



Warszawska Sirenka

NR 16 • Warszawa, VII–VIII 2026 • gazeta bezpłatna • ISSN 2956-7793

Kładka do Cytadeli dzieli Żoliborz Muzeum i MON mówią o otwieraniu zabytku, mieszkańcy ostrzegają przed ruchem, hałasem i zagrożeniem dla domów

Budowa kładki łączącej skarpę przy al. Wojska Polskiego z terenem Cytadeli Warszawskiej ma poprawić dostęp do kompleksu muzealnego i otworzyć go od strony Żoliborza Oficerskiego. Dla Muzeum Wojska Polskiego i Ministerstwa Obrony Narodowej jest to inwestycja publiczna, która ma przywrócić Cytadeli naturalne powiązanie z otaczającymi ją dzielnicami. Dla części mieszkańców przedsięwzięcie prowadzone jest z lekceważeniem lokalnych uwarunkowań, historycznego tunelu pod zabudową oraz ryzyka wzrostu ruchu turystycznego w spokojnej części miasta.



ALEKSANDRA SHEYBAL

S pór nie dotyczy więc samej potrzeby udostępnienia Cytadeli. Jego istotą jest pytanie, w jaki sposób powinno się to zrobić i kto poniesie konsekwencje zmiany funkcji najbliższego otoczenia zabytku.

Nowe wejście do kompleksu muzealnego

Planowana inwestycja polega na budowie kładki pomiędzy murami Cytadeli Warszawskiej a skarpą fosi od strony al. Wojska Polskiego. Ma ona stanowić element szerszego procesu otwierania Cytadeli dla użytkowników kompleksu muzealnego, działalności edukacyjnej, rekreacyjnej i kulturalnej.

Ministerstwo Obrony Narodowej przedstawia inwestycję jako rozwiązanie porządkujące przestrzeń i poprawiające dostępność Cytadeli. Resort podkreśla, że kładka oraz adaptacja zabytkowej działobitni mają przywrócić funkcjonalne połączenie historycznego kompleksu z sąsiednimi dzielnicami. Według MON projekt uwzględnia ochronę zabytków, środowiska oraz bezpieczeństwo mieszkańców i użytkowników sąsiednich terenów.

Muzeum Wojska Polskiego wskazuje również, że na terenie Cytadeli powstały już parkingi o łącznej pojemności około 700 samocho-

dów osobowych i 15 autokarów turystycznych, a nowy wyjazd od strony Wisłostrady ma pozwolić na bezkolizyjne wprowadzenie tych pojazdów na teren kompleksu. Według Muzeum rozwiązanie to ma ograniczyć ruch samochodów i parkowanie w mieszkalnej części Żoliborza.

To jeden z najważniejszych argumentów inwestora: otwarcie wejścia od al. Wojska Polskiego nie ma, według oficjalnego stanowiska, oznaczać skierowania całego ruchu samochodowego i autokarowego w głąb Żoliborza Oficerskiego. Obsługa parkingowa kompleksu ma odbywać się przede wszystkim od strony Wisłostrady.

Pomysł połączenia Cytadeli z al. Wojska Polskiego nie jest nowy. Z przedstawionych przez mieszkańców dokumentów wynika, że

miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego przygotowany na początku lat dwudziestych dopuszczał możliwość budowy dwóch pieszych kładek prowadzących z rejonu al. Wojska Polskiego na teren Cytadeli. Już wtedy pojawiały się jednak zastrzeżenia dotyczące skutków takiego rozwiązania. Opinia specjalistki w dziedzinie akustyki wskazywała na prawdopodobieństwo wzrostu ruchu samochodowego, w szczególności autokarów dowożących turystów. Ostrzegano przed zwiększeniem hałasu i drgań w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej oraz zalecano ograniczenie ruchu autokarowego w al. Wojska Polskiego. W dokumencie przywołano także prognozę, zgodnie z którą hałas mógłby prowadzić do znacznych przekroczeń dopuszczalnych poziomów w sąsiedz-

twie istniejącej i przyszłej zabudowy.

Podobne wątpliwości zawiera opinia ekologiczna z 2005 r. Jej autor przewidywał wzrost emisji spalin, tlenków azotu, tlenku węgla, węglowodorów, dwutlenku siarki i pyłów, gdyby wejście na Cytadelę generowało zwiększony ruch autobusów turystycznych. Również w tym opracowaniu rekomendowano ograniczenie ruchu autokarów na al. Wojska Polskiego.

Muzeum odrzuca jednak aktualność tych opinii. Dyrektor Muzeum Wojska Polskiego Bogusław Pacek wskazał, że większość przedstawionej dokumentacji pochodzi z lat 2000–2005, odnosi się do dawnych założeń planistycznych i nie uwzględnia obecnego projektu, współczesnych rozwiązań technicznych ani obecnej organizacji ruchu. W jego ocenie formułowane na tej podstawie obawy mają charakter potencjalny i hipotetyczny.

To właśnie w tym miejscu przebiega jedna z głównych linii konfliktu. Mieszkańcy uważają, że starsze opinie wciąż opisują realne cechy okolicy: wąskie lokalne ulice, zabytkową zabudowę i ograniczoną odporność osiedla na intensywny ruch. Muzeum odpowiada, że nie



Budowa kładki na Cytadelę; fot. Aleksandra Sheybal

Obfitość sukcesów

Warszawa od lat chwali się kolejnymi „flagowymi inwestycjami” i spektakularnymi projektami mającymi zmieniać oblicze miasta. Za efektownymi wizualizacjami i uroczystymi otwarciem coraz częściej pojawiają się jednak pytania o gospodarność, planowanie oraz odpowiedzialność za publiczny majątek.

W ostatnich tygodniach przyglądamy się inwestycjom, które na pierwszy rzut oka nie mają ze sobą wiele wspólnego – od Muzeum Sztuki Nowoczesnej, przez Skwer

Hoovera i pawilony na Bulwarach Wiślanych, po problemy Muzeum Literatury, komunikację wokół Cytadeli czy kolejne przebudowy warszawskich ulic. Łączy je jednak wspólny mianownik – sposób zarządzania.

