



Warszawska Syrenka

NR 13 • Warszawa, IV 2026 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

Bulwary Wiślane znów bez życia. Od lat ten sam błąd

Pisaliśmy o tym już w lipcu 2022 r., i dziś znów wracamy do tego samego problemu — bo od lat nic się nie zmienia. Na Bulwary Wiślane przyszła wiosna, mieszkańcy tłumnie ruszyli nad rzekę, ale infrastruktura, która powinna odpowiadać na to zainteresowanie, w dużej mierze pozostaje nieczynna. Spacerowicze są, pogoda dopisuje, sezon de facto się rozpoczął. A mimo to gastronomiczne pawilony stoją zamknięte.

Problem nie polega wyłącznie na tym, że przetargi są ogłaszane zbyt późno. Problem jest głębszy – wynika z samej konstrukcji systemu najmu miejskich lokali. Po zakończeniu umowy lokal wraca do miasta. Następnie publikowany jest wykaz, ogłaszany przetarg, wybierany najemca, podpisywana umowa i dopiero potem można zacząć przygotowanie działalności. W praktyce cały

ten proces zajmuje kilka miesięcy. W kontekście działalności sezonowej – która realnie trwa od kwietnia do października – oznacza to utratę dużej części sezonu jeszcze zanim biznes zdąży wystartować.

Co więcej, system nie zapewnia ciągłości działania nawet tym przedsiębiorcom, którzy chcieliby zostać w danym miejscu. Umowy najmu wygasają, a dotychczasowy najemca

nie ma gwarancji przedłużenia i często musi ponownie startować w procedurze. To jednak nie wszystko. W wielu przypadkach najemcy zobowiązani są do przywrócenia lokalu do stanu pierwotnego przy jego opuszczeniu. Oznacza to demontaż zabudowy, usunięcie instalacji i ponoszenie kosztów, które przy krótkim sezonie nie mają szans się zwrócić. Jeśli ten sam przedsiębiorca ponownie wygra przetarg – zaczyna od zera.

Z perspektywy urzędu przetarg to formalność. Z perspektywy przedsiębiorcy – początek kosztownego i czasochłonnego procesu. Trzeba zrobić plan, podpisać umowy, zamówić sprzęt, zatrudnić pracowników, uzyskać odbiory i zgody. Tego nie da się zrobić w kilka tygodni — zwłaszcza gdy działalność ma funkcjonować tylko przez kilka miesięcy. Nic więc dziwnego, że część

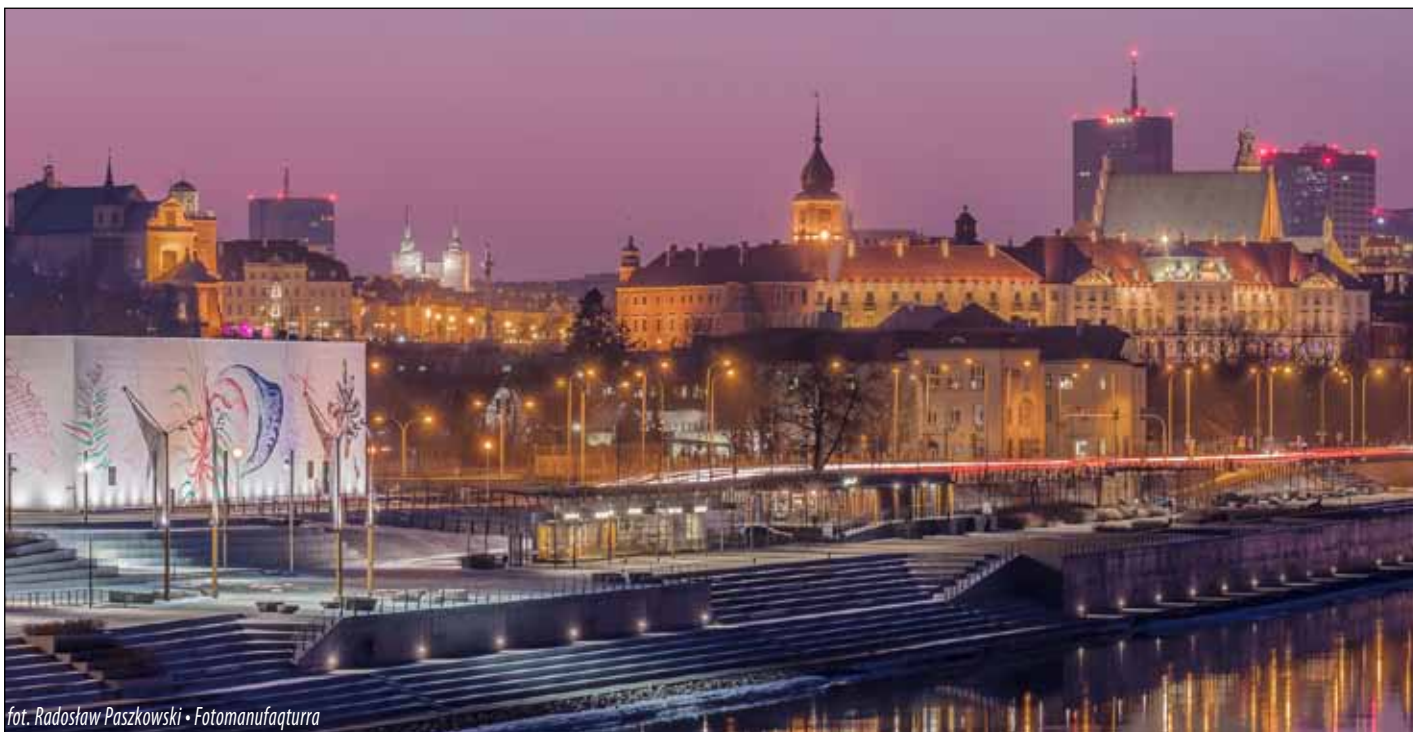
firm rezygnuje, a inne wchodzą w projekt z opóźnieniem lub minimalnym zaangażowaniem. Ryzyko jest po prostu zbyt duże.

Warto przypomnieć, że problem nie dotyczy wyłącznie małych przedsiębiorców. W przeszłości cały odcinek bulwarów – od Centrum Nauki Kopernik po Most Śląsko-Dąbrowski – był dzierżawiony przez jednego operatora, Grupę ZPR. To podmiot z ogromnym doświadczeniem i zapleczem finansowym. A jednak nawet tak duży gracz nie był w stanie w pełni zbilansować modelu biznesowego opartego na krótkim sezonie, wysokich kosztach i dodatkowych wymaganiach miasta.

Bo poza działalnością komercyjną operator musiał zapewniać także działania pro publico bono: bezpłatne animacje, wydarzenia, wystawy i aktywności społeczne. To wartościowy element życia miasta – ale w połączeniu z sezonowością i ryzykiem operacyjnym tworzy model, który nawet dla dużych podmiotów jest trudny do utrzymania.

Efekt od lat jest ten sam, zaś skutki tego podejścia są łatwe do przewidzenia — i od lat identyczne: puste pawilony na początku sezonu, opóźnione otwarcia, często dopiero w środku lata, mniejsze wpływy dla miasta, zmarnowany potencjał miejsca, które przyciąga tłumy. Nie mówiąc o tragediach przedsiębiorców, którzy płacić czynsz miastu muszą nawet jak nie mają klientów.

W efekcie najbardziej atrakcyjny okres — pierwsze ciepłe tygodnie wiosny — jest stracony. To właśnie wtedy bulwary żyją naj-



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

➔ CD. STR. 2

Wiadoma rzecz, Stolica!

Najnowszy numer poświęcamy kluczowym wyzwaniom związanym z funkcjonowaniem Warszawy w sytuacjach kryzysowych oraz kierunkom rozwoju infrastruktury miejskiej. Analizujemy stan przygotowania stolicy na wypadek konfliktu zbrojnego, w tym dostępność i kondycję schronów, a także wpływ zmian urbanistycznych – takich jak zwężanie arterii czy rozwój transportu elektrycznego – na zdolności ewakuacyjne miasta. Przyglądamy się również polityce inwestycyjnej władz, w tym domykaniu obwodnicy śródmiejskiej, które przedstawiane jest jako sukces, mimo że

system obwodnic pozostaje nieukończony. Osobnym tematem jest wypadek na ulicy Grochowskiej i pytanie o to, czy odpowiednią na tego typu zdarzenia powinna być punktowa poprawa infrastruktury, czy trwałe ograniczanie przepustowości jednej z głównych arterii miasta?

W numerze poruszamy także kwestię nowego Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu, nad którym Warszawa rozpoczęła prace w marcu 2026 roku. Dokument ten ma odpowiedzieć na rosnące ryzyka związane z falami upałów, intensywnymi opadami, suszami oraz przeciążeniem infrastruktury

miejskiej, a także uporządkować działania i wskazać kluczowe priorytety inwestycyjne. Jednocześnie pojawia się zasadnicze pytanie o zdolność miasta do skutecznej realizacji tych założeń. Dotychczasowe doświadczenia, omawiane szerzej w tym numerze, pokazują bowiem, że w wielu obszarach – od infrastruktury drogowej po przygotowanie kryzysowe – deklaracje nie zawsze idą w parze z realną sprawczością. W tym kontekście plan klimatyczny staje się nie tylko dokumentem strategicznym, ale także testem wiarygodności miejskiej polityki w obliczu narastających wyzwań. Zapraszamy do lektury.



REDAKTOR NACZELNY
LECH JAWORSKI

→ CD. ZE STR. 1

mocniej, a jednocześnie oferta gastronomiczna jest najmniejsza. Przedsiębiorcy, którzy jednak wystartują nawet z opóźnieniem, muszą sobie zrekompensować straty, zatem ceny na bulwarach zwalają z nóg. Kto na tym traci? Oczywiście klienci. Nie dziwi zatem przynoszenie na bulwary napojów wysokokowych w plecakach i za pazuchą – najzwyczajniej w świecie sporej grupy, szczególnie młodzieży, nie stać na balowanie w lokalach gastronomicznych.

Najbardziej uderzające jest to, że nie mówimy o sytuacji wyjątkowej. Ten sam schemat powtarza się co roku. Nie chodzi więc o pojedyncze opóźnienie czy „trudny sezon”. To systemowy problem zarządzania, w którym harmonogram administracyjny całkowicie rozmija się z realiami biznesu i sezonowości miejsca. Tymczasem rozwiązanie nie jest skomplikowane. Przetargi mogłyby być ogłaszane zimą – w grudniu, styczniu lub lutym – tak aby przedsiębiorcy mieli czas na przygotowanie działalności i start wraz z początkiem sezonu. To standard w wielu miastach, gdzie przestrzeń publiczna i biznes sezonowy są traktowane jako element jednej polityki, a nie dwóch odrębnych światów.

Bulwary Wiślane to wizytówka Warszawy. Miejsce, które łączy rekreację, turystykę i gastronomię. Każdy sezon bez pełnego wykorzystania tej przestrzeni to realna strata – finansowa, wizerunkowa

i społeczna. Dlatego pytanie nie brzmi już „dlaczego tak się stało”, tylko: dlaczego – mimo wieloletnich doświadczeń – wciąż nie wyciągnięto z tego wniosków? Bo problem bulwarów nie polega na braku ludzi. Wręcz przeciwnie – mieszkańcy są, co widać choćby w ciepłe dni, gdy przestrzeń nad Wisłą natychmiast się zapełnia.

Problem polega na tym, że gastronomia na bulwarach funkcjonuje dziś wyłącznie sezonowo. A wystarczyłoby odrobina pomysłu i decyzji, by pawilony funkcjonowały także zimą. Świąteczna iluminacja (park światła) w partnerstwie z prywatnym sponsorem – choćby firmą E.ON, której siedziba znajduje się tuż obok – mogłyby przyciągnąć mieszkańców nad Wisłę również poza sezonem letnim, co więcej nie tylko w dzień, ale przede wszystkim w długie zimowe wieczory i noce.

Dzisiaj mamy do czynienia z absurdem: ludzi nie ma, bo nie ma do czego przyjść, a lokale są zamknięte, bo ludzi brak. Tymczasem wystarczy spojrzeć na Krakowskie Przedmieście, gdzie nawet w mroźne dni pojawiają się tłumy.

To pokazuje jasno: problemem nie jest brak mieszkańców, lecz brak oferty i konsekwentnego myślenia o przestrzeni miasta w skali całego roku. Bulwary nie potrzebują rewolucji. Potrzebują logiki działania i decyzji, a może przede wszystkim dobrej woli urzędników, bo wszystko wskazuje na to, że to oni są największą przeszkodą.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Aktywiści z MJN odkrywają Amerykę

Problem w tym, że ktoś już dawno wytyczył mapy – i zderzył się z rzeczywistością

W przestrzeni publicznej po raz kolejny pojawiła się „nowa inicjatywa” utworzenia w Warszawie Muzeum Historii Naturalnej, a nawet kompleksu „Muzeum Przyrody i Techniki” w okolicach Stadionu Narodowego. Pomysł promują miejscy aktywiści związani z Miasto Jest Nasze (MJN), przedstawiając go jako świeżą odpowiedź na wieloletnie zaniedbania.

Problem w tym, że nie jest to ani pomysł nowy, ani mający realne znaczenie dla trwających procesów inwestycyjnych. Reorganizacja zaplecza muzealnego w tym obszarze trwa od lat i jest znacznie bardziej zaawansowana niż postulaty formułowane w mediach społecznościowych. Już wcześniej Ministerstwo Kultury prowadziło konsultacje dotyczące budowy nowej siedziby Narodowego Muzeum Techniki na terenach przylegających do błoni Stadionu Narodowego. Jednocześnie zdecydowano, że zbiory przyrodnicze, w tym Muzeum Ziemi PAN, będą rozwijane w odrębnej lokalizacji, m.in. na Golędzinowie.

Działka pod nową siedzibę Narodowego Muzeum Techniki została formalnie przekazana, a inwestycja ma charakter państwowy i określone ramy instytucjonalne. W 2024 roku projekt uległ znacznemu spowolnieniu z powodów finansowych, a Ministerstwo Kultury rozważa-

ło jego wstrzymanie. Obecnie prowadzone są wyłącznie prace przygotowawcze, przy czym nie istnieje harmonogram realizacji robót budowlanych ani zapewnione źródła finansowania dla etapu budowy.

W tym kontekście postulaty tworzenia równoległe kolejnych dużych muzeów w tej samej lokalizacji sprawiają wrażenie oderwanych od realiów. Wystarczyłoby najpierw sprawdzić, na jakim etapie znajdują się już rozpoczęte projekty i jakie decyzje zostały podjęte, zamiast budować narrację opartą na niepełnych informacjach.

Paradoks polega na tym, że problem warunków lokalowych zbiorów rzeczywiście istnieje. Jednak jego rozwiązanie wymaga konsekwentnego doprowadzenia do końca już rozpoczętych inwestycji, a nie mnożenia nowych koncepcji. Przyszłość muzeów w Warszawie nie rozstrzygnie się w mediach społecznościowych.

REDAKCJA

Zielona transformacja a rolnictwo

między ambicją klimatyczną a bezpieczeństwem żywnościowym

Transformacja klimatyczna pozostaje jednym z kluczowych kierunków polityki Unii Europejskiej, jednak jej skuteczność zależy nie tylko od poziomu ambicji, lecz przede wszystkim od jakości wdrożenia. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera sektor rolny, który pełni jednocześnie funkcję gospodarczą, społeczną i strategiczną.

Rolnictwo znajduje się dziś w punkcie przecięcia wielu istotnych wyzwań: rosnących kosztów produkcji, niestabilności rynków surowcowych, zmian klimatycznych oraz coraz bardziej rozbudowanych regulacji środowiskowych. W tej złożonej rzeczywistości rolnicy stają się nie tylko producentami żywności, lecz także uczestnikami procesu transformacji gospodarczej i klimatycznej, który wymaga od nich rosnącej elastyczności, inwestycji oraz dostosowania do dynamicznie zmieniających się warunków. W debacie europejskiej wyraźnie podkreśla się, że tempo i sposób wdrażania nowych wymogów powinny uwzględniać realne możliwości gospodarstw, szczególnie w krajach o bardziej rozdrobnionej strukturze agrarnej.

Proponowane rozwiązania — obejmujące między innymi ograniczenia w stosowaniu środków ochrony roślin, redukcję emisji czy obowiązek wyłączania części gruntów z produkcji — niosą ze sobą istotny potencjał środowiskowy, jednocześnie wiążąc się z wymiernymi kosztami ekonomicznymi dla gospodarstw rolnych. W debacie publicznej coraz wyraźniej wybrzmiewa obawa, że nadmierna intensywność regulacyjna może prowadzić do osłabienia konkurencyjności europejskiego rolnictwa, a w konsekwencji do stopniowego przenoszenia produkcji poza granice Unii Europejskiej.

Z perspektywy Polski oznacza to realne ryzyko pogorszenia rentowności gospodarstw rolnych, wzrostu cen żywności oraz osłabienia bezpieczeństwa żywnościowego.



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura



Material sponsorowany – Grupa EPL

W praktyce może to prowadzić do przeniesienia produkcji do krajów o niższych standardach środowiskowych, co nie tylko zaburza warunki uczciwej konkurencji, lecz także podważa globalną skuteczność podejmowanych działań klimatycznych.

Dlatego polityka klimatyczna w obszarze rolnictwa powinna być projektowana w sposób bardziej zróżnicowany, uwzględniający specyfikę krajowych systemów produkcji. W europejskiej debacie akcentuje się potrzebę wprowadzania odpowiednich mechanizmów kompensacyjnych oraz wsparcia inwestycyjnego, które umożliwią rolnikom dostosowanie się do nowych wymogów bez utraty stabilności ekonomicznej. Kluczową rolę powinny przy tym odegrać inwestycje w innowacje — w tym rozwój rolnictwa precyzyjnego, nowych metod ochrony roślin oraz technologii ograniczających emisje. Postęp technologiczny pozostaje jednym z najważniejszych sposobów godzenia celów środowiskowych z utrzymaniem wydajności produkcji rolnej.

Nie mniej istotny pozostaje aspekt bezpieczeństwa żywnościowego, który w ostatnich latach — w kontekście wojny w Ukrainie oraz zakłóceń globalnych łańcuchów dostaw — ponownie zyskał znaczenie strategiczne. W tym ujęciu podkreśla się, że polityka klimatyczna powinna wzmacniać, a nie osłabiać zdolności produkcyjne Europy. W konsekwencji zielona transformacja rolnictwa powinna mieć charakter ewolucyjny, oparty na rzetelnej analizie skutków



regulacji oraz ścisłym dialogu z sektorem. Jedynie podejście łączące ambicję środowiskową z realizmem gospodarczym pozwoli osiągnąć trwałe i społecznie akceptowalne rezultaty.

Warto również zwrócić uwagę na konieczność lepszej koordynacji polityk unijnych w obszarze rolnictwa, klimatu i handlu. Obecnie poszczególne inicjatywy legislacyjne często powstają w oderwaniu od siebie, co prowadzi do nakładania się obowiązków oraz niespójności regulacyjnych. Brak tej spójności jest szczególnie odczuwalny na poziomie gospodarstw rolnych, które muszą jednocześnie odpowiadać na różnorodne, nie zawsze kompatybilne wymagania. Dlatego coraz częściej postuluje się, aby przyszłe regulacje były projektowane w sposób bardziej zintegrowany — tak, aby cele środowiskowe, gospodarcze i społeczne wzajemnie się wzmacniały, zamiast generować dodatkowe napięcia w systemie.

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

Czy naprawdę „domykamy” obwodnicę śródmiejską?

Władze Warszawy zapowiadają „domknięcie obwodnicy śródmiejskiej”. Problem polega na tym, że trudno domykać coś, co w sensie inżynierskim właściwie nigdy nie powstało. Jeśli coś nazywamy obwodnicą, powinna to być spójna infrastruktura drogowa, a nie zestaw przypadkowo połączonych ulic o różnym standardzie. To podstawowa zasada planowania układów ringowych w dużych miastach.

W sensie inżynierskim obwodnica powinna mieć ciągłość geometryczną – czyli brak „dziur” w przebiegu trasy – a także spójny standard techniczny: zbliżoną liczbę pasów, podobne parametry ruchu i czytelną funkcję w układzie drogowym polegającą na rozprowadzaniu ruchu wokół centrum. Istotna jest również względna płynność przejazdu, czyli ograniczona liczba skrzyżowań kolizyjnych. Gdy tych elementów brakuje, powstaje raczej korytarz ulic niż rzeczywista obwodnica.

W Warszawie problem polega właśnie na tym, że tak zwana „obwodnica śródmiejska” powstawała fragmentami przez wiele dekad. Poszczególne odcinki projektowano w różnych epokach, według odmiennych założeń urbanistycznych i technicznych. Część z nich ma charakter szerokich arterii, inne funkcjonują jako typowe ulice miejskie. W efekcie obecny układ to raczej zszyty system dużych ulic, który nie jest jednoznacznie rozpoznawalny jako ring i nie działa jak spójna trasa obwodowa.

Za elementy tej rzekomej obwodnicy uznaje się dziś ciąg obejmujący m.in. most Gdański, ulicę Słomińskiego, Okopową, Towarową, Wawelską, Trasę Łazienkowską oraz aleję Stanów Zjednoczonych po stronie Pragi. Jednak z punktu widzenia inżynierii ruchu taki układ nie spełnia klasycznych kryteriów obwodnicy. Na przykład ulica Okopowa jest zwykłą miejską arterią z licznymi skrzyżowaniami i sygnalizacją świetlną, Towarowa ma charakter typowej ulicy śródmiejskiej, a aleja Stanów Zjednoczonych pełni raczej funkcję ważnej alei dzielnicowej niż elementu tranzytowego ringu i kończy się niczym.

Co więcej, nawet te fragmenty, które dziś zalicza się do „obwodnicy”, nie spełniają w pełni swojej funkcji transportowej. Brak spójnego standardu, liczne skrzyżowania i zmienna przepustowość powodują, że ciąg ten nie działa jak efektywna trasa rozprowadzająca ruch wokół centrum. Aby rzeczywistość pełnił rolę obwodnicy, wymagałby głębokiej przebudowy i ujednoczenia parametrów technicznych – na co na razie się nie zanoszą.

Nie oznacza to jednak, że miasto nie

potrzebuje takiej infrastruktury. Wręcz przeciwnie. Warszawa, jak każda duża metropolia, potrzebuje czytelnego układu ringowego, który pozwala rozprowadzać ruch wokół centrum i odciążać najbardziej wrażliwe obszary miasta. To potrzeba wynikająca z podstawowych zasad planowania transportu miejskiego. Nawet jeśli przez dziesięciolecia zmieniał się wizje rozwoju miasta, a sama Warszawa znacząco się rozrosła, funkcja takiej trasy pozostaje aktualna.

Dobrym punktem odniesienia jest Paryż. Tamtejszy Boulevard Périphérique często bywa postrzegany jako „obwodnica zewnętrzna”, jednak w rzeczywistości znajduje się bardzo blisko historycznego centrum miasta. Powstał w miejscu dawnych fortyfikacji i przebiega wzdłuż granicy administracyjnej Paryża, oddzielając go od przedmieść. W praktyce pełni funkcję właśnie obwodnicy śródmiejskiej: rozprowadza ruch wokół centralnej części aglomeracji i stanowi czytelny ring komunikacyjny o spójnym standardzie technicznym.

Różnica polega na tym, że w Paryżu mamy do czynienia z jednorodną trasą zaprojektowaną jako całość, o jasno określonej funkcji w systemie transportowym miasta. W Warszawie natomiast „obwodnica śródmiejska” pozostaje przede wszystkim konstrukcją planistyczną – historyczną koncepcją, która w rzeczywistości przybrała formę zestawu arterii o różnym charakterze.

Dlatego narracja o „domykaniu obwodnicy śródmiejskiej” jest dziś bardziej symbolem działania niż opisem realnego efektu infrastrukturalnego.

STANISŁAW SKIBIŃSKI



fol. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

Duże pieniądze, małe efekty Co Warszawa robi z miliardami?

Warszawa, z jednej strony, planuje zaciągnięcie nawet ponad 11 miliardów złotych nowego długu, z drugiej – utrzymuje wysoki poziom wydatków inwestycyjnych. W dokumentach strategicznych wszystko wygląda spójnie: rozwój, modernizacja, ambitne projekty. Problem zaczyna się wtedy, gdy zestawimy te liczby z faktycznymi potrzebami dynamicznie rozwijającego się miasta.

Bo mimo rosnących nakładów finansowych trudno wskazać inwestycje, które w sposób odczuwalny rozwiązują najbardziej palące problemy. Wciąż nie powstała obwodnica śródmiejska, która mogłaby odciążać centralne dzielnice i uporządkować ruch tranzytowy. Brakuje także projektów drogowych poprawiających przepustowość w najbardziej zakorkowanych częściach Warszawy, gdzie codzienne dojazdy

pozostają dużym wyzwaniem.

Zamiast tego dominują inwestycje o charakterze estetycznym i wizerunkowym – przebudowy placów, zmiany organizacji ruchu w centrum czy projekty, które poprawiają wygląd przestrzeni, ale niekoniecznie jej funkcjonalność. Jednocześnie wprowadzane są ograniczenia dla ruchu samochodowego, często bez zapewnienia realnych alternatyw transportowych. To prowadzi do sytuacji, w której problemy komunikacyjne nie znikają, a wręcz przeciwnie – rosną.

Nie chodzi przy tym o to, że miasto nie inwestuje. Skala wydatków jest duża, a wiele projektów wpisuje się w nowoczesne trendy. Kluczowe pytanie brzmi jednak,

czy struktura tych inwestycji odpowiada rzeczywistym potrzebom mieszkańców. Bo jeśli rośnie zadłużenie, a jednocześnie nie poprawia się płynność ruchu, dostępność komunikacyjna czy komfort codziennego funkcjonowania, to trudno mówić o efektywnym zarządzaniu rozwojem miasta.

W efekcie powstaje wrażenie rosnącej dysproporcji: wydatki rosną, dług rośnie, a kluczowe inwestycje infrastrukturalne pozostają w stagnacji. To właśnie ta luka – między skalą finansowania a realnym wpływem na jakość życia – powinna dziś stać się przedmiotem poważnej debaty o kierunku rozwoju Warszawy.

LECH JAWORSKI

Aleja Centralna

dobry pomysł, ale czy na pewno we właściwym momencie?

Pomysł stworzenia Alei Centralnej w samym sercu Warszawy to krok w bardzo dobrą stronę. Przestrzeń między Dworcem Śródmieście a Pałacem Kultury i Nauki od lat wymaga uporządkowania – dziś jest przede wszystkim funkcjonalnym skrótem dla pieszych, ale trudno nazwać ją miejscem przyjaznym czy reprezentacyjnym nie mówiąc o konieczności pokonania znacznych odległości.

Planowana inwestycja zakłada nową nawierzchnię, więcej zieleni, małą architekturę i poprawę komfortu poruszania się. To wszystko wpisuje się w szerszą ideę tworzenia bardziej przyjaznego, zielonego centrum miasta. I trudno się z tym nie zgodzić – Warszawa potrzebuje takich zmian.

Nie można jednak zapominać, że Aleja Centralna to nie tylko przestrzeń spacerowa. To jeden z najważniejszych ciągów pieszych w stolicy – codziennie przemieszczają się tędy tysiące osób między metrem, Dworcem Centralnym i Dworcem Śródmieście.

W praktyce jest to kręgosłup komunikacyjny dla pieszych w centrum Warszawy. Korzystają z niego osoby dojeżdżające do pracy, podróżni z walizkami, turyści i mieszkańcy. Dlatego każda inwestycja w tym miejscu powinna być projektowana nie tylko estetycznie, ale przede wszystkim funkcjonalnie i długofalowo.

Warto spojrzeć na tę przestrzeń szerzej. Aleja Centralna mogłaby stać się nowoczesnym pasażem przesiadkowym – takim, który realnie łączy różne środki transportu w sposób wygodny i intuicyjny. Naturalnym zatem krokiem wydaje się częściowe zadaszenie tego ciągu. Warszawska pogoda potrafi być wymagająca – deszcz, śnieg czy silny wiatr znacząco obniżają komfort poruszania się. Lekka, nowoczesna konstrukcja zadaszenia mogłaby chronić pieszych, a jednocześnie podkreślić rangę tego miejsca jako kluczowego połączenia między metrem a dworcami.

Idąc dalej, można rozważyć rozwiązania stosowane w dużych europejskich mia-

stach, takich jak Paryż – czyli ruchome chodniki (travelatory). W przypadku tej lokalizacji ma to szczególne uzasadnienie – odległość do przejścia jest znaczna, a dla osób z bagażami, seniorów czy osób o ograniczonej mobilności byłoby to ogromne ułatwienie.

Co więcej, takie rozwiązanie można połączyć z nowoczesną technologią i przemyślaną infrastrukturą energetyczną. Szacunkowa długość tego ciągu to około 300 metrów. Przy założeniu zadaszenia o szerokości około 10 metrów daje to blisko 3000 m² powierzchni dachu o bardzo dobrej ekspozycji południowej, co stwarza idealne warunki do instalacji paneli fotowoltaicznych. Taka skala pozwalałaby na realne wsparcie energetyczne dla funkcjonowania ruchomych chodników, oświetlenia oraz infrastruktury towarzyszącej.

W praktyce oznacza to możliwość stworzenia częściowo samowystarczalnego systemu, który nie tylko ogranicza koszty eksploatacyjne, ale również wpisuje się w szerszą politykę klimatyczną miasta. Co istotne, rozwiązanie to miałoby także wymiar edukacyjny i wizerunkowy – byłoby widocznym przykładem zastosowania technologii proekologicznych w przestrzeni publicznej, a nie jedynie zapisów strategicznych dokumentów.

Zadaszenie pełniłoby przy tym więcej niż jedną funkcję. Oprócz ochrony przed warunkami atmosferycznymi, mogłoby stać się ramą dla rozwoju funkcji publicznych i komunalnych. Pod jego osłoną można zlokalizować elementy małej architektury, strefy wypoczynku, a także niewielkie punkty usługowe czy handlowe, które naturalnie ożywiłyby tę przestrzeń. W efekcie Aleja Centralna mogłaby stać się nie tylko ciągiem komunikacyjnym, ale także pełnoprawnym pasażem miejskim – funk-



DR HAB. LECH KRÓLIKOWSKI

cyjnym, przyjaznym i energetycznie nowoczesnym. Łatwo również można by znaleźć sponsora dla takiej konstrukcji – nie brakuje na rynku firm energetycznych w tym spółek miejskich czy Skarbu Państwa.

Mimo wielu zalet projektu, pojawia się jednak zasadnicze pytanie: czy to właściwy moment na taką inwestycję? Od kilkunastu lat zapowiadany jest remont linii średnicowej – jednej z najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych w Warszawie. Wszystko wskazuje na to, że prace w końcu ruszą – bo jeśli nie, to dojdzie do katastrofy budowlanej w samym centrum stolicy Polski. Tymczasem jak pokazuje doświadczenie, tego typu projekty często rozpoczynają się nagle i obejmują szeroki zakres prac, również w przestrzeni naziemnej.

To oznacza realne ryzyko, że świeżo przebudowana Aleja Centralna w niedługim czasie zostanie ponownie rozkopana lub będzie wymagała kolejnych zmian.

Czy nie lepiej zrobić to raz, a dobrze?



fol. Radosław Paszkowski • Fotomaniaqurturra

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

Wypadek nie może zastępować odpowiedzialnego zarządzania infrastrukturą

Tragiczny wypadek na ul. Grochowskiej był zdarzeniem incydentalnym, wynikającym ze zbiegu kilku czynników: nadmiernej prędkości, błędu kierowcy oraz niedoskonałej organizacji ruchu na konkretnym skrzyżowaniu, w szczególności braku właściwie zaprojektowanego lewoskrętu i adekwatnej sygnalizacji świetlnej.

Nie był to wypadek systemowy, wynikający wyłącznie z szerokości ulicy czy jej funkcji jako arterii miejskiej. W profesjonalnej analizie bezpieczeństwa ruchu drogowego rozróżnia się bowiem zdarzenia systemowe, powtarzalne i wynikające z geometrii drogi, od zdarzeń incydentalnych, będących efektem konkretnych błędów i zaniedbań punktowych. W tym przypadku mamy do czynienia z tą drugą sytuacją.

Kluczowe znaczenie ma fakt, że skrzyżowanie, na którym doszło do wypadku, od lat było miejscem trudnym i wymagającym interwencji inżynierskiej. Brak dostosowania jego organizacji ruchu do rzeczywistego natężenia ruchu stanowi przykład wieloletnich zaniedbań zarządcy drogi. Ulica Grochowska jest drogą publiczną kategorii drogi powiatowej (w mieście na prawach powiatu), a jej zarządcą jest Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, działający pod nadzorem Prezydenta m.st. Warszawy. Do ustawowych obowiązków zarządcy należy utrzymanie drogi w stanie zapewniającym bezpieczeństwo użytkowników oraz dostosowywanie jej infrastruktury do rzeczywi-

stych warunków ruchu. Jeżeli skrzyżowanie przez lata pozostawało nieprzystosowane do swojej funkcji, oznacza to zaniechanie działań naprawczych w obszarze, za który administracja miejska ponosi bezpośrednią odpowiedzialność.

W następstwie tego tragicznego zdarzenia pojawiły się liczne głosy postulujące zwężenie ul. Grochowskiej i ograniczenie jej przepustowości. Postulaty te nie odnoszą się jednak do rzeczywistej przyczyny wypadku, lecz wykorzystują incydentalne zdarzenie jako argument na rzecz trwałej zmiany funkcji jednej z głównych arterii wyjazdowych z Warszawy. Jest to podejście niezgodne z podstawowymi zasadami inżynierii ruchu i zarządzania infrastrukturą drogową, ponieważ w przypadku zdarzeń incydentalnych właściwą reakcją jest usunięcie konkretnej przyczyny lokalnej – poprzez modernizację skrzyżowania, poprawę sygnalizacji i organizacji ruchu – a nie ograniczanie przepustowości całej trasy o znaczeniu systemowym. Takie działania nie eliminują źródła problemu, natomiast prowadzą do trwa-

łego pogorszenia funkcjonowania układu transportowego miasta.



Ulica Grochowska pełni funkcję jednej z głównych arterii komunikacyjnych prawobrzeżnej Warszawy. Łączy centrum miasta z Pragą Południe, Wawrem, Rembertowem i Wesołą, stanowi ważny korytarz wyjazdowy z miasta oraz obsługuje intensywny ruch transportu publicznego, w tym linie tramwajowe i autobusowe o dużych potokach pasa-

Nie można akceptować sytuacji, w której wieloletnie zaniedbania w utrzymaniu i modernizacji infrastruktury są zastępowane działaniami, które ograniczają funkcjonalność arterii o znaczeniu strategicznym. Odpowiedzialność zarządcy drogi polega na identyfikowaniu miejsc niebezpiecznych i ich modernizacji, zanim dojdzie do tragedii, a nie na podejmowaniu działań, które przenoszą skutki wcześniejszych zaniedbań na wszystkich użytkowników systemu transportowego.

Właściwą odpowiedzią na ten wypadek powinna być naprawa konkretnego błędu infrastrukturalnego poprzez profesjonalną przebudowę skrzyżowania, a nie trwałe ograniczanie funkcji jednej z najważniejszych arterii Warszawy. Bezpieczeństwo nie polega na zmniejszaniu sprawności systemu transportowego, lecz na jego właściwym projektowaniu, utrzymaniu i modernizacji. W tym zakresie odpowiedzialność spoczywa na Zarządzie Dróg Miejskich oraz organach nadzorujących jego działalność, które przez lata nie podjęły adekwatnych działań zapobiegawczych.

W związku z powyższym, wobec uzasadnionego podejrzenia niedopełnienia obowiązków przez osoby odpowiedzialne za zarządzanie i utrzymanie infrastruktury drogowej, w najbliższym czasie powinno zostać złożone zawiadomienie do właściwej prokuratury celem przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i oceny, czy doszło do naruszenia przepisów prawa przez funkcjonariuszy publicznych odpowiedzialnych za stan tej infrastruktury.

KAROL GOTTLIEB



fol. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

Jak tworzyć błękitno-zieloną infrastrukturę Warszawy?

Warszawa wchodzi w ważny moment polityki klimatycznej. W marcu 2026 r. podpisała umowę na przygotowanie nowego Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu. To odpowiedź na rosnące ryzyka: fale upałów, ulew, susze i przeciążenie infrastruktury. Plan ma uporządkować działania i wskazać priorytety inwestycyjne.

Jest to tym ważniejsze, że od 2025 r. miasta powyżej 20 tys. mieszkańców mają obowiązek przyjęcia takiego planu (do 2028 r.). Musi on obejmować m.in. zazielenianie oraz gospodarowanie wodą. Błękitno-zielona infrastruktura staje się więc podstawą polityki miejskiej.

To system powiązanych terenów zielonych i wodnych, które chłodzą miasto, zatrzymują wodę, ograniczają podtopienia i poprawiają jakość życia. Kluczowe jest podejście systemowe – nie pojedyncze projekty, lecz sieć rozwiązań działających w skali całego miasta.

Warszawa nie startuje od zera: rozwija zieleni, retencję, „rozbetonowywanie” i miejsca chłodu. Problemem jest jednak brak przełożenia ogólnych celów na konkretne standardy przestrzenne i inwestycyjne. Działania przypominają raczej zbiór dobrych praktyk niż spójny system.

Drugim wyzwaniem jest skala. Liczba posadzonych drzew nie mówi jeszcze, czy two-

rzą one system chłodzenia miasta ani czy trafią tam, gdzie są najbardziej potrzebne. Liczą się efekty: cień, retencja wody, dostęp do zieleni i spadek temperatury.



Trzeci problem to niedostateczne powiązanie zieleni z gospodarką wodną. Wciąż dominuje podejście odprowadzania wody zamiast jej zatrzymywania i wykorzystywania lokalnie, co jest kluczowe przy nawalnych opadach.

Doświadczenia innych miast są tu cenne. Londyn wprowadził mierzalne wskaźniki zazielenienia inwestycji w postaci Urban Greening Factor, który określa minimalny udział zieleni i rozwiązań retencyjnych w nowych projektach. W praktyce oznacza to konieczność uwzględniania zielonych dachów, ogrodów deszczowych, nawierzchni przepuszczalnych czy nasadzeń już na etapie projektowania. Jednocześnie Londyn rozwija

podejście „SuDS first” – czyli pierwszeństwo dla zrównoważonych systemów odwodnienia, które zatrzymują wodę tam, gdzie spada. Mimo tych narzędzi miasto nadal zma-

ga się z problemami wdrożenia, wynikającymi m.in. z rozproszenia kompetencji i krótkich cykli finansowania.

Kopenhaga pokazuje bardziej zintegrowane podejście. W ramach Cloudburst Management Plan miasto projektuje ulice, parki i place tak, by w czasie ulewy pełniły funkcję kanałów odprowadzających nadmiar wody do bezpiecznych miejsc magazynowania, takich jak zbiorniki czy obniżenia terenowe. Jednocześnie stosuje rozwiązania hybrydowe – łączące infrastrukturę zieloną z podziemnymi systemami kanalizacyjnymi – uznając, że w gęstej zabudowie sama natura nie wystarczy.

Rotterdam idzie jeszcze dalej, traktując wodę jako pełnoprawny element urbanistyki. W ramach programu Weatherwise 2030 rozwija tzw. place wodne, które na co dzień pełnią funkcje rekreacyjne, a w czasie deszczu stają się zbiornikami retencyjnymi, a także zielone dachy, korytarze wodne i przestrzenie magazynujące wodę w tkance miejskiej. Kluczowa jest tu zmiana myślenia: woda nie jest odpadem, który trzeba jak najszybciej odprowadzić, lecz zasobem, który można wykorzystać do poprawy jakości przestrzeni i zwiększenia odporności miasta.

Dla Warszawy oznacza to konieczność zmiany podejścia. Potrzebne są:

- mierzalne standardy zazielenienia i retencji,
- pierwszeństwo dla rozwiązań opartych na naturze,
- koncentracja działań w najbardziej zagrożonych obszarach,
- mierzenie efektów, a nie tylko inwestycji,
- zapewnienie długoterminowego utrzymania infrastruktury.

Kluczowe pytanie brzmi dziś nie „czy”, ale „jak” wdrożyć błękitno-zieloną infrastrukturę jako system bezpieczeństwa miasta. Nowy plan adaptacji daje szansę przejścia od pojedynczych projektów do spójnego modelu. Jeśli Warszawa ją wykorzysta, może stać się liderem adaptacji klimatycznej w regionie. Jeśli nie – pozostanie przy rozproszonych działaniach bez realnej odporności na przyszłe kryzysy.

STANISŁAW SKIBIŃSKI



- **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

Czy Warszawa jest gotowa na ewakuację w czasie wojny?

Przeprowadzone w ostatnich miesiącach analizy scenariuszowe dotyczące ewakuacji Warszawy wskazują, że sprawne opuszczenie miasta przez dużą część mieszkańców w sytuacji wojennej byłoby bardzo trudne. Problem dotyczy zarówno transportu publicznego, jak i infrastruktury miejskiej.

Jednym z czynników wskazywanych w symulacjach jest rosnący udział autobusów elektrycznych w komunikacji miejskiej. Choć stanowią one około 13–15 proc. floty stołecznych autobusów, w warunkach konfliktu mogą okazać się mało użyteczne. W przypadku uderzenia w infrastrukturę energetyczną – co według doktryn wojskowych jest jednym z pierwszych celów ataków – system ładowania pojazdów elektrycznych mógłby przestać działać.

Dodatковым problemem jest ich zasięg. Podczas silnych mrozów w Warszawie spadał on nawet o 30–40 proc. W scenariuszu kryzysowym oznacza to ryzyko zatrzymania autobusów na ulicach, co mogłoby doprowadzić do blokady głównych tras ewakuacyjnych.

Znaczenie mają także zmiany w urbanistyce miasta. W ostatnich latach wiele ulic zostało zwężonych w ramach projektów uspokajania ruchu. W sytuacji kryzysowej

zmniejsza przepustowość dróg, które musiałyby obsługiwać masowy ruch ewakuacyjny.

Kontrowersje budzi również likwidacja części przejść podziemnych. W przeszłości wiele z nich projektowano tak, aby mogły pełnić funkcję doraźnych schronów dla ludności. W polskich koncepcjach obrony cywilnej zakłada się wykorzystywanie infrastruktury miejskiej – przejść podziemnych, tuneli czy stacji metra – jako miejsc krótkotrwałego schronienia podczas nalotów lub ostrzału. Zasypywanie takich obiektów ogranicza potencjalną bazę ochrony dla mieszkańców.

Osobną kwestią pozostaje stan schronów. Po zakończeniu zimnej wojny wiele z nich zostało zlikwidowanych lub przestało być utrzymywanych w gotowości. Dopiero po rosyjskiej agresji na Ukrainę w 2022 roku temat powrócił do debaty publicznej. Pojawiają się jednak pytania, czy władze Warszawy podjęły wystarczające działania, aby stare obiekty doprowadzić do stanu używalności oraz czy powstają nowe miejsca schronienia dla ludności.

Eksperti od obrony cywilnej podkreślają, że budowa lub modernizacja systemu schronów to proces wieloletni i bardzo kosztowny. Tymczasem wojna za wschodnią granicą trwa już trzeci rok. Krytycy wskazują więc, że rozpoczęcie poważnych działań dopiero teraz może oznaczać utratę cennego czasu na przygotowanie infrastruktury ochronnej dla mieszkańców.

Warto przy tym pamiętać, że ewakuacja miasta wielkości Warszawy jest operacją logistyczną o ogromnej skali. Stolica liczy około 1,8 mln mieszkańców, a wraz z aglomeracją ponad 3 mln. W analizach wojskowych NATO podkreśla się, że masowa ewakuacja tak dużych populacji w krótkim czasie prowadzi do przeciążenia infrastruktury drogowej i wymaga ścisłej koordynacji z siłami zbrojnymi.

Dlatego część ekspertów uważa, że w razie konfliktu pełna ewakuacja nie byłaby możliwa, a kluczowe znaczenie miałyby zapewnienie mieszkańcom miejsc schronienia oraz utrzymanie drożności głównych tras dla wojska i służb ratunkowych.

Na tym tle często przywoływany jest przykład Izraela, który od dekad rozwija kompleksowy system ochrony ludności cywilnej. W przeciwieństwie do wielu państw europejskich, infrastruktura schronowa nie jest tam traktowana jako relikty zimnej wojny, lecz jako integralny element bezpieczeństwa państwa.

W Izraelu funkcjonują setki tysięcy schronów i pomieszczeń ochronnych. Obejmują one zarówno publiczne schrony miejskie, jak i obowiązkowe „bezpieczne pokoje” (tzw. mamad) w budynkach mieszkalnych. Zgodnie z przepisami budowlanymi każdy nowy budynek musi być wyposażony w takie pomieszczenie o podwyższonej odporności na ostrzał i uderzenia. W praktyce oznacza to, że zdecydowana większość mieszkańców ma dostęp do miejsca schronienia w bezpośrednim sąsiedztwie swojego miejsca zamieszkania.

Schrony publiczne rozmieszczone są w miastach w sposób zapewniający możliwość dotarcia do nich w bardzo krótkim czasie – często liczoną w dziesiątkach sekund. Wynika to z doświadczeń związanych z ostrzałem raketowym, gdzie czas reakcji ma kluczowe znaczenie. Obiekty te są regularnie utrzymywane w gotowości przez władze lokalne, a nadzór nad

całym systemem sprawuje izraelska obrona cywilna.

Istotnym elementem jest także jasny podział odpowiedzialności. Państwo określa standardy i finansuje część infrastruktury, samorządy odpowiadają za utrzymanie schronów publicznych, natomiast właściciele budynków dbają o stan prywatnych pomieszczeń ochronnych. System ten jest regularnie testowany poprzez ćwiczenia i alarmy, co sprawia, że społeczeństwo jest przyzwyczajone do procedur reagowania.

W efekcie izraelski model opiera się nie na założeniu masowej ewakuacji, lecz na zapewnieniu ludności możliwości szybkiego ukrycia się w miejscu zamieszkania lub jego najbliższym otoczeniu. To podejście znacząco odciąża infrastrukturę transportową i ogranicza chaos w sytuacjach kryzysowych.

Można oczywiście podnosić argument, że porównywanie Polski do Izraela jest problematyczne ze względu na inny poziom zagrożenia i odmienne uwarunkowania geopolityczne. Z drugiej jednak strony polskie doświadczenia historyczne, a także trwająca wojna w Ukrainie oraz napięcia i konflikty na Bliskim Wschodzie pokazują, że poczucie bezpieczeństwa w Europie nie jest dane raz na zawsze. W tym kontekście pytanie o realne przygotowanie infrastruktury ochronnej przestaje być abstrakcyjne, a zaczyna mieć wymiar praktyczny.

PAULINA PORAJ



fot. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura



Zasypywane przejście podziemne przy Placu Na Rozdrożu. IX 2023 r.