



Warszawska Syrenka

NR 14 • Warszawa, V 2026 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

Czas, który kosztuje...

W polskim prawie istnieją przepisy dotyczące narażenia człowieka na niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 160 Kodeksu karnego). W tym kontekście decyzje dotyczące organizacji przestrzeni miejskiej – takie jak zewężanie ulic, montowanie słupków czy wprowadzanie rozwiązań ograniczających przepustowość – przestają być wyłącznie kwestią estetyki. Mają one bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo mieszkańców, w tym na czas dojazdu służb ratunkowych. Coraz trudniej ignorować fakt, że skutki tych decyzji mogą dotyczyć obszaru odpowiedzialności.

Czas dojazdu karetek w Polsce systematycznie się wydłuża. Zgodnie z obowiązującymi normami mediana dotarcia zespołu ratownictwa powinna wynosić do 8 minut w większych miastach i do 15 minut poza nimi. W praktyce jednak w wielu regionach kraju średnie czasy w miastach przekraczają 10–12 minut, a poza nimi dochodzą nawet do 20 minut. Nie są to pojedyncze przypadki, lecz utrwalony trend, który pogłębia się od kilkunastu lat.

Jednym z kluczowych powodów pogarszającej się sytuacji są zmiany w organizacji ruchu w miastach. Coraz częściej zewęża się ulice, ograniczając liczbę pasów ruchu, montuje się słupki, wysepki i inne fizyczne bariery, wprowadza rozwiązania spowalniające ruch, a liczba stref o ograniczonej przepustowości stale rośnie. Do tego dochodzi zazielenianie torowisk i inne dzia-

łania, które – choć często mają swoje uzasadnienie – wpływają na płynność ruchu. Efekt jest prosty: korki są dłuższe, częstsze i trudniejsze do ominięcia, a w takich warunkach nawet pojazd uprzywilejowany ma ograniczone możliwości szybkiego przejazdu.

Sytuację dodatkowo pogarsza chaotyczna suburbanizacja. Rozlewanie się zabudowy na obrzeża miast, często bez odpowiedniej infrastruktury drogowej, sprawia, że dojazd do pacjenta trwa dłużej nie tylko ze względu na odległość, ale także przez brak sprawnych połączeń komunikacyjnych. Tymczasem w medycynie ratunkowej kilka minut może decydować o wszystkim. W przypadku udaru czy zawału oznacza to często różnicę między powrotem do zdrowia a trwałym uszczerbkiem, a nawet śmiercią. Korki przestają być więc wyłącznie



Źródło: Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

problemem komunikacyjnym – stają się problemem zdrowotnym.

Drugim filarem kryzysu jest ograniczony dostęp do opieki medycznej. Do lekarza rodzinnego trudno dostać się szybko, na wizyty u specjalistów czeka się tygodniami lub miesiącami, a pacjenci szukają pomocy tam, gdzie jest dostępna natychmiast – na Szpitalnych Oddziałach Ratunkowych. Te jednak od dawna są przeciążone. W praktyce oznacza to wielogodzinne oczekiwanie, selekcję pacjentów według stopnia zagrożenia życia oraz narastającą frustrację. W skrajnych przypadkach stan chorych pogarsza się jeszcze przed udzieleniem pomocy, a SOR przestaje pełnić funkcję miejsca szybkiej interwencji i staje się wąskim gardłem całego systemu.

Świadomość tej sytuacji sprawia, że coraz więcej osób wzywa karetkę nawet w przypadkach, które nie stanowią bezpośredniego zagrożenia życia. Zespoły ratownictwa wyjeżdżają więc nie tylko do zawałów czy wypadków, ale również do infekcji, bólu brzucha czy ogólnego złego samopoczucia. Nie zawsze wynika to ze złej woli – często jest konsekwencją braku realnej alternatywy w systemie opieki zdrowotnej.

Równocześnie coraz częściej zdarza się, że zgłoszenie kończy się odmową wysłania karetki. Dyspozytor, na podstawie rozmowy telefonicznej, ocenia sytuację jako niewymagającą pilnej interwencji. To efekt przeciążenia systemu i konieczności

➔ CD. STR. 2

Naczynia połączone

Coraz częściej okazuje się, że problemy, które na pierwszy rzut oka wydają się odrębne – korki w miastach, wydłużający się czas dojazdu karetek, niewydolność systemu ochrony zdrowia czy chaos wokół systemu kaucyjnego – mają wspólny mianownik. To jakość decyzji publicznych i sposób ich wdrażania. Projekty, które w założeniu mają poprawiać

funkcjonowanie państwa i jakość życia obywateli, w praktyce coraz częściej generują frustrację, opóźnienia i poczucie bezradności.

Widać to szczególnie tam, gdzie teoria zderza się z codziennością. Efekty takich rozbieżności nie kończą się na dyskomforcie – przekładają się na realne konsekwencje, od utrudnień w codziennym funkcjonowaniu po

sytuacje, w których stawką staje się zdrowie, a nawet życie.

O tym przeczytacie Państwo w najnowszym numerze Warszawskiej Syrenki.

Zachęcam do lektury.

REDAKTOR NACZELNY
LECH JAWORSKI



→ CD. ZE STR. 1

ści selekcji zgłoszeń, ale jednocześnie źródło poważnego ryzyka. Nie wszystkie stany zagrożenia życia od początku wyglądają dramatycznie. Dobrym przykładem jest sepsa, która we wczesnej fazie może objawiać się jedynie osłabieniem, bólem czy niewysoką gorączką. To symptomy łatwe do zbagatelizowania, podczas gdy rozwój choroby bywa gwałtowny, a opóźnienie pomocy może mieć tragiczne konsekwencje.

Problem wydłużających się czasów dojazdu karetek nie ma jednej przyczyny. To efekt nakładających się zjawisk: zmian w organizacji ruchu, rosnących korków, niekontrolowanego rozwoju przestrzennego, niewydolności systemu ochrony zdrowia oraz przeciążenia ratownictwa. Każdy z tych elementów osobno byłby wyzwaniem – razem tworzą system, który może być zabójczy.

Jeżeli skutkiem decyzji dotyczących organizacji przestrzeni miejskiej jest realne utrudnienie udzielenia pomocy na czas, trudno traktować je wyłącznie jako element debaty o kształcie miasta. Coraz wyraźniej widać, że decyzje te mają konsekwencje sięgające zdrowia i życia mieszkańców.

Coraz więcej osób dostrzega ten związek i zaczyna domagać się nie tylko wyjaśnień, ale także realnej odpowiedzialności. Obywatele mają prawo reagować w ramach obowiązujących procedur, gdy uznają, że działania systemowe wpływają na ich bezpieczeństwo. A w sytuacji, w której każda minuta może decydować o życiu, trudno oczekiwać, że społeczna cierpliwość pozostanie niewyczerpana.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Miasto na słupkach

Na ul. Tanecznej zlikwidowano kilka miejsc krótkotrwałego postoju, które przez lata obsługiwały ruch lokalny – klientów sklepu i użytkowników paczkomatów. W ich miejsce wprowadzono fizyczne wygradzenia w postaci słupków. Skala interwencji oraz jej nagły charakter wywołały istotny sprzeciw mieszkańców, czego wyrazem jest szybka zbiórka podpisów pod petycją.

Problem nie dotyczy estetyki, lecz funkcjonalności przestrzeni. Na ulicy o ograniczonej szerokości, bez alternatywnych miejsc postoju, likwidacja nawet kilku stanowisk powoduje zakłócenie podstawowych operacji transportowych: krótkiego zatrzymania, obsługi dostaw czy dowozu osób. W praktyce prowadzi to do zwiększenia liczby manewrów, postoju nieformalnego oraz konfliktów między uczestnikami ruchu. Z punktu widzenia inżynierii ruchu jest to klasyczny przykład przeniesienia problemu, a nie jego rozwiązania.

Warto przy tym zauważyć, że część argumentów pojawiających się w debacie publicznej rozmija się z istotą problemu. Wskazuje się np. na nieprawidłowe parkowanie na chodni-

ku i niespełnienie minimalnej szerokości 1,5 m – co samo w sobie jest trafną uwagą. Tyle że odpowiedzią na naruszenia przepisów powinna być korekta organizacji ruchu i egzekwowanie prawa, a nie całkowita likwidacja funkcji postoju w miejscu, gdzie istnieje realne zapotrzebowanie. Podobnie argument, że „mieszkańcy tego chcieli”, nie znajduje potwierdzenia w reakcji społecznej – szybka mobilizacja i setki podpisów wskazują raczej na brak akceptacji dla przyjętego rozwiązania.

W dyskusji pojawiają się też skrajne interpretacje – od zarzutów „dewastacji infrastruktury” po twierdzenia, że jest to konsekwentna polityka ograniczania ruchu samochodowego. Niezależnie od ocen, problem ma charakter techniczny: istniejąca infrastruktura

(zatoka postojowa, obsługa punktów usługowych) została zastąpiona rozwiązaniem, które nie zapewnia żadnej funkcjonalnej alternatywy. W efekcie przestrzeń nie została uporządkowana, lecz pozbawiona jednej ze swoich podstawowych funkcji.

Zastosowane rozwiązanie wpisuje się w szerszy schemat polegający na eliminowaniu parkowania poprzez fizyczne ograniczenia przestrzeni, bez równoległego zapewnienia alternatywy. Z punktu widzenia zarządzania ruchem oznacza to rozproszenie popytu na postój i zwiększenie jego uciążliwości dla otoczenia.

Istotnym elementem sporu pozostaje również sposób wdrożenia zmian. Choć formalnie decyzje podejmowane są zgodnie z procedurami, brak wcześniejszych uzgodnień społecznych powoduje, że mieszkańcy odbierają je jako arbitralne. W efekcie konflikt przenosi się z poziomu organizacji ruchu na poziom relacji społecznych. Dodatkowo napięcia te są wzmacniane przez część opinii publicznej, w których pojawia się nie tyle rzeczowa argumentacja, co postawy skrajne – sprowadzające potrzebę parkowania do czegoś zbędnego, a użytkowników samochodów do problemu samego w sobie. Tego rodzaju podejście, często nacechowane zwykłą złośliwością, utrudnia merytoryczną dyskusję i pogłębia podziały zamiast prowadzić do wypracowania wyważonych rozwiązań.

Sytuacja na Tanecznej pokazuje ograniczenia podejścia opartego wyłącznie na restrykcji. Skuteczne zarządzanie przestrzenią wymaga równoważenia funkcji – w tym zapewnienia dostępności krótkotrwałego postoju tam, gdzie istnieje realne zapotrzebowanie. Bez tego interwencje tego typu prowadzą do pogorszenia funkcjonowania układu lokalnego, zamiast jego uporządkowania.

PAULINA PORAJ



fot. Aleksandra Sheybal

System kaucyjny potrzebny, ale wymaga pilnej korekty

Wokół systemu kaucyjnego w Polsce narasta spór, który coraz częściej przybiera charakter polityczny. Z jednej strony pojawiają się zarzuty dotyczące chaosu organizacyjnego, ograniczonej dostępności punktów zwrotu czy braku przejrzystości finansowej. Z drugiej – podkreśla się, że jest to konieczny element transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i realizacji zobowiązań wynikających z polityk unijnych. W istocie spór ten nie dotyczy wyłącznie jednego narzędzia, ale szerszego pytania o zdolność państwa do wdrażania nowoczesnych rozwiązań środowiskowych, które od lat rozwijane są na poziomie Unii Europejskiej.

Sama idea systemu kaucyjnego nie budzi wątpliwości. Od lat wpisuje się ona w europejskie podejście do zarządzania zasobami, którego celem jest maksymalne ograniczenie odpadów oraz zwiększenie poziomu odzysku surowców. W ramach polityk takich jak Europejski Zielony Ład czy Pakiet Gospodarki o Obiegu Zamkniętym, systemy kaucyjne stanowią jedno z najbardziej efektywnych narzędzi zwiększania poziomu recyklingu i ograniczania zaśmiecenia środowiska. Nie są celem samym w sobie, lecz elementem większej, spójnej strategii, która zakłada odpowiedzialność za produkt na każdym etapie jego cyklu życia.

Jednocześnie poparcie dla takich rozwiązań nie oznacza ich bezwarunko-

wej akceptacji w każdej formie. W polskich realiach coraz wyraźniej widać rozbieżność między założeniami a praktyką. Problemy z dostępnością infrastruktury, niewystarczająca liczba butelkomatów czy wątpliwości dotyczące zarządzania środkami z nieodebranych kaucji podważają zaufanie do systemu. A to właśnie zaufanie jest kluczowe dla jego skuteczności – bez niego nawet najlepiej zaprojektowane rozwiązania nie będą funkcjonować zgodnie z oczekiwaniami.

Z perspektywy instytucjonalnej dobrze funkcjonujący system powinien być jednocześnie efektywny, przejrzysty i społecznie akceptowalny. Jeżeli konsumenci zaczynają postrzegać go jako uciążliwy, nieintuicyjny lub niesprawiedliwy, traci on swoją podsta-



Material sponsorowany – Grupa EPL

wową funkcję: kształtowania proekologicznych nawyków. Tymczasem właśnie zmiana codziennych zachowań konsumenckich jest jednym z głównych celów polityk środowiskowych UE.

Doświadczenia innych państw członkowskich pokazują, że systemy kaucyjne mogą działać sprawnie i osiągać bardzo wysokie poziomy zbiórki opakowań – często przekraczające 90%. Warunkiem sukcesu jest jednak odpowiednia organizacja: gęsta sieć punktów zwrotu, wygoda użytkownika, jasne zasady oraz transparentne zarządzanie finansami. Tam, gdzie system jest prosty i dostępny, staje się naturalnym elementem codziennego funkcjonowania obywateli. Na tym tle polski model wciąż wydaje się niedopracowany i wymaga dostosowa-

nia do standardów, które w wielu krajach europejskich są już normą.

W szerszym ujęciu system kaucyjny jest także testem zdolności państwa do skutecznego wdrażania regulacji europejskich. Nie chodzi jedynie o formalne spełnienie wymogów, ale o rzeczywiste przełożenie unijnych celów na rozwiązania, które



działają w praktyce i są akceptowane społecznie. Sprawność instytucji, jakość legislacji i przejrzystość mechanizmów finansowych mają tu znaczenie kluczowe.

Kierunek zmian nie powinien więc prowadzić do podważania samej idei systemu, lecz do jego korekty i udoskonalenia. Kluczowe jest usunięcie barier, które utrudniają korzystanie z niego w praktyce, oraz zwiększenie przejrzystości zasad jego funkcjonowania. Tylko wtedy system kaucyjny będzie mógł w pełni realizować swoją rolę – zarówno jako narzędzie polityki środowiskowej, jak i element budowania nowoczesnej, odpowiedzialnej gospodarki.

W debacie publicznej warto więc oddzielić krytykę sposobu wdrożenia od oceny samego rozwiązania. System kaucyjny nie jest problemem samym w sobie – problemem jest to, jak został zaprojektowany i zorganizowany. A to oznacza, że zamiast go kwestionować, należy go poprawić i dostosować do standardów, które Europa wypracowywała przez lata.

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



ZATOR

Marszałkowska to jedna z głównych arterii Warszawa, a nie parkowa alejka – i od tego trzeba zacząć. Przy takiej skali ruchu każda ingerencja powinna być analizowana w kontekście przepustowości całego układu, a nie wyłącznie lokalnej wygody.

Planowana budowa kolejnego przejścia przez ul. Marszałkowską jest elementem szerszych zmian: przebudowy układu drogowego i przywrócenia dwukierunkowego wyjazdu z ul. Sienkiewicza. To może uporządkować ruch i częściowo rozwiązać problemy, które pojawiły się po likwidacji tunelu na Złotej. Problem polega na tym, że równolegle dokładana jest kolejna sygnalizacja świetlna – na bardzo krótkim odcinku ulicy, gdzie już dziś występuje duże zagęszczenie świateł. W tym samym ciągu funkcjonuje już przejście przed rondem, a samo Rondo Dmowskiego – mimo braku klasycznego przejścia w osi Marszałkowskiej – również jest sterowane sygnalizacją, która generuje kolejne zatrzymania potoku ruchu.

Efekt jest łatwy do przewidzenia. Na jednej z kluczowych ulic miasta pojawia się coraz więcej punktów zatrzymań, co bezpo-

średnio obniża płynność ruchu. Czas przejazdu się wydłuża – dla wszystkich użytkowników, w tym także dla autobusów i tramwajów. W praktyce Marszałkowska przestaje pełnić funkcję arterii, a zaczyna działać jak ciąg skrzy-

żowań ze światłami co kilkadziesiąt metrów.

To nie jest problem wyłącznie kierowców. Komunikacja miejska traci na częstszych zatrzymaniach i wolniejszym przejeździe. Pasażerowie spędzają więcej czasu w podróży. Pogarsza się też jakość powietrza – bo ruch „szarpany”, z ciągłym ruszaniem i hamowaniem, generuje większe emisje niż płynna jazda. W takiej sytuacji trudno mówić o realnym zachęcaniu do korzystania z transportu publicznego, skoro ten transport sam wpada w serię wymuszonych postojów.

Tymczasem dyskusja publiczna znów sprowadzana jest do krytyki złych kierowców, którzy dręczą biednych pieszych. Tymczasem

miasto działa jako system naczyń połączonych, a Marszałkowska jest jego komunikacyjnym kręgosłupem – nie ulicą lokalną, którą można dowolnie dzielić kolejnymi przejściami i sygnalizacją. W planowaniu ruchu kluczowa jest funkcja ulicy i jej rola w strukturze miasta – a w tym przypadku jest ona jednoznaczna.

Dlatego takie zmiany powinny być projektowane w sposób wyważony: poprawiać bezpieczeństwo pieszych, ale bez rozbijania przepustowości głównej arterii i bez pogarszania działania transportu zbiorowego. Bo jeśli wszystko zaczyna stać w korku, to nie jest kompromis.

KAROL GOTTLIEB



fot. Aleksandra Sheybal

Parkowanie jako narzędzie polityki

Polityka parkingowa Warszawy, to element szerszego, długofalowego podejścia, którego podstawy zostały zapisane w dokumentach strategicznych miasta, w tym w „Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego”.

Kluczowa zmiana polega na odejściu od klasycznego modelu, w którym liczba miejsc parkingowych odpowiada na realny popyt mieszkańców. Zamiast tego przyjęto założenie, że podaż miejsc postojowych ma być świadomie ograniczana jako narzędzie polityki transportowej.

Co istotne, problem niedoboru miejsc nie jest nowy – już od lat liczba wydawanych abonamentów mieszkańca w strefach płatnego parkowania przewyższa faktyczną liczbę dostępnych miejsc. Oznacza to, że system funkcjonuje w stanie trwałego deficytu, w którym nawet osoby mieszkające na danym obszarze nie mają realnej możliwości zaparkowania w pobliżu miejsca zamieszkania. W tym kontekście dalsze ograniczanie

podaży nie dotyczy wyłącznie ruchu przyjezdnego, lecz uderza również w samych mieszkańców – prowadząc do sytuacji, w której miasto nie tylko nie zaspokaja istniejącego popytu, ale świadomie go pogłębia.

Co ważne, nie chodzi tu o zwiększanie liczby samochodów czy eskalację ruchu, lecz o utrzymanie podstawowego stanu równowagi – zapewnienie możliwości parkowania osobom, które już w danym miejscu mieszkają i funkcjonują. Z perspektywy użytkowników przestrzeni odbierane jest to nie jako neutralna polityka transportowa, lecz jako działanie wymierzone w ich codzienne funkcjonowanie – forma systemowego, a momentami wręcz złośliwego utrudniania życia.

W praktyce oznacza to, że parkowanie przestaje być usługą infrastrukturalną, a staje się instrumentem wpływania na zachowania komunikacyjne mieszkańców. Mechanizm ten realizowany jest równolegle na kilku poziomach. Po pierwsze, poprzez fizyczną redukcję miejsc parkingowych w przestrzeni ulicznej – szczególnie tam, gdzie uznaje się, że kolidują one z ruchem pieszym, rowerowym lub transportem publicznym. Stąd obserwowane w ostatnich latach działania: słupki, zwężenia jezdni, przebudowy ulic i reorganizacja parkowania przy krawężnikach.

Po drugie, poprzez regulacje planistyczne. W nowych inwestycjach stosuje się nie minimalne, lecz maksymalne normatywy parkingowe, co oznacza ograniczanie liczby miejsc postojowych niezależnie od faktycznego zapotrzebowania. W efekcie część popytu „wypychana” jest na przestrzeń publiczną – czyli na ulice, gdzie jednocześnie liczba miejsc jest redukowana.

Po trzecie, poprzez instrumenty ekonomiczne i administracyjne: rozszerzanie stref płatnego parkowania, zaostrzanie egzekucji przepisów oraz potencjalne wprowadzanie kolejnych opłat związanych z dostępem do miasta.

Z punktu widzenia władz miasta jest to element szerszej strategii promowania transportu publicznego i ograniczania ruchu samochodowego w centrum. Problem polega jednak na tym, że dla znacznej części mieszkańców nie jest to realny wybór między środkami transportu, lecz narzucana zmiana warunków funkcjonowania, często bez zapewnienia adekwatnej alternatywy.

W efekcie obserwowane zjawiska – konflikty wokół likwidacji miejsc postojowych, protesty mieszkańców czy napięcia społeczne – nie są incydentami, lecz naturalną konsekwencją przyjętego modelu. I będą się nasilać eskalując tak jak w przypadku Krakowa.

STANISŁAW SKIBIŃSKI

Zaczyna się od fundamentów

Dyskusja o przyszłości Placu Teatralnego od lat koncentruje się wokół atrakcyjnej wizji: zieleni, fontanny i reprezentacyjnej przestrzeni przed gmachem Teatru Wielkiego. Problem polega jednak na tym, że w debacie publicznej często pomijana jest podstawowa zasada planowania miejskiego – takie rozwiązania mają sens dopiero wtedy, gdy towarzyszy im odpowiednia infrastruktura.

Z tej perspektywy obecna sytuacja – czyli remont nawierzchni placu i utrzymanie jego funkcji parkingowej – może rozczarować zwolenników szybkiej metamorfozy, ale w istocie pozostaje działaniem racjonalnym. Prace remontowe odpowiadają na realny problem zdegradowanej przestrzeni i przywracają jej podstawową funkcjonalność.

Plac Teatralny nie funkcjonuje w próżni. To nie tylko przestrzeń reprezentacyjna czy turystyczna, ale ważny element ścisłego centrum miasta, w którym koncentrują się instytucje publiczne, biura i funkcje administracyjne. W takim kontekście parking – choć budzący wątpliwości estetyczne – pełni istotną funkcję użytkową. Nie można go po prostu zlikwidować, nie zapewniając wcześniej realnej alternatywy.

Warto przy tym przypomnieć historyczny kontekst tego miejsca. Teren dzisiejszego Placu Teatralnego od początku pełnił funkcje intensywnie użytkowe. W XVII w. działał tu Marywil – jeden z pierwszych w Europie obiektów łączących funkcje handlowe i hotelowe, stanowiący zaplecze dla ruchu przybywającego do miasta. Tędy prowadził jeden z głównych traktów wjazdowych do Warszawy – ulica Senatorska stanowiła fragment traktu prowa-

dzącego na zachód przez Sochaczew, Łowicz i dalej w kierunku Poznania.

Plac był więc naturalnym miejscem koncentracji ruchu przyjezdnych – kupców, podróżnych i urzędników – którzy wjeżdżali do miasta jedną z głównych arterii komunikacyjnych epoki. Już w XIX i na początku XX w. jego zagospodarowanie odzwierciedlało tę funkcję: przez plac przebiegała linia tramwajowa, stanowiąca ważny element miejskiego systemu transportowego, a w bezpośrednim sąsiedztwie znajdowały się kluczowe instytucje publiczne, w tym Ratusz. Na tyłach placu funkcjonowało również więzienie przy ul. Daniłowiczowskiej, co dodatkowo podkreślało jego administracyjno-użytkowy charakter. Przestrzeń ta była więc intensywnie wykorzystywana i silnie powiązana z codziennym funkcjonowaniem miasta.

Dzisiejsze napięcie między funkcją reprezentacyjną a użytkową nie jest więc niczym nowym – wpisuje się w wielowiekową ciągłość tego miejsca jako przestrzeni intensywniej wymiany, transportu i obsługi ruchu, a nie wyłącznie estetycznego „salonu” miasta. Tym bardziej nie powinno się tej przestrzeni upraszczać do jednego wymiaru pod hasłem

tworzenia „miejskiej przestrzeni” rozumianej wyłącznie jako zieleni i rekreacja. Miejskość to nie dekoracja, lecz przede wszystkim ruch, komunikacja, handel i codzienne funkcjonowanie instytucji. Próba przekształcenia takiego miejsca w przestrzeń pozbawioną tych funkcji prowadziłaby do zatarcia jego rzeczywistego charakteru i roli w strukturze miasta. Ta funkcja, choć w zmienionej formie, przetrwała do dziś. Przez plac przechodzi intensywny ruch, w tym również turystyczny. I tu pojawia się jeden z najbardziej niedostrzeganych problemów Warszawy – niedostatecznie rozwiązana kwestia parkowania autokarów wycieczkowych. Szczególnie widoczne staje się to wiosną, wraz z początkiem sezonu wycieczek

szkolnych: autokary krążą po centrum, zatrzymują się w przypadkowych miejscach, często dezorganizując ruch. Nie jest to kwestia estetyki, lecz podstawowej organizacji funkcjonowania miasta.

Dlatego koncepcja likwidacji parkingu naziemnego jest co do zasady słuszną, ale pod jednym warunkiem: najpierw musi powstać infrastruktura, która przejmie zarówno ruch indywidualny, jak i turystyczny. Bo jasno należy podkreślić, że centrum Warszawa nie jest wyłącznie przestrzenią turystyczną. To intensywnie wykorzystywany obszar pracy, administracji i usług. Oczekiwanie, że będzie funkcjonował bez zaplecza parkingowego, jest oderwane od realiów. Kluczowe pytanie nie brzmi „czy parking”, lecz „w jakiej formie” – a odpowiedzią są rozwiązania podziemne, które pozwalają uwolnić przestrzeń na powierzchni.

Dlatego obecny stan rzeczy można interpretować nie jako porażkę, lecz jako wstrzymanie się z docelowymi decyzjami do czasu realizacji oczekiwanej inwestycji, jaką jest budowa podziemnego parkingu. Każde inne rozwiązanie będzie niszczeniem Warszawy.

ALEKSANDRA SHEYBAL



ISSN 2956-7793

Wydawca: AKKA spółka z o.o.

www.warszawskasyrenka.waw.pl

f WarszawaSyrenka

t WarszawaSyrenka

e-mail: biuro@akka.waw.pl

tel. +48 785 73 07 03

Redaktor naczelny: Lech Jaworski

KRS 0000878059; NIP: 525-284-87-32

Projekt graficzny, łamanie, przygotowanie do druku – Paleta-Art – R. Paszkowski • paleta-art@post.pl

DRUKARNIA & STUDIO

OD PROJEKTU – PO DRUK

Paleta-Art
druk • prepress • fotografia

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

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

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

Wąskie gardło

Skrzyżowanie Traktu Brzeskiego z al. Józefa Piłsudskiego oraz ul. Jana Pawła II, na styku Wesołej, Sulejówka i rejonu Starej Miłosnej, stało się jednym z najbardziej przeciążonych punktów wjazdowych do Warszawy od strony wschodniej, w praktyce przejmując ruch z kierunku Mińska Mazowieckiego oraz drogi ekspresowej S17.

Skala problemu jest znacząca. Każdego dnia przez skrzyżowanie przejeżdżają tysiące pojazdów, a w godzinach szczytu tworzą się wielokilometrowe zatory – szczególnie od strony Sulejówki, na al. Piłsudskiego oraz przy wyjeździe ze Starej Miłosnej. Korki paraliżują nie tylko ruch indywidualny, ale także transport publiczny, w tym linie autobusowe obsługujące wschodnie dzielnice miasta. W efekcie mamy do czynienia z permanentnym przeciążeniem infrastruktury, która nie była projektowana dla takich potoków ruchu.

Główną przyczyną tej sytuacji jest brak domknięcia ekspresowej obwodnicy Warszawy - brak tego odcinka powoduje, że ruch tranzytowy z Mazowsza i Lubelszczyzny nadal kierowany jest przez obszary miejskie i podmiejskie. Jednocześnie intensywna suburbanizacja – zwłaszcza w Sulejówku

i powiecie mińskim – generuje dodatkowy ruch lokalny.

Obecna infrastruktura jest wyraźnie niedostosowana do tych warunków. Wskazuje się przede wszystkim na niewystarczającą liczbę pasów ruchu, brak wydzielonych relacji skrętnych, niewydolną organizację skrzyżowania oraz niedobory infrastruktury pieszej i rowerowej. Szczególnie problematyczny jest rejon centrum handlowego N-Park i stacji

paliw, gdzie ruch lokalny krzyżuje się z tranzytowym, generując dodatkowe konflikty i obniżając poziom bezpieczeństwa.

Miasto podjęło działania przygotowawcze do przebudowy - planowane jest przeprojektowanie skrzyżowania, uporządkowanie strumieni ruchu, rozbudowa przekroju drogowego, a także uzupełnienie infrastruktury dla pieszych, rowerzystów i transportu publicznego. Inwestycja ma być skoordynowana z działaniami po stronie samorządów ościennych oraz władz wojewódzkich, co jest niezbędne przy tak złożonym układzie komunikacyjnym.

Największe kontrowersje budzi jednak harmonogram. Na obecnym etapie mowa jest głównie o pracach projektowych i procedurach administracyjnych, które mogą potrwać do końca dekady. Realizacja inwe-

stycji w horyzoncie około 2030 r., jest dla mieszkańców i użytkowników tej trasy trudna do zaakceptowania, zwłaszcza że problem ma charakter wieloletni i systematycznie się pogłębia.

Sprawa ma jednak znaczenie wykraczające poza zakres lokalny, gdyż krzyżowanie to pełni dziś funkcję kluczowego węzła w układzie aglomeracyjnym – jako alternatywny wjazd do Warszawy. Pokazuje też szerszy problem: rozwój stref podmiejskich znacząco wyprzedził rozbudowę infrastruktury transportowej. Dopóki nie powstaną rozwiązania systemowe, takie jak Wschodnia Obwodnica Warszawy, podobne „wąskie gardła” będą narastać, a ich wpływ na funkcjonowanie całej metropolii będzie coraz bardziej odczuwalny.

W tym kontekście szczególnie kontrowersyjnie brzmią pojawiające się równoległe postulaty ograniczania przepustowości innych wlotów do miasta, takich jak Ulica Grochowska, w reakcji na pojedyncze zdarzenia drogowe. Próby zawężania tej ulicy zamiast systemowej przebudowy newralgicznych skrzyżowań i usprawniania układu ruchu trudno uznać za racjonalne z punktu widzenia inżynierii transportu.

KAROL GOTTLIEB



foto. Aleksandra Sheybal

Stolica toi-toiów

Warszawa od lat próbuje kreować się na nowoczesną europejską metropolię, ale wystarczy spróbować znaleźć w centrum normalną publiczną toaletę, żeby zobaczyć skalę infrastrukturalnego zaniedbania. Według oficjalnych w mieście znajduje się ok. 400–475 publicznie dostępnych toalet, jednak statystyka ta jest mocno myląca, bo obejmuje wszystko: od toalet w urzędach, przez restauracje współpracujące z miastem, po sezonowe kabiny prężności.

W praktyce jednym z najbardziej charakterystycznych elementów warszawskiej przestrzeni publicznej pozostają plastikowe toi-toie. Nawet w parkach, przy placach zabaw czy w reprezentacyjnych przestrzeniach miasta standardem są prowizoryczne kabiny zamiast trwałej infrastruktury sanitarnej.

Problem jest tym bardziej widoczny, że Warszawa pozostaje miastem intensywnie odwiedzanym przez turystów i wycieczki szkolne. Tymczasem zamiast sieci estetycznych i funkcjonalnych szaletoń miejskich, często oferuje rozwiązania kojarzące się raczej z placem budowy albo imprezą masową. Szczególnie kompromitująco wygląda to



Plac Teatralny - foto. Aleksandra Sheybal

wiosną i latem – w parkach, nad Wisłą czy w rejonach turystycznych – gdzie prowizoryczne kabiny stają się podstawowym elementem infrastruktury sanitarnej stolicy państwa liczącego niemal 40 milionów mieszkańców.

Co więcej, skala inwestycji pokazuje, jak niski priorytet ma ten problem. Według miejskich deklaracji nowych stałych toalet ma powstawać zaledwie kilka rocznie. To tempo całkowicie nieadekwatne do potrzeb miasta tej wielkości.

Warszawa potrafi wydawać ogromne środki na zmiany estetyczne przestrzeni publicznej, wygrodzenia, słupki czy kosztowne przebudowy ulic. Tym bardziej uderzające jest, że w tak podstawowej kwestii jak dostęp do normalnych toalet publicznych nadal dominuje standard tymczasowości i prowizorki, zaś normalnym widokiem są mieszkańcy oddający mocz w miejskich zaroślach i zaułkach.

STANISŁAW SKIBIŃSKI

Nabici w kaucję

Kolejka ludzi z workami pustych butelek, nerwowe spojrzenia i kartka „AWARIA” przyklejona do butelkomatu. To obraz, który w ostatnich miesiącach stał się codziennością w wielu miejscach w Polsce. Zamiast szybkiego i wygodnego zwrotu opakowań – frustracja, strata czasu i poczucie, że system, który miał ułatwiać, w praktyce komplikuje najprostsze czynności.

Tymczasem do wiadomości publicznej trafiły najnowsze statystyki sprzedaży, z których wynika, że nastąpił spadek sprzedaży napojów w butelkach PET. W dużej mierze był on do przewidzenia – i paradoksalnie może mieć wydźwięk proekologiczny. Jeśli system kaucyjny zniechęca część konsumentów do kupowania napojów w opakowaniach zwrotnych, to z punktu widzenia środowiska oznacza to po prostu mniej plastiku w obiegu. Mniej produkcji, mniej odpadów, mniejsza presja na system recyklingu. W tym sensie efekt ten wpisuje się w szerszą logikę ograniczania zużycia zasobów, która od lat jest jednym z celów polityk środowiskowych.

Problem polega jednak na tym, że nie taki był podstawowy cel wprowadzenia systemu kaucyjnego. Jego zadaniem nie było ograniczanie konsumpcji poprzez utrudnienia czy wzrost kosztów dla użytkownika, lecz zwiększenie poziomu zbiórki i recyklingu opakowań już wprowadzonych na rynek. System miał działać jak zachęta, a nie bariera – motywować do zwrotu opakowań, a nie zniechęcać do ich zakupu poprzez niewygodę.

I tu zaczynają się zasadnicze problemy. Jeżeli użytkownik rezygnuje z zakupu nie dlatego, że świadomie wybiera bardziej ekologiczne rozwiązanie, to system kaucyjny nie spełnia swojej funkcji.

Jeżeli użytkownik rezygnuje z zakupu nie dlatego, że świadomie wybiera bardziej ekologiczne rozwiązanie, to system kaucyjny nie spełnia swojej funkcji.



ne rozwiązania, lecz dlatego, że system jest nieintuicyjny i uciążliwy – pojawiają się kolejki do butelkomatów, urządzenia są awaryjne, a punktów zwrotu jest za mało – to oznacza, że mechanizm nie działa zgodnie z założeniami. Taka zmiana zachowań nie wynika z rosnącej świadomości ekologicznej, lecz z tzw. „tarcia systemowego”, czyli barier, które sztucznie utrudniają korzystanie z rozwiązania.

W dłuższej perspektywie może to prowadzić do efektów odwrotnych od zamierzonych. Zamiast budować trwałe, pozytywne nawyki, system zaczyna być kojarzony z frustracją i stratą czasu. To z kolei podważa jego społeczną akceptację, bez której żadne narzędzie polityki środowiskowej nie jest w stanie funkcjonować efektywnie.

Najbardziej kontrowersyjną pozostaje jednak kwestia nieodebranych kaucji. Fakt, że środki te trafiają do prywatnych operatorów systemu, budzi poważne wątpliwości natury zarówno ekonomicznej, jak i społecznej.

System kaucyjny z założenia powinien działać w interesie publicznym – a więc zapewniać przejrzystość przepływów finansowych i gwarantować, że zgromadzone środki wracają do systemu w formie inwestycji.

W dobrze zaprojektowanym modelu środki z nieodebranych kaucji mogłyby być przeznaczane na rozwój infrastruktury zwrotów, zwiększanie dostępności punktów odbioru, działania edukacyjne lub obniżanie kosztów funkcjonowania systemu dla użytkowników. W obecnej formie powstaje jednak wrażenie, że mechanizm ten może pełnić rolę dodatkowego źródła przychodu dla wybranych podmiotów, co rodzi pytania o jego transparentność i zgodność z pierwotnymi założeniami.

Podsumowując, sam spadek sprzedaży napojów w opakowaniach PET nie jest jednoznacznie zjawiskiem negatywnym – w pewnym sensie może być nawet korzystny środowiskowo. Kluczowe znaczenie ma jednak przyczyna tego zjawiska. Jeżeli wynika ono ze świadomej zmiany zachowań konsumentów, można mówić o sukcesie polityki ekologicznej. Jeżeli natomiast jest efektem chaosu organizacyjnego, niewydolnej infrastruktury i braku przejrzystości systemu, stanowi wyraźny sygnał, że narzędzie nie spełnia swojej funkcji w sposób, w jaki zostało zaprojektowane.

A to oznacza, że problemem nie jest sama idea systemu kaucyjnego, lecz sposób jego wdrożenia. I to właśnie ten obszar wymaga dziś najpilniejszych korekt.

PAULINA PORAJ



- **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



Dopuszczalne czy zasadne?

Punktem wyjścia dla oceny planowanych zmian powinna być rola, jaką pełni ul. Marszałkowska w układzie komunikacyjnym Warszawy. Jako jedna z podstawowych arterii o znaczeniu ponadlokalnym wymaga ona szczególnego reżimu przy projektowaniu organizacji ruchu – zarówno w aspekcie zgodności z obowiązującymi regulacjami prawnymi, jak i w świetle utrwalonych zasad inżynierii ruchu oraz planowania transportowego.

Na gruncie prawa – w szczególności Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych – brak jest normatywnego określenia minimalnej odległości pomiędzy przejściami dla pieszych. Lokalizacja przejść pozostaje w gestii zarządcy drogi oraz projektanta organizacji ruchu, przy czym decyzje te powinny uwzględniać całościowość uwarunkowań, w tym w szczególności bezpieczeństwo ruchu drogowego, natężenie ruchu pieszego i kołowego, geometrię drogi oraz warunki widoczności, zgodnie z zasadami wiedzy technicznej.

Oznacza to, że realizacja kilku przejść na krótkim odcinku Marszałkowskiej – w rejonie ul. Świętokrzyskiej, Złotej i Sienkiewicza –

co do zasady mieści się w granicach obowiązującego porządku prawnego. Nie wyczerpuje to jednak oceny prawidłowości przyjętych rozwiązań. Przepisy techniczne mają charakter ramowy i wymagają stosowania z uwzględnieniem funkcji drogi w układzie komunikacyjnym miasta. W analizowanym przypadku mamy do czynienia z ciągiem drogowym o charakterze arterii miejskiej, obsługującym znaczące potoki ruchu, w tym transport zbiorowy o wysokiej intensywności.

Z punktu widzenia zasad organizacji ruchu oraz teorii przepustowości układów drogowych nadmierne zagęszczenie przejść wyposażonych w sygnalizację świetlną prowadzi do obniżenia przepustowości efektywnej, fragmentaryzacji potoku ruchu, ograniczenia możliwości koordynacji sygnaliza-

cji (tzw. progresji sygnałów, „zielonej fali”) oraz pogorszenia warunków funkcjonowania transportu zbiorowego. W konsekwencji ulica o funkcji arterii zaczyna pełnić rolę sekwencji skrzyżowań o krótkich odcinkach między sygnalizacjami, co pozostaje w kolizji z jej systemową rolą w strukturze miasta.

Podkreślenia wymaga, że obowiązujące regulacje nie nakładają obowiązku maksymalizacji liczby przejść dla pieszych, lecz wymagają zachowania proporcji pomiędzy zapewnieniem bezpieczeństwa i dostępności ruchu pieszego a utrzymaniem sprawności funkcjonowania układu drogowego. Ocena ta powinna być dokonywana nie w odniesieniu do pojedynczego elementu infrastruktury, lecz w skali całego ciągu ulicznego. W analizowanym przypadku można więc mówić



o sytuacji, w której rozwiązanie jest formalnie dopuszczalne, lecz funkcjonalnie dyskusyjne w świetle roli Marszałkowskiej jako arterii miejskiej.

Z perspektywy prawnej nie mamy do czynienia z naruszeniem przepisów sensu stricto, lecz z potencjalnym zastosowaniem norm o charakterze uznaniowym w sposób niewystarczająco uwzględniający zasadę proporcjonalności, efektywności systemu transportowego oraz funkcję drogi w układzie komunikacyjnym miasta.

LECH JAWORSKI

Za nasze pieniądze

Budżet m. st. Warszawy w przeważającej części pochodzi z udziałów w podatkach PIT i CIT płaconych przez mieszkańców i przedsiębiorców, a także z podatków lokalnych, takich jak podatek od nieruchomości. Innymi słowy – to mieszkańcy finansują funkcjonowanie miasta i wszystkie podejmowane przez nie inwestycje.

W tym kontekście decyzje takie jak masowe słupkowanie ulic – jak

na ul. Tanecznej – mają bardzo konkretny wymiar finansowy. Każdy słupek, projekt



fot. Aleksandra Sheybal

organizacji ruchu, jego wdrożenie i utrzymanie to realne wydatki z budżetu, czyli z pieniędzy podatników. Problem pojawia się w momencie, gdy środki te są wydawane wbrew wyraźnej woli lokalnej społeczności i bez zapewnienia funkcjonalnej alternatywy.

W takich sytuacjach trudno mówić o racjonalnym zarządzaniu przestrzenią. Mamy raczej do czynienia z mechanizmem, w którym mieszkańcy finansują działania, które bezpośrednio pogarszają ich codzienne funkcjonowanie. Z perspektywy obywatela rodzi to uzasadnione poczucie niesprawiedliwości – płacone podatki nie przekładają się na poprawę jakości życia, lecz na rozwiązania, które ją ograniczają.

Formalnie nie jest to oczywiście działanie bezprawne. Jednak społecznie bywa odbierane jako wydatkowanie publicznych środków w sposób sprzeczny z interesem tych, którzy je finansują. I właśnie w tym



napięciu – między legalnością decyzji a ich społeczną akceptacją – ujawnia się podstawowy problem: czy samorząd działa jako zarządca przestrzeni w interesie mieszkańców, czy raczej jako podmiot realizujący własną politykę, niezależnie od jej lokalnych konsekwencji.

ALEKSANDRA SHEYBAL