może prowadzić do powstania rozwiązań tymczasowych, wymagających ponownej przebudowy w niedalekiej przyszłości, co oznacza nie tylko dodatkowe koszty publiczne, ale również wieloletnie utrudnienia dla mieszkańców i użytkowników tej kluczowej arterii.

PAULINA PORAJ



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanuqaterra

we, nowe chodniki i infrastrukturę techniczną odbywa się w ramach istniejącego pasa drogowego, którego szerokość jest ograniczona. W praktyce oznacza to konieczność eliminacji części lub całości parkowania przyulicznego.

Dla mieszkańców oznacza to realną utratę możliwości parkowania w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania. W obszarach o zwartej zabudowie, takich

jak Ochota, gdzie liczba miejsc postojowych już obecnie jest niewystarczająca w stosunku do liczby pojazdów, każda redukcja miejsc parkingowych prowadzi do efektu kaskadowego: pojazdy przenoszone są na ulice sąsiednie, zwiększając presję parkingową w całym obszarze. W konsekwencji dochodzi do pogorszenia warunków życia mieszkańców, wydłużenia czasu poszukiwania miejsca postojowego oraz zwiększenia ruchu lokalnego generowanego przez pojazdy krążące w poszukiwaniu parkowania.

Najbardziej problematycznym aspektem tej inwestycji jest jej relacja do planowanych, strategicznych przebudów infrastruktury transportowej w tym rejonie, w szczególności:

- planowanej przebudowy linii średnicowej,
- planowanej przebudowy Placu Zawiszy,
- planowanej kompleksowej przebudowy całych Al. Jerozolimskich.

Linia średnicowa jest kluczowym elementem krajowej infrastruktury kolejowej, a jej przebudowa będzie wiązać się z wielolet-

na obecnie stanie się nieaktualna lub będzie wymagała istotnych zmian, co oznacza de facto podwójne wydatkowanie środków publicznych na opracowanie tych samych rozwiązań w różnych etapach.

Planowanie i realizacja inwestycji drogowych w oderwaniu od kompleksowych, systemowych zmian infrastruktury prowadzi do fragmentaryzacji układu transportowe-

Dlaczego w centrum Warszawy transport publiczny przegrywa z pieszym i samochodem

W debacie o warszawskim transporcie publicznym wciąż powraca jedno pytanie: dlaczego mimo korków, zwężeń ulic i kolejnych ograniczeń ruchu mieszkańców nie przesiadają się masowo z samochodów do komunikacji zbiorowej? Odpowiedź jest prosta, choć niewygodna: bo komunikacja publiczna bardzo często nie jest konkurencyjna czasowo. A w niektórych relacjach przegrywa nawet z marszem pieszym.

Dobrym studium przypadku jest krótka, centralna trasa: z rejonu Tamki (róg Topiel) na skrzyżowanie Grzybowskiej i al. Jana Pawła II. Odległość w linii prostej to zaledwie 1,4–1,5 kilometra. Tę trasę można:

- przejść pieszo w ok. 20–22 minuty,
- przejechać samochodem (Tamka – Świętokrzyska – Jana Pawła II, z pominięciem Traktu Królewskiego) w 8–12 minut poza szczytem i 15–25 minut w szczycie, albo spróbować skorzystać z komunikacji publicznej. I właśnie tu zaczyna się problem, bo autobus jeździ rzadko i nieprzewidywalnie.

Jedyną bezpośrednią linią autobusową w tej relacji jest linia 106. Kursuje ona rzadko, zwykle co 10–15 minut, a poza szczytem i w weekendy jeszcze rzadziej. Co gorsza, autobus: stoi w tych samych korkach co samochody, traci czas na światłach i zwężeniach.

W teorii przejazd powinien zająć 10–15 minut. W praktyce, po doliczeniu oczekiwania i zatorów, cała podróż trwa zwykle 25–30 minut, a w godzinach szczytu

bywa znacznie dłuższa. Doświadczenie pasażerów pokazuje, że opóźnienia sięgające 30–45 minut nie są rzadkością. Samochód wygrywa... mimo wszystko.

Paradoksalnie, samochód – mimo korków, zakazów i utrudnień – bardzo często okazuje się najszybszy. Oferuje podróż „od drzwi do drzwi”, bez przesiadek, bez oczekiwania, bez cofania się do węzłów. Nawet stojąc w korku, kierowca porusza się po linii przez siebie wyznaczonej, a nie po narzuconej siatce połączeń. To nie kwestia wygody czy mentalności. To czysty rachunek czasu.

W miejskiej narracji często słyszymy, że rejon Tamki i Świętokrzyskiej jest „doskonale obsłużony metrem”. Rzeczywistość wygląda inaczej.

Najbliższa stacja to Centrum Nauki Kopernik. Tyle że: z rogu Tamki i Topiel trzeba się cofnąć i dojść do wejścia (6–8 minut), zejść na peron (2–3 minuty), poczekać na pociąg (2–4 minuty), przejechać do sta-

| DZIEŃ POWSZEDNI | | SOBOTA I ŚWIĘTO | |
|-----------------|----------------------|-----------------|-------------|
| Godz. | Minuty | Godz. | Minuty |
| 4 | 36 | 4 | 36 |
| 5 | 05 20 35 50 | 5 | 05 35 |
| 6 | 00 10 20 30 40 51 | 6 | 04 34 54 |
| 7 | 02 11 22 32 42 52 | 7 | 09 24 39 55 |
| 8 | 02 12 22 32 42 55 | 8 | 08 23 38 53 |
| 9 | 07 22 37 52 | 9 | 08 23 38 53 |
| 10 | 07 22 37 52 | 10 | 08 23 38 53 |
| 11 | 07 22 37 52 | 11 | 08 23 38 53 |
| 12 | 07 22 37 52 | 12 | 08 23 38 53 |
| 13 | 07 22 37 52 | 13 | 08 23 38 53 |
| 14 | 03 13 23 33 43 52 | 14 | 08 23 38 53 |
| 15 | 02 11 20 29 39 50 | 15 | 08 23 38 53 |
| 16 | 00 10 20 30 40 50 | 16 | 08 23 38 53 |
| 17 | 00 10 20 30 40 49 58 | 17 | 08 23 38 53 |
| 18 | 09 21 36 52 | 18 | 08 23 38 53 |
| 19 | 06 21 36 51 | 19 | 08 23 41 |
| 20 | 06 21 36 50 | 20 | 01 21 41 |
| 21 | 05 20 35 50 | 21 | 00 20 38 |
| 22 | 05 20 35 | 22 | 05 35 |
| 23 | 06 36 | 23 | 06 36 |

cji ONZ (ok. 6 minut), wyjść z metra i dojść do skrzyżowania Grzybowska / Jana Pawła II (5–6 minut). Łącznie: około 21–27 minut, w idealnych warunkach. To oznacza, że na tak krótkiej trasie metro nie jest szybsze ani od pieszego, ani od samochodu. Co więcej, jego budowa na Powiślu doprowadziła do likwidacji kilku sprawnych i szybkich linii autobusowych, które wcześniej zapewniały bezpośrednie połączenia z centrum i Wolą. Metro miało je „zastąpić” – w prak-

tyce wydłużyło czas podróży na krótkich dystansach.

Wbrew oficjalnym zapewnieniom, w rejonie Tamki nie ma realnego dostępu do tramwaju: Trasa W-Z (al. Solidarności) jest oddalona o 1,2–1,3 km – to 15–17 minut marszu. Przystanek na Moście Poniatowskiego (przy Wioślarskiej) to 9–11 minut dojścia, plus wejście na most.

Most Poniatowskiego stanowi realną barierę architektoniczną, szczególnie dla seniorów, osób z ograniczoną mobilnością czy rodziców z wózkami. Zainstalowane windy nie rozwiązują problemu, bo nie dowożą pasażerów na wysepki tramwajowe, a jedynie na przystanki autobusowe. Tramwaj istnieje tu więc na mapie, nie w codziennym doświadczeniu mieszkańców.

Wnioski

Alternatywy są iluzoryczne. Autobus jeździ rzadko i spóźnia się nawet o 45 minut, metro wymaga cofania się, zejść i oczekiwania, tramwaj jest za daleko lub za barierą, samochód – mimo wszystkiego – często wygrywa czasem.


Dopóki transport publiczny nie będzie: wyraźnie szybszy, przewidywalny i projektowany pod realne, krótkie relacje miejskie, dopóty przesiadka z samochodu pozostanie postulatem miasta, a nie racjonalnym wyborem mieszkańca.

KAROL GOTTLIEB

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


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 • **FOTOBRAZY**

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

Warszawa zamiast budować infrastrukturę, buduje system informacji o jej braku.

Miasto Warszawa ogłosiło sukces: w kilkuset miejscach zamontowano tabliczki z kodami QR, które po zeskanowaniu prowadzą do mapy pokazującej lokalizacje publicznych toalet. W przekazie urzędowym przedstawiane jest to jako przełomowe ułatwienie dla mieszkańców i turystów. W rzeczywistości jednak nie jest to rozwiązanie problemu, lecz jego symboliczne przykrycie.

Tabliczka z kodem QR nie jest toaletą. Jest jedynie informacją o tym, gdzie ewentualnie można ją znaleźć – o ile w ogóle istnieje w rozsądnej odległości. Warszawa cierpi na chroniczny niedobór infrastruktury sanitarnej dostępnej w przestrzeni publicznej. W wielu rejonach miasta – szczególnie poza ścisłym centrum – nie ma żadnej publicznej toalety w promieniu kilkuset metrów, a często nawet kilku kilometrów. Montowanie tabliczek informujących o toaletach nie rozwiązuje tego problemu.

Co więcej, liczby pokazują, że problem ma charakter systemowy. W końcu lat 80. Warszawa posiadała stosunkowo rozbudowaną sieć miejskich szaletów publicznych – szacunkowo około 200–250 obiektów, w tym także toalety podziemne i obsługiwane przez personel. Były one elementem standardowej infrastruktury miejskiej. Po 1989 roku rozpoczął się proces stopniowej likwidacji tej sieci. W latach 90. wiele obiektów zamknięto z powodu złego stanu technicznego, wysokich kosztów utrzymania lub zmian własnościowych terenów.

Pod koniec dekady liczba publicznych toalet spadła do około 80–120 obiektów, a na początku XXI wieku system praktycznie przestał istnieć w dotychczasowej formie. W okolicach 2009 roku funkcjonowało jedynie około 120–150 publicznych toalet, głównie w parkach, przy targowiskach i w przejściach podziemnych. Miasto pozbyło się więc infrastruktury, która wcześniej była standardem, nie tworząc w zamian nowego, spójnego programu jej odbudowy.

Dopiero w ostatniej dekadzie zaczęto częściowo odbudowywać system – głównie poprzez instalowanie automatycznych toalet miejskich oraz udostępnianie toalet w budynkach publicznych. Według danych miejskich około 2019 roku liczba ogólnodostępnych toalet (licząc również przenośne i znajdujące się w obiektach publicznych) przekraczała około 400 punktów.

Problem polega jednak na tym, że ta liczba jest w dużej mierze statystyczna. Obejmuje bowiem nie tylko trwałą infrastrukturę miejską, ale również rozwiązania sezonowe, przenośne kabiny czy toalety w instytucjach. W prak-

tyce oznacza to, że rzeczywista sieć trwałych miejskich toalet pozostaje bardzo ograniczona.

Dziś na jedną publiczną toaletę w Warszawie przypada średnio około 4,3 tysiąca mieszkańców, a w wielu dzielnicach dostępność takich miejsc jest nadal bardzo niska. W wielu lokalizacjach jedyną formą „infrastruktury sanitarnej” pozostają tymczasowe kabiny typu toi-toi, które z definicji są rozwiązaniem prowizorycznym, a nie elementem trwałej infrastruktury miejskiej.

Nowoczesne automatyczne toalety miejskie są przy tym bardzo drogie – koszt jednej jednostki sięga kilkuset tysięcy złotych. Mimo tych kosztów liczba takich obiektów pozostaje niewielka i nie tworzy spójnej sieci dostępnej dla mieszkańców.

Wprowadzenie systemu opartego na kodach QR dodatkowo pogłębia problem wykluczenia. Aby skorzystać z tej formy informacji, konieczne jest posiadanie smartfona z dostępem do internetu. Osoby starsze, osoby wykluczone cyfrowo, osoby bez telefonu lub z ograniczonym dostępem do sieci zostają de facto pozbawione możliwości skorzystania z tej formy „pomocy”.

Miasto wprowadza więc rozwiązanie, które nie zwiększa dostępności toalet, lecz jedynie ułatwia orientację tym, którzy i tak posiadają narzędzia cyfrowe. Dla pozostałych mieszkańców tabliczka z kodem QR jest bezużyteczna.



Najbardziej niepokojący jest fakt, że Warszawa nadal nie posiada kompleksowego programu budowy i utrzymania sieci toalet publicznych. W mieście nie funkcjonuje systemowe podejście do tej infrastruktury – takiej, która w wielu europejskich metropoliach jest traktowana jako podstawowy element przestrzeni publicznej. Tabliczki z kodami QR stały się więc symbolem pewnego sposobu myślenia o polityce miejskiej. Zamiast budować realną infrastrukturę, buduje się system informacji o jej braku.

Dostęp do toalety nie jest luksusem ani usługą dodatkową. Jest podstawową funkcją cywilizacyjną, która w dobrze zarządzanym mieście powinna być dostępna powszechnie, bezwarunkowo i bez konieczności skanowania kodu QR.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Koniec Intraco

Konserwator odmówił wpisu Intraco do rejestru zabytków. Polski Holding Nieruchomości zapowiada powrót do planów wyburzenia wieżowca i zastąpienia go nowoczesnym budynkiem.

Intraco powstawało w czasach, gdy w realiach PRL-u miało być symbolem luksusu i nowoczesności – szklany wieżowiec wyrastający ponad szarą rzeczywistość. Na dole działał Pewex, gdzie za dolary można było kupić towary z innego świata. Ten kontrast – między socjalistyczną codziennością a namiastką Zachodu – dobrze oddawał ducha epoki.

Z czasem jednak budynek zaczął się starzeć. Kolejne dekady przyniosły powolny upadek jego prestiżu, a dawna wizytówka nowoczesności stała się reliktem minionego systemu. Mimo to Intraco zdążyło na dobre wpisać się w panoramę Warszawy. Przez lata było jednym z charakterystycznych punktów północnego Śródmieścia i dla wielu mieszkańców stanowiło fragment miejskiej tożsamości.

Jego wyburzenie będzie więc nie tylko zmianą architektoniczną. To także symboliczny koniec pewnej epoki – od PRL-owskich ambicji modernizacyjnych po transformacyjne losy

budynku. Jednocześnie to kolejny znak czasów, w których nad Wisłą na dobre zadomowił się już drapieżny kapitalizm, bez większych

sentymentów wobec architektonicznej przeszłości.

REDAKCJA



fol. Radosław Paszkowski - Fotomanufaktura