Wielokrotnie zmieniane koncepcje, kosztowne przebudowy tych samych miejsc, niewykorzystana infrastruktura, inwestycje realizowane bez planu ich późniejszego funkcjonowania, brak koordynacji pomiędzy poszczególnymi przedsięwzięciami czy decyzje sprawiające wrażenie podejmowanych bez

spójnej, długofalowej strategii – to motywy, które powracają zaskakująco często.

Ten numer Warszawskiej Syrenki nie powstał po to, aby krytykować dla samej krytyki. Jego celem jest pokazanie, że największym problemem Warszawy coraz częściej jest realizacja inwestycji i późniejsze zarządzanie. To właśnie wtedy rodzą się koszty, które ostatecznie ponoszą mieszkańcy. Nie tylko w postaci wydanych pieniędzy, ale również utraconych szans i przestrzeni, która mogła funkcjonować znacznie lepiej.



REDAKTOR NACZELNY
LECH JAWORSKI

➔ CD. ZE STR. 1

można automatycznie przenosić ocen sprzed ponad dwóch dekad na obecną inwestycję.

Spór o tunel pod domami

Najpoważniejsze zarzuty mieszkańców nie dotyczą jednak wyłącznie hałasu i samochodów. Pod częścią zabudowy przy al. Wojska Polskiego przebiega XIX-wieczna poterna, czyli podziemny tunel łączący nieistniejący obecnie fort Georgija z rowem fortecznym Cytadeli.

Przedstawiona przez jedną z mieszkańców ekspertyza techniczna opisuje tunel jako konstrukcję ceglana o szerokości około 3,1 m i wysokości dochodzącej do 3 m. Dokument wskazuje na jego wieloletnią degradację: zagruzowanie posadzki, miejscowe zalewanie wodą, zawilgocenie ścian, otwory i przekucia oraz niekontrolowane wejścia przypadkowych osób.

Szczególnie istotne są wnioski odnoszące się do budynku przy al. Wojska Polskiego 10. Według ekspertyzy ława i ściana fundamentowa obiektu opierają się częściowo na ceglanej konstrukcji tunelu. Autor opinii uznał, że budynek i tunel są w tym miejscu konstrukcyjnie powiązane i nie mogą być rozpatrywane całkowicie oddzielnie. Opisano również możliwość przeniesienia przez tunel drgań, zawilgocenia i innych zjawisk wpływających na stan budynku.

Mieszkanka domagała się natychmiastowego przerwania robót. W skardze argumentowała, że budowa kładki w pobliżu tunelu może pogłębić jego degradację, zagrozić zabytkowym willom i zwiększyć ryzyko penetracji podziemi przez osoby postronne. Wskazywała też,

że fragmenty tunelu znajdują się pod prywatnymi nieruchomościami, a jego konstrukcja ma bezpośrednio podparcie część zabudowy.

Muzeum odrzuciło te argumenty. W odpowiedzi dyrektor Pacek stwierdził, że przedstawiona ekspertyza opisuje historyczne uwarunkowania budynku i tunelu, ale nie wykazuje związku przyczynowo-skutkowego między budową kładki a możliwością katastrofy budowlanej. Według Muzeum kładka została zlokalizowana w znacznej odległości od nieruchomości, nie będzie ingerowała w konstrukcję budynku ani tunelu, a dokument nie wskazuje na przyszły bezpośredni wpływ inwestycji na te obiekty.

Jednoznaczne stanowisko zajęło również Ministerstwo Obrony Narodowej. W odpowiedzi na interwencję poselską resort stwierdził, że nie występują ani przesłanki faktyczne, ani prawne uzasadniające natychmiastowe wstrzymanie inwestycji.

MON zapewnia, że na etapie przygotowania projektu przeprowadzono analizy konstrukcyjne, ocenę stateczności oraz badania podłoża i warunków geotechnicznych. Według ministerstwa wyniki opracowań nie wykazały zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi, mienia, projektowanych konstrukcji ani najbliższego otoczenia. Zarzuty mieszkańców nie znalazły – jak wskazuje resort – potwierdzenia w stanowiskach administracji architektoniczno-budowlanej, nadzoru budowlanego ani służb konserwatorskich.

Resort podaje również, że technologia robót została dobrana tak, aby kontrolować ewentualne przemieszczenia, drgania i osia-

danie gruntu oraz minimalizować wpływ prac ziemnych i konstrukcyjnych na sąsiednie obiekty.

Muzeum prezentuje podobne stanowisko. Zapewnia, że inwestycja ma prawomocne pozwolenie na budowę, została poprzedzona wymaganymi analizami technicznymi, projektowymi i geotechnicznymi, a roboty są prowadzone pod nadzorem osób posiadających odpowiednie uprawnienia. Zdaniem dyrekcji przedstawione przez mieszkańców ekspertyzy nie stanowią podstawy do wstrzymania prac ani zmiany przyjętych rozwiązań.

Co z samorządem?

W dokumentach nie ma osobnego, rozbudowanego stanowiska władz Warszawy lub dzielnicy Żoliborz, które odpowiadałoby szczegółowo na zarzuty mieszkańców dotyczące tunelu, hałasu i przyszłej organizacji ruchu.

MON deklaruje natomiast, że pozostaje w kontakcie z władzami miasta i mieszkańcami, a w ramach dialogu odbywają się spotkania robocze dotyczące inwestycji na terenie Cytadeli. Resort wskazuje też, że plany były udostępniane opinii publicznej na etapie procedur planistycznych i projektowych.

Oznacza to, że samorząd uczestniczy w procesie związanym z zagospodarowaniem terenu i obsługą komunikacyjną, ale w udostępnionej dokumentacji nie przedstawiono odpowiedzi miasta na najważniejsze praktyczne pytania mieszkańców: jak po otwarciu kładki będzie organizowany ruch, gdzie zatrzymają się autokary, jak będą egzekwowane ograniczenia i czy al. Wojska Polskiego zachowa przede wszystkim lokalny charakter.

Dwie różne wizje tego samego miejsca

Władze Muzeum i MON przedstawiają Cytadelę jako zamknięty dotychczas kompleks, który powinien zostać połączony z miastem i udostępniony mieszkańcom. W tym ujęciu kładka ma służyć interesowi publicznemu, poprawiać dostępność instytucji kultury i odbudowywać naturalne relacje między Cytadelą a Żoliborzem.

Mieszkańcy widzą tę inwestycję inaczej. Obawiają się, że otwarcie masowego wejścia zmieni charakter spokojnego Żoliborza Oficerskiego, zwiększy ruch samochodów, autokarów i turystów, pogorszy warunki akustyczne oraz wpłynie na zabytkową zabudowę. Dodatkowy niepokój budzi stan historycznej poterny biegnącej pod prywatnymi posesjami. Tymczasem odpowiedzi inwestora mają głównie charakter zapewnień: wskazują na wykonane analizy, ale bez przedstawienia ich wyników, parametrów czy prognozowanego ruchu. Istotą konfliktu staje się więc kwestia zaufania.

Spór można byłoby przynajmniej częściowo rozstrzygnąć poprzez publikację aktualnych analiz geotechnicznych, akustycznych i komunikacyjnych oraz oceny wpływu robót na tunel i okoliczną zabudowę. Dopiero wtedy dałoby się ocenić, czy obawy mieszkańców rzeczywiście zostały wyeliminowane.

Na razie obie strony pozostają przy swoich stanowiskach. Kładka, która miała połączyć Cytadelę z Żoliborzem, jeszcze przed ukończeniem stała się symbolem podziału między państwową instytucją a jej najbliższymi sąsiadami.

ALEKSANDRA SHEYBAL

Europa nie może wybierać między klimatem a gospodarką. Potrzebna jest reforma ETS i rozsądne podejście do CBAM

Europa stoi dziś przed jednym z najtrudniejszych wyzwań ostatnich dekad. Musimy skutecznie ograniczać emisję gazów cieplarnianych i realizować ambitne cele klimatyczne. Jednocześnie nie możemy dopuścić do sytuacji, w której koszty transformacji doprowadzą do osłabienia europejskiej gospodarki, utraty miejsc pracy i przenoszenia produkcji poza Unię Europejską.

Coraz więcej polityków w Brukseli podkreśla dziś, że korekty wymagają nie cele polityki klimatycznej, lecz narzędzia służące ich realizacji. Transformacja musi pozostać ambitna, ale jednocześnie stać się bardziej realistyczna gospodarczo.

Jednym z najważniejszych elementów unijnej polityki klimatycznej jest system handlu uprawnieniami do emisji CO₂ (ETS). Powstał po to, aby zachęcać przedsiębiorstwa do ograniczania emisji poprzez stopniowe zwiększanie kosztu zanieczyszczania środowiska. W praktyce jednak wysokie ceny uprawnień coraz mocniej wpływają na koszty energii, a tym samym na konkurencyjność europejskiego przemysłu.

Dlatego reforma ETS staje się dziś jednym z najważniejszych tematów europejskiej debaty. Jeśli Europa nie obniży kosztów energii i nie da przedsiębiorstwom oddechu w tempie transformacji energetyczno-klimatycznej, przegra wyścig o przemysł, inwestycje i miejsca pracy. Nie jest to apel o odejście od polityki klimatycznej, lecz o dostosowanie jej instrumentów do realiów gospodarczych.

Transformacja energetyczna będzie skuteczna tylko wtedy, gdy europejskie przedsiębiorstwa pozostaną konkurencyjne

wobec firm z Chin, Stanów Zjednoczonych i innych regionów świata.

Jednym z największych zagrożeń pozostaje zjawisko tzw. ucieczki emisji (carbon leakage). Jeżeli produkcja stali, cementu, nawozów czy chemikaliów zostanie przeniesiona poza Unię Europejską wyłącznie dlatego, że koszty prowadzenia działalności staną się tutaj zbyt wysokie, globalna emisja CO₂ wcale nie musi się zmniejszyć. Europa straci natomiast miejsca pracy, inwestycje i potencjał przemysłowy.

Dlatego tak istotny jest drugi filar unijnej polityki klimatycznej – mechanizm CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism), czyli graniczny mechanizm dostosowywania emisji CO₂.

Jego idea jest słuszna. Jeżeli europejskie przedsiębiorstwa ponoszą wysokie koszty związane z polityką klimatyczną, importery spoza Unii nie powinni uzyskiwać przewagi konkurencyjnej tylko dlatego, że funkcjonują w krajach o znacznie łagodniejszych regulacjach środowiskowych. CBAM chroni więc europejski przemysł przed nieuczciwą konkurencją i ogranicza ryzyko przenoszenia produkcji poza Unię.

Jednocześnie doświadczenia pierwszych lat funkcjonowania mechanizmu



Material sponsorowany – Grupa EPL

pokazują, że wymaga on uproszczenia. Nadmierne obciążenia administracyjne szczególnie dotyczą małe i średnie przedsiębiorstwa, nie zawsze przynosząc proporcjonalne korzyści środowiskowe. Dlatego potrzebne są rozwiązania, które zachowają ochronę europejskiego rynku, a jednocześnie ograniczą biurokrację.

Nie ma bowiem skutecznej polityki klimatycznej bez silnej europejskiej gospodarki. Nie ma też sprawiedliwej transformacji, jeśli jej koszty ponoszą wyłącznie obywatele, rolnicy i przedsiębiorcy. To właśnie równowaga pomiędzy ochroną klimatu a konkurencyjnością gospodarki staje się dziś najważniejszym wyzwaniem europejskiej polityki.

Jeszcze kilka lat temu podobne argumenty pojawiały się głównie w środowiskach krytycznych wobec Zielonego Ładu. Dziś coraz częściej słychać je również w głównym nurcie europejskiej debaty. Nie oznacza to rezygnacji z ochrony klimatu, lecz dojrzewanie polityki klimatycznej do realiów gospodarczych.

Europa nie może wybierać pomiędzy klimatem a gospodarką. Potrzebuje obu. Aby sfinansować rozwój odnawialnych źródeł energii, modernizację sieci, nowe technologie i innowacje, potrzebuje silnego przemysłu oraz konkurencyjnych przedsiębiorstw.

Dlatego reforma ETS, uproszczenie mechanizmu CBAM i obniżenie kosztów energii powinny stać się priorytetem kolej-



nych lat. Tylko w ten sposób Europa będzie mogła jednocześnie realizować ambitne cele klimatyczne, chronić miejsca pracy i utrzymać swoją pozycję gospodarczą w coraz bardziej konkurencyjnym świecie.

Europa zbudowała swoją siłę na połączeniu innowacyjności, silnego przemysłu i wysokich standardów środowiskowych. Utrzymanie tej równowagi będzie jednym z największych wyzwań nadchodzących lat. Ambitna polityka klimatyczna pozostaje koniecznością, ale nie może prowadzić do utraty konkurencyjności europejskiej gospodarki ani uzależnienia od importu technologii i produktów spoza Unii. Zielona transformacja będzie sukcesem tylko wtedy, gdy stanie się szansą na rozwój, a nie źródłem trwałego osłabienia europejskiego przemysłu. Dlatego potrzebujemy polityki klimatycznej opartej nie tylko na ambicji, lecz także na odpowiedzialności, zdrowym rozsądku i długofalowym myśleniu o bezpieczeństwie gospodarczym Europy.

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

Ursynowskie metro ma już ponad 30 lat Czas na modernizację

W środę 24 czerwca, w porannym szczycie komunikacyjnym, wraz z tłumem spieszących się do pracy mieszkańców zszedłem do podziemnego przejścia prowadzącego do stacji metra. Wejście było jednak zamknięte. Na szybie wisiała jedynie krótka informacja: „Stacja zamknięta do odwołania”.

Takie sytuacje zdarzają się co jakiś czas. A skoro są nieuniknione, miasto powinno zrobić wszystko, aby ich skutki dla pasażerów były jak najmniej dotkliwe. To nie kwestia dobrej woli, lecz elementarny obowiązek samorządu.

Każda awaria metra oznacza dla tysięcy ludzi stracony czas. Wielu pasażerów schodzi kilkadziesiąt stopni do podziemnego przejścia tylko po to, by dowiedzieć się, że pociągi nie kursują. Następnie muszą pokonać tę samą drogę z powrotem i dopiero wtedy szukać komunikacji zastępczej. W porannym szczycie nawet kilka minut opóźnienia może oznaczać spóźnienie do pracy czy szkoły.

Czy naprawdę tak trudno umieścić przed wejściem do stacji prostą sygnalizację informującą o czasowym wstrzymaniu ruchu? Nawet najprostszy wyświetlacz lub sygnalizator pozwoliłby pasażerom uniknąć niepotrzebnego schodzenia do tunelu i straty cennego czasu. To rozwiązanie proste, tanie i zwyczajnie przyjazne mieszkańcom.



fot. Aleksandra Sheybal

Problem jest jednak szerszy

Ursynowskie stacje metra były budowane na przełomie lat 80. i 90., w okresie transformacji ustrojowej i ogromnych ograniczeń finansowych państwa. W tamtych realiach priorytetem było samo wybudowanie pierwszej linii metra. I słusznie – było to ogromne osiągnięcie, z którego mieszkańcy Ursynowa mieli prawo być dumni.

Od tamtej pory minęły jednak ponad trzy dekady. Standardy projektowania przestrzeni publicznych znacząco się zmieniły. Wystarczy porównać stare stacje z nowymi – Płocką, Młynowem czy Księcia Janusza.

Nowoczesne wejścia są zadane, lekkie, przeszklone, wyposażone w windy i często także w schody ruchome. Zapewniają większy komfort i bezpieczeństwo pasażerów.

Na Ursynowie nadal większość wejść pozostaje niezadaszona, a schody ruchome należą do wyjątków. W czasie deszczu czy śniegu komfort korzystania z metra znacząco spada, a osoby starsze, rodzice z dziećmi czy mieszkańcy o ograniczonej mobilności każdego dnia muszą pokonywać długie ciągi schodów.

Nie musi tak być

Już w 2014 roku przygotowałem projekt zgłoszony do budżetu partycypacyjnego dotyczący budowy zadaszeń nad wejściami do ursynowskich stacji metra. Ostatecznie wycofałem go po zapewnieniach, że środki na ten cel zostaną zapisane w budżecie dzielnicy. Minęło dwanaście lat. Zadaszeń nadal nie ma.

Nie chodzi o krytykowanie samego metra. Wręcz przeciwnie. To jedna z najlepszych inwestycji transportowych w historii



DR HAB. LECH KRÓLIKOWSKI

Warszawy. Jednak dobra infrastruktura również się starzeje i wymaga modernizacji. To, co było nowoczesne trzydzieści lat temu, nie musi odpowiadać standardom XXI wieku.

Dlatego najwyższy czas rozpocząć kompleksową modernizację ursynowskich stacji. Potrzebne są zadaszone wejścia, windy, schody ruchome tam, gdzie jest to możliwe, nowoczesna informacja pasażerska oraz rozwiązania poprawiające komfort i bezpieczeństwo codziennych podróży.

To nie jest luksus. To standard, którego mieszkańcy Ursynowa mają prawo oczekiwać po ponad trzydziestu latach funkcjonowania pierwszej linii warszawskiego metra.

Dobrze byłoby, aby samorząd Ursynowa i władze Warszawy wreszcie potraktowały tę sprawę jako jeden z priorytetów. Modernizacja najstarszych stacji metra nie jest fanaberią. Jest naturalną konsekwencją ich wieku i intensywnej eksploatacji oraz inwestycją, z której każdego dnia korzystałyby dziesiątki tysięcy mieszkańców.

LECH KRÓLIKOWSKI

ISSN 2956-7793

Wydawca: AKKA spółka z o.o.

www.warszawskasyrenka.waw.pl



WarszawskaSyrenka



WarszawskaSyrenka

e-mail: biuro@akka.waw.pl

tel. +48 785 73 07 03

Redaktor naczelny: Lech Jaworski

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

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

DRUKARNIA & STUDIO

OD PROJEKTU – PO DRUK

Paleta-Art
druk • prepress • fotografia

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

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

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

Kryzys wokół Muzeum Literatury. Jak doszło do jednego z największych sporów o zarządzanie instytucją kultury

Muzeum Literatury im. Adama Mickiewicza w Warszawie od ponad roku pozostaje w centrum sporu pomiędzy Samorządem Województwa Mazowieckiego a Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Konflikt dotyczył przede wszystkim sposobu wyboru dyrektora placówki oraz zakresu kompetencji obu współprowadzących muzeum instytucji. W jego następstwie ministerstwo wycofało się ze współprowadzenia muzeum, dyrektorka Beata Michalec złożyła rezygnację.

Muzeum Literatury im. Adama Mickiewicza w Warszawie od ponad roku pozostaje w centrum sporu pomiędzy Samorządem Województwa Mazowieckiego a Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Konflikt dotyczył przede wszystkim sposobu wyboru dyrektora placówki oraz zakresu kompetencji obu współprowadzących muzeum instytucji. W jego następstwie ministerstwo wycofało się ze współprowadzenia muzeum, a dyrektorka Beata Michalec złożyła rezygnację.

Muzeum Literatury jest samorządową instytucją kultury, której organizatorem jest Samorząd Województwa Mazowieckiego. Do końca 2026 r. placówkę współprowadzi Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, co oznacza wspólne finansowanie oraz udział obu instytucji w podejmowaniu najważniejszych decyzji dotyczących jej funkcjonowania.

Dyrektor muzeum jest wyłaniany w otwartym konkursie, a formalnego powołania dokonuje organizator. W przypadku Muzeum Literatury obowiązywała dodatkowo umowa pomiędzy województwem a ministerstwem regulująca zasady współprowadzenia.

We wrześniu 2024 r. Zarząd Województwa Mazowieckiego ogłosił konkurs na stanowisko dyrektora. Komisja konkursowa najwyżej oceniła Agnieszkę Celedę, która uzyskała sześć głosów, podczas gdy Beata

Michalec otrzymała pięć. Mimo wyniku konkursu Agnieszka Celeda nie została powołana.

W styczniu 2025 r. obowiązki dyrektora powierzono Beacie Michalec, dotychczasowej wicedyrektorce Muzeum Niepodległości i radnej m.st. Warszawy. Ponieważ pełnienie obowiązków ma charakter czasowy, konieczne było przeprowadzenie kolejnego konkursu.

5 grudnia 2025 r. komisja konkursowa wskazała Beatę Michalec jako kandydatkę na stanowisko dyrektora. Wybór od początku budził kontrowersje. Dwoje członków komisji delegowanych przez Ministerstwo Kultury zgłosiło votum separatum, kwestionując przebieg postępowania. Resort odmówił wyrażenia zgody na powołanie Beaty Michalec, wskazując na zastrzeżenia proceduralne i podkre-

ślając, że konkurs powinien zostać przeprowadzony ponownie. Zarząd Województwa Mazowieckiego utrzymywał natomiast, że postępowanie było zgodne z prawem i przeprowadzone w sposób transparentny.

Istota sporu sprowadzała się do interpretacji przepisów. Samorząd uważał, że jako organizator ma prawo samodzielnie powołać dyrektora. Ministerstwo twierdziło natomiast, że zgodnie z umową o współprowadzeniu wymagana była zgoda ministra kultury. Mimo sprzeciwu resortu 23 grudnia 2025 r. Zarząd Województwa Mazowieckiego powołał Beatę Michalec na siedmioletnią kadencję.

Spór nigdy nie został rozstrzygnięty przez sąd. Ministerstwo nie zaskarżyło aktu powołania dyrektorki, lecz zdecydowało się zakończyć współpracę z samorządem.

19 lutego 2026 r. Ministerstwo Kultury wypowiedziało umowę o współprowadzeniu Muzeum Literatury. Od 1 stycznia 2027 r. placówkę będzie prowadził i finansował wyłącznie Samorząd Województwa Mazowieckiego. Oznacza to utratę współfinansowania z budżetu państwa i przeniesienie pełnej odpowiedzialności finansowej na samorząd. Nie musi to automatycznie oznaczać pogorszenia sytuacji muzeum, jeśli województwo uzupełni brakujące środki, ale niewątpliwie zmniejsza bezpieczeństwo finansowe placówki.

W marcu 2026 r. przedstawiciele środowiska literackiego opublikowali list otwarty w sprawie sytuacji muzeum. Pod apelem o rozwiązanie konfliktu podpisali się m.in. Olga Tokarczuk, Hanna Krall, Andrzej Stasiuk i Jakub Żulczyk.

24 czerwca 2026 r. Beata Michalec zrezygnowała ze stanowiska, wskazując na atmosferę wokół sprawy i kierowaną pod jej adresem krytykę.

Problem polega jednak na tym, że kolejny konkurs odbędzie się już w zupełnie innych realiach. Od 1 stycznia 2027 r. jedynym organizatorem muzeum będzie Samorząd Województwa Mazowieckiego, a decyzja o wyborze dyrektora należeć będzie wyłącznie do niego. Każdy kolejny konkurs będzie więc oceniany nie tylko przez pryzmat kompetencji kandydatów, ale również przejrzystości procedury i sposobu sprawowania nadzoru nad muzeum.

Paradoks całej sytuacji polega na tym, że spór o sposób powołania dyrektora zakończył się skutkiem znacznie dalej idącym niż sam konflikt personalny. Samorząd utrzymał swoje stanowisko, ale jednocześnie utracił partnera współfinansującego muzeum. Trudno przypuszczać, by taki efekt był pierwotnym celem władz województwa.

Post scriptum: nagroda na pożegnanie

Pod koniec lipca 2026 r. media poinformowały, że Zarząd Województwa Mazowieckiego przyznał Beacie Michalec nagrodę w wysokości około 44 tys. zł brutto po zakończeniu pełnienia funkcji dyrektora. Informacja ponownie skierowała uwagę opinii publicznej na konflikt wokół Muzeum Literatury.

Nagroda wywołała kontrowersje, ponieważ została przyznana po sporze, który zakończył się utratą przez muzeum współprowadzenia przez Ministerstwo Kultury, rezygnacją dyrektorki i utratą państwowego współfinansowania od 2027 r. Władze województwa podkreślały, że decyzja była zgodna z obowiązującymi przepisami, jednak dla wielu stała się symbolem znacznie szerszego problemu – standardów obsadzania stanowisk w instytucjach kultury, odpowiedzialności za podejmowane decyzje oraz sposobu wydatkowania publicznych pieniędzy.

PAULINA PORAJ



Muzeum Literatury na Ryнку Starego Miasta; fot. Wikipedia

Wielki kompleks muzealny bez wielkiego planu transportowego

Na terenie Cytadeli Warszawskiej powstał jeden z największych kompleksów muzealnych w Polsce, obejmujący Muzeum Historii Polski, Muzeum Wojska Polskiego wraz z Muzeum Katyńskim oraz Muzeum X Pawilonu Cytadeli Warszawskiej - oddział Muzeum Niepodległości oraz rozległa przestrzeń przeznaczona na wystawy, uroczystości państwowe, wydarzenia edukacyjne i masowy ruch turystyczny. Państwo wybudowało pod Placem Gwardii dwupoziomowy parking na około 700 samochodów, osobny parking dla 15 autokarów oraz nowy wjazd od strony Wisłostrady.

To pokazuje, że inwestor pomyślał o podstawowej obsłudze komunikacyjnej kompleksu. Tak duża inwestycja generuje ruch, który musi zostać przejęty przez miejski układ drogowy i transport publiczny. Dlatego odpowiedzialność za jej funkcjonowanie spoczywa nie tylko na inwestorze, ale również na samorządzie Warszawy.

Tymczasem trudno znaleźć dowody na to, że miasto przygotowało spójny plan obsługi komunikacyjnej całego kompleksu, uwzględniający docelową frekwencję wszystkich muzeów, duże wystawy, wycieczki szkolne, uroczystości państwowe, weekendowe szczyty, ruch taksówek i przewozów aplikacyjnych oraz sytuację, w której parking wewnątrz Cytadeli zostanie wypełniony. Warszawa podejmuje działania zwiększające dostępność tego obszaru, ale w oficjalnych materiałach nie przedstawiono kompleksowej koncepcji transportowej odpowiadającej skali inwestycji.

Na sytuację dodatkowo wpływa specyficzny status planistyczny Cytadeli. Znaczna część kompleksu pozostaje terenem zamkniętym pozostającym we władaniu Ministerstwa Obrony Narodowej. Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dla takich terenów nie sporządza się ustaleń miejscowego planu dotyczących sposobu ich zagospodarowania. Plan miejscowy może określać jedynie granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych.

Nie oznacza to jednak, że problem komunikacyjny przestaje istnieć. Wręcz przeciwnie. Samochody, autokary i piesi opuszczający Cytadelę korzystają już z miejskich ulic, skrzyżowań, przystanków i parkingów.

Za funkcjonowanie całego układu komunikacyjnego wokół kompleksu odpowiada więc Warszawa.

Właśnie dlatego trudno zrozumieć, dlaczego do dziś nie przedstawiono publicznie wspólnej koncepcji transportowej przygotowanej przez miasto, Ministerstwo Obrony Narodowej i instytucje muzealne. Skoro miejscowy plan – z przyczyn ustawowych – nie reguluje najważniejszej części inwestycji, tym bardziej potrzebny jest odrębny dokument pokazujący prognozowane potoki ruchu, sposób obsługi samochodów osobowych, autokarów, taksówek, komunikacji publicznej oraz organizację ruchu podczas wydarzeń masowych. Taki dokument powinien być naturalnym uzupełnieniem inwestycji tej skali.

Tymczasem trudno go odnaleźć w publicznie dostępnych materiałach. To sprawia wrażenie, że poszczególne elementy przedsięwzięcia planowane są oddzielnie, podczas gdy mieszkańców interesuje przede wszystkim to, jak cały kompleks będzie funkcjonował po jego pełnym uruchomieniu.

Piętnaście stanowisk dla autokarów w przypadku pojedynczego muzeum i przeciętnego dnia być może rzeczywiście wystarczy. Cytadela nie jest jednak pojedynczym muzeum. To docelowo cały kompleks instytucji narodowych, do których będą przyjeżdżały szkoły, grupy zorganizowane, turyści zagraniczni, delegacje oraz uczestnicy wydarzeń państwowych.

Jeden autokar przewozi zwykle kilkadziesiąt pasażerów. Wystarczy więc kilkanaście grup szkolnych przyjeżdżających o podobnych porach, aby parking został całkowicie wykorzystany. Gdzie mają wtedy

oczekiwać kolejne autokary? Gdzie bezpiecznie wysadzić pasażerów? Czy przewidziano parking buforowy? Czy istnieje system rezerwacji stanowisk, wyznaczone trasy dojazdu oraz miejsca oczekiwania dla kierowców?

W udostępnionych dokumentach i oficjalnych materiałach nie ma odpowiedzi na te pytania. Co więcej, jeszcze w 2026 r.



Aleja Wojska Polskiego przy samej bramie szkoły podstawowej w miejscu, gdzie budowana jest kładka na Cytadelę; fot. Aleksandra Sheybal

Muzeum Wojska Polskiego prowadziło postępowania dotyczące systemu pobierania opłat na parking autokarowym i kontroli wjazdu na teren Cytadeli. Rozwiązania te porządkują korzystanie z istniejącej infrastruktury, ale nie zwiększają jej pojemności ani nie odpowiadają na pytanie, co stanie się z pojazdami, które nie zmieszczą się na parkingu.

Nie przedstawiono również publicznie planu funkcjonowania kompleksu po wypełnieniu parkingów. Warszawa dysponuje rozproszonymi miejscami postojowymi dla autokarów, ale nie pokazano systemu, który wiązałby je z Cytadelą i określał sposób kierowania pojazdów po wykorzystaniu parkingów głównego. Nie zaprezentowano parkingów buforowych, elektronicznego systemu informacji o dostępności stanowisk ani modelu obsługi dni o zwiększonej frekwencji.

Parking na około 700 samochodów jest znaczącą inwestycją. Problem polega jednak na tym, że nie przedstawiono publicznie bilansu pokazującego, czy taka liczba miejsc odpowiada docelowemu zapotrzebowaniu całego kompleksu. Nie wiadomo, ile stanowisk zajmą pracownicy muzeów, obsługa wydarzeń, pojazdy służbowe i goście specjalni. Nie wiadomo również, jaką frekwencję przyjęto dla zwykłego dnia roboczego, weekendu, dużej wystawy czy uroczystości państwowej. Nie pokazano także scenariusza funkcjonowania kompleksu po całkowitym wypełnieniu parkingu.

To szczególnie istotne w związku z budową nowego wejścia od strony al. Wojska Polskiego. Kładka będzie przeznaczona wyłącznie dla pieszych, jednak samo powstanie nowego dostępu do Cytadeli może przyciągnąć samochody, taksówki i busy próbujące podwozić odwiedzających możliwie najbliżej wejścia. Nie można również pominąć faktu, że bezpośrednio przy al. Wojska Polskiego 1A funkcjonuje szkoła podstawowa,

która już dziś generuje znaczny ruch związany z dowożeniem i odbiorem uczniów. Oznacza to nałożenie się dwóch potoków ruchu w jednym miejscu.

Właśnie przed takim skutkiem pośrednim ostrzegają wcześniejsze opinie akustyczne i środowiskowe. Samo uruchomienie nowego wejścia może zwiększyć ruch na lokalnych ulicach, nawet jeśli formalny wjazd na parking pozostanie od strony Wisłostrady.

Muzeum wskazuje, że nowy wjazd od Wisłostrady i parkingi wewnętrzne mają ograniczyć liczbę pojazdów poruszających się po mieszkaniowym Żoliborzu. To racjonalne założenie, lecz samo założenie nie wystarczy. Potrzebne są odpowiednie oznakowanie, właściwe prowadzenie ruchu w systemach nawigacyjnych, skuteczna kontrola nielegalnego parkowania, miejsca krótkiego postoju oraz

konsekwentne wykluczenie podjazdu samochodów pod wejście od al. Wojska Polskiego. Trzeba również pamiętać, że okoliczne ulice objęte są Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Jeżeli nie zostanie przygotowany spójny system organizacji ruchu, istnieje ryzyko, że część kierowców będzie poszukiwała miejsc postojowych na Żoliborzu lub zatrzymywała się niezgodnie z przepisami, dodatkowo zwiększając presję na lokalny układ drogowy i przestrzeń parkingową.

Okolice Cytadeli nie są pozbawione transportu publicznego. Niedaleko znajduje się Dworzec Gdański z metrem, tramwajami i autobusami. Problem polega jednak na tym, że nie przygotowano dedykowanego systemu obsługi jednego z największych kompleksów muzealnych w kraju.

Brakuje stałej linii wahadłowej łączącej Dworzec Gdański, metro, parkingi i główne wejścia do muzeów. Nie wyznaczono czytelnego węzła przesiadkowego, który byłby naturalnym punktem dojazdu do Cytadeli. Nie opracowano również rozwiązań dla grup szkolnych, seniorów i osób o ograniczonej mobilności, dla których kilkunastominutowy spacer przez rozległy teren może stanowić realną przeszkodę.

Przy inwestycji tej skali od początku powinien powstać spójny program obejmujący centralny parking dla samochodów i samochodów, parkingi rezerwowe poza Cytadelą, system rezerwacji stanowisk dla wycieczek oraz stałą, cichą i ekologiczną linię dowo-

zową z Dworca Gdańskiego i najbliższych węzłów komunikacyjnych. Tymczasem przewidzianym proponuje się w praktyce istniejące linie komunikacji miejskiej i spacer. Trudno uznać to za kompleksowy model obsługi jednego z najważniejszych zespołów muzealnych w Polsce.

W Warszawie od lat ogranicza się liczbę miejsc postojowych i przepustowość ulic, argumentując to koniecznością promowania transportu publicznego. W przypadku Cytadeli nie przygotowano jednak atrakcyjnej alternatywy odpowiadającej skali ruchu, jaki będzie generował ten kompleks.

To klasyczny przykład wylania dziecka z kąpielą. Z jednej strony miasto chce ograniczyć ruch samochodowy i chronić Żoliborz przed jego nadmiernym natężeniem. Z drugiej nie tworzy dedykowanej komunikacji publicznej, nie przygotowuje własnego zaplecza dla autokarów i nie przedstawia planu działania na wypadek zapewnienia parkingów muzealnych.

Samorząd może argumentować, że muzea są instytucjami państwowymi, a Cytadela pozostaje terenem zarządzanym przez państwowego inwestora. Samochody, autokary i taksówki wyjeżdżające z muzeum nie znikają jednak na granicy nieruchomości. Korzystają z ulic Warszawy, miejskich skrzyżowań, przystanków i miejsc postojowych, a ich wpływ odczuwają mieszkańcy Żoliborza. Trudno więc uznać, że obsługa komunikacyjna kompleksu jest wyłącznie problemem

Muzeum Wojska Polskiego czy Ministerstwa Obrony Narodowej.

MON deklaruje, że pozostaje w stałym kontakcie z władzami Warszawy i prowadzi robocze spotkania dotyczące inwestycji. W przedstawionych materiałach nadal brakuje jednak wspólnego dokumentu miasta, ministerstwa i instytucji muzealnych, który pokazywałby prognozowaną liczbę podróży, bilans parkingów, organizację ruchu autokarów oraz rozwiązania dla Żoliborza po uruchomieniu wszystkich wejść i pełnym otwarciu kompleksu.

Warszawa zachowuje się tak, jakby wystarczyło doprowadzić istniejące autobusy i tramwaje w okolice Cytadeli, a cała reszta była problemem państwowej instytucji. To krótkowzroczne podejście. Powstanie kompleksu muzealnego tej skali zmienia sposób funkcjonowania całej części miasta i wymaga aktywnego zaangażowania samorządu już na etapie planowania, a nie dopiero wtedy, gdy autokary zaczną zatrzymywać się na lokalnych ulicach, a samochody wypełnią Żoliborz.

Miasto powinno przedstawić konkretny plan obejmujący dodatkowy parking dla autokarów, miejsca rezerwowe poza Cytadelą, stałe elektryczne wahadło z Dworca Gdańskiego, system informacji i rezerwacji oraz organizację ruchu przy wszystkich wejściach do kompleksu.

Warto również wykorzystać potencjał tego miejsca do stworzenia reprezentacyjnej trasy turystycznej łączącej Cytadelę ze Starym

i Nowym Miastem. Czytelny ciąg pieszy, uzupełniony niewielką komunikacją elektryczną, mógłby stać się jedną z wizytówek Warszawy i połączyć najważniejsze miejsca związane z historią oraz tożsamością stolicy.

Tymczasem równoległe miasto przygotowuje przebudowę ul. Mickiewicza, zakładając ograniczenie jej przepustowości. Trudno oprzeć się wrażeniu, że projekt ten powstawał w oderwaniu od zmian zachodzących na Cytadeli i nie uwzględnia dodatkowego ruchu, jaki wygeneruje jeden z największych kompleksów muzealnych w Polsce. Planowanie kolejnych zwężeń bez wcześniejszego przedstawienia całościowej koncepcji obsługi komunikacyjnej sprawia wrażenie, jakby poszczególne inwestycje projektowano niezależnie od siebie, zamiast traktować Warszawę jako jeden spójny organizm.

Takie podejście prowadzi do przenoszenia problemów z jednego miejsca w drugie, zamiast je rozwiązywać. W przypadku inwestycji o znaczeniu ogólnopolskim nie wystarczy założyć, że istniejący układ komunikacyjny „jakoś sobie poradzi”. Potrzebny jest wspólny plan państwa i miasta, uwzględniający nie tylko samą budowę muzeów, lecz także sposób ich funkcjonowania przez kolejne dziesięciolecia. Tylko wtedy Cytadela stanie się nie tylko imponującym kompleksem muzealnym, ale również dobrze zintegrowaną częścią organizmu miejskiego.

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, proponujemy warunki realizacji zlecenia oraz wycenimy usługę.**

biuro@akka.waw.pl • tel. 785 73 07 03



Pawilon pod Skwerem Hoovera

Miliony wydane, a przestrzeń przez lata niewykorzystana

Skwer Hoovera przy Krakowskim Przedmieściu miał być jednym z symboli odnowy Traktu Królewskiego. W latach 2007–2008 przeprowadzono jego kompleksową przebudowę. Inwestycja obejmowała nie tylko odnowienie zieleni i nawierzchni, lecz także budowę nowoczesnego podziemnego pawilonu wystawowo-gastronomicznego, kawiarni, szaletu miejskiego oraz zaplecza technicznego. Całość kosztowała 22,6 mln zł, a wykonawcą był Mostostal Warszawa.

Już sam zakres inwestycji pokazuje, że nie chodziło o zwykłą rewitalizację skweru. Powstał pełnowymiarowy obiekt kubaturowy, który miał stać się miejscem wydarzeń kulturalnych, wystaw, spotkań i działalności gastronomicznej. W założeniu miał ożywiać jedną z najbardziej reprezentacyjnych przestrzeni Warszawy.

Problem polega na tym, że przez kolejne lata trudno było mówić o realizacji tych ambitnych założeń. Pawilon wielokrotnie zmieniał najemców i sposób wykorzystania, zdarzały się długie okresy, gdy pozostawał pusty lub funkcjonował jedynie częściowo. Zamiast stać się naturalnym centrum życia Traktu Królewskiego, przez lata pozostawał miejscem, o którego istnieniu większość warszawiaków po prostu pamiętała.

Zarząd Terenów Publicznych nadal ponosi koszty związane z jego utrzymaniem. W planie zamówień publicznych na

2026 r. przewidziano około 300 tys. zł na konserwację instalacji, urządzeń i automatyki pawilonu przy Skwerze Hoovera. Równocześnie prowadzone są postępowania dotyczące jego bieżącego utrzymania.

Sam obiekt wciąż pozostaje przeznaczony do wynajmu. Według informacji publikowanych przez miasto składa się z podziemnej części gastronomiczno-wystawiennej wraz z naziemną kawiarnią o łącznej powierzchni 475,57 m², podziemnego szaletu publicznego, pomieszczeń technicznych oraz kiosku. Zadaniem ZTP pozostaje poszukiwanie kolejnych najemców w drodze konkursów lub poza nimi.

Historia Skweru Hoovera pokazuje jednak jeszcze jeden problem. Przez lata pawilon nie tylko nie znalazł trwałego sposobu wykorzystania, lecz ujawniły się również poważne wady techniczne. Zalewanie podziemnej części spowodowane niewłaściwym odwodnieniem praktycznie nie-

możliwiło jego komercyjne funkcjonowanie i doprowadziło do kolejnych wydatków na naprawy oraz utrzymanie.



fol. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura

Paradoks polega na tym, że właśnie dziś ten obiekt może okazać się cenniejszy niż kiedykolwiek wcześniej. Warszawa intensywnie poszukuje bowiem miejsc, które mogłyby pełnić funkcję schronów i miejsc doraźnego schronienia dla ludności. Tymczasem pod samym Krakowskim Przedmieściem istnieje już podziemny obiekt wyposażony w zaplecze techniczne, instalacje, sanitariaty, część gastronomiczną i pomieszczenia pomocnicze. Znajduje się w reprezentacyjnym punkcie miasta, w bezpośrednim sąsiedztwie Traktu Królewskiego, Uniwersytetu Warszawskiego i Starego Miasta.

Oczywiście wymagałby dostosowania do obowiązujących wymagań ochrony ludności. Znaczna część niezbędnej infrastruktury już jednak istnieje. Zamiast przez kolej-

ne lata ponosić koszty utrzymania obiektu, który nie potrafi znaleźć trwałej funkcji, warto rozważyć jego adaptację na nowoczesny schron wielofunkcyjny. W czasie pokoju część naziemna mogłaby nadal pełnić funkcje wystawiennicze, edukacyjne lub gastronomiczne, natomiast w sytuacjach kryzysowych cały kompleks służyłby mieszkańcom i turystom jako miejsce schronienia.

Byłby to przykład rozsądnego wykorzystania istniejącej infrastruktury

zamiast budowania wszystkiego od podstaw. W czasach, gdy coraz więcej mówi się o odporności miast, takie rozwiązanie wydaje się znacznie bardziej racjonalne niż utrzymywanie kosztownego obiektu, który od kilkunastu lat nie potrafi odnaleźć swojej roli.

Tym bardziej że Skwer Hoovera znajduje się w samym sercu historycznej Warszawy, w miejscu odwiedzanym każdego dnia przez tysiące mieszkańców i turystów. W sytuacji zagrożenia właśnie w centrum miasta zapotrzebowanie na miejsca schronienia będzie największe. Adaptacja istniejącego obiektu mogłaby więc jednocześnie rozwiązać problem jego niewykorzystania i zwiększyć poziom bezpieczeństwa w najbardziej uczęszczanej części stolicy.

KAROL GOTTLIEB



fol. Radosław Paszkowski • Fotomanufaktura