

NR 3

Nakład 10 tys.

GRUDZIEŃ 2023 r.

Gazeta bezpłatna



Nowy rozkład jazdy na kolei

417 połączeń całorocznych i 37 sezonowych, więcej pociągów międzynarodowych, a także wzrost o 29 połączeń kursujących w kategorii InterCity i obsługiwanych nowoczesnym oraz komfortowym taborem. Tak wygląda nowy roczny rozkład jazdy pociągów PKP Intercity, który wszedł w życie 10 grudnia. ► WIĘCEJ na str. 4



KURIER SAMORZĄDOWY

WARSZAWA

Wjazd do centrum tylko dla bogatych

■ Od lipca 2024 r. Śródmieście i fragmenty centralnych dzielnic miasta objęte zostaną Strefą Czystego Transportu – tak zdecydowali radni Warszawy. Zarówno mieszkańcy, jak też opozycyjni samorządowcy są pełni obaw.

Jak przekonuje ratusz, do końca 2027 r. z zasad obowiązujących w SCT zwolnieni będą nie tylko mieszkańcy strefy, ale wszyscy opłacający podatek i zameldowani w stolicy. Pozostałe osoby od lipca 2024 r. nie będą mogły poruszać się po strefie pojazdem z silnikiem diesla starszym niż 18 lat i pojazdem benzynowym starszym niż 27 lat.

– Politycy rządzącej miastem Koalicji Obywatelskiej zapomnieli, że nie wszystkich mieszkańców stać na nowe samochody – przypomina radny Warszawy Tomasz Herbich. – Nowymi przepisami uderzą więc w tych najbiedniejszych, których na wymianę auta po prostu nie stać. Takie przepisy mogą być też problemem dla najmniejszych firm

DOKOŃCZENIE str. 3



KOMITET
DO SPRAW
POŻYTKU
PUBLICZNEGO



Narodowy Instytut Wolności
Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Sfinansowano ze środków Narodowego Instytutu Wolności
Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego
w ramach Rządowego Programu Rozwoju Organizacji
Obywatelskich na lata 2018-2030



Rządowy Program
Rozwoju Organizacji
Obywatelskich
na lata 2018–2030
PROO

Pociągi dojadą, tramwaje – nie

■ Już w połowie przyszłego roku będzie można korzystać ze wszystkich peronów modernizowanego obecnie dworca Warszawa Zachodnia. Jednak na tramwaj, który będzie do niego dojeżdżał, warszawiacy będą musieli jeszcze poczekać.

Wprawdzie oficjalny termin zakończenia przebudowy Dworca Zachodniego to 28 grudnia 2024 r., ale perony mają działać już w czerwcu. Oznacza to koniec utrudnień dla pasażerów podróżujących koleją.

– Zmiany będą bardzo duże – mówi radny Warszawy Maciej Binkowski. – O wiele większa będzie dostępność dworca oraz komfort podróży. Wszystkie perony będą zadaszone. Wybudowane zostaną ruchome schody, windy, system dynamicznej informacji oraz szerokie przejścia. Projekt zakłada też zakup nowoczesnych urządzeń i systemów komputerowych, dzięki czemu sprawniejsze będą przejazdy aglomeracyjne i dalekobieżne. Kompleksowo przebudowywane są też obiekty inżynierijne, kilometry instalacji, tory, rozjazdy i sieć trakcyjna.

Projekt „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, etap I” wart jest ok. 2 mld zł netto.

Niestety nie będzie można dojechać na Dworzec Zachodni tramwajem. Budowa zapowiadanej przez miasto linii jeszcze się nie rozpoczęła.

Nowa trasa tramwajowa ma mieć długość około 1,6 km. Zacznie się pod Dworcem Warszawa Zachodnia, gdzie powstanie podziemny przystanek połączony z przejściem podziemnym i dworcem kolejowym. Tramwaj pojedzie tunelem o długości około 500 metrów, którego wlot znajdować się będzie między jezdni ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. – w pobliżu ul. Szczęśliwickiej. Następnie trasa pobiegnie między jezdni ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. aż do ulicy Grójeckiej, gdzie znajdzie się węzeł rozjazdowy – pozwalający tramwajom skręcać w kierunku centrum, Okęcia lub pętli Banacha.

– Obecne władze miasta zupełnie nie radzą sobie z inwestycjami – ocenia były wojewoda mazowiecki Tobiasz Bocheński. – W kampanii wyborczej prezydent Trzaskowski obiecywał bardzo wiele, tymczasem mamy do czynienia z zapaścią



Nowa trasa tramwajowa ma mieć długość około 1,6 km. Zacznie się pod Dworcem Warszawa Zachodnia, gdzie powstanie podziemny przystanek połączony z przejściem podziemnym i dworcem kolejowym.

inwestycyjną, jakiej nie było od dawna. Modernizacja Dworca Zachodniego i budowa trasy tramwajowej powinny zbiec się w czasie, żeby zapewnić mieszkańcom Warszawy komfort podróżowania. Tak się jednak nie stało. Widać, że prezydent nie panuje nad swoimi urzędnikami, którzy działają coraz bardziej opieszale.

Jak podaje urząd miasta, prace budowlane są zaplanowane na lata 2024 i 2025. Wartość inwestycji wynosi ok. 224 mln zł.



Nowi konsultanci medyczni na Mazowszu

■ Siedemnastu lekarzy specjalistów, z czego dziesięciu kolejną kadencję będzie pełniło funkcję Wojewódzkich Konsultantów Medycznych.

Dr n. med. Tomasz Matuszewski został powołany do pełnienia funkcji konsultanta wojewódzkiego w dziedzinie alergologii.

Dr n. med. Agnieszka Rudzka-Kocjan została powołana do pełnienia funkcji konsultanta wojewódzkiego w dziedzinie endokrynologii i diabetologii dziecięcej.

Mgr Monika Mrozińska została powołana do pełnienia funkcji konsultanta wojewódzkiego w dziedzinie farmacji klinicznej.

Lek. Mariusz Mioduski został powołany do pełnienia funkcji konsultanta wojewódzkiego w dziedzinie medycyny ratunkowej.

Dr n. med. Joanna Chmielewska-Walczak została powołana do pełnienia funkcji konsultanta wojewódzkiego w dziedzinie neurologopedii.

Mgr Paweł Juzal został powołany do pełnienia funkcji konsultanta wojewódzkiego w dziedzinie pielęgniarstwa anestezjologicznego i intensywnej opieki.

Dr Edyta Ułasiewicz została powołana do pełnienia funkcji konsultanta wojewódzkiego w dziedzinie transfuzjologii klinicznej.

Akty powołania na kolejną, pięcioletnią kadencję konsultanta medycznego odebrali: prof. dr hab. n. med. Irena Walecka-Herniczek (w dziedzinie dermatologii i wenerologii), dr n. farm. Monika Jabłonowska (w dziedzinie diagnostyki laboratoryjnej), dr n. med. Aleksandra Paż (w dziedzinie farmakologii klinicznej), dr n. med. Beata Pawlus (w dziedzinie neonatologii), dr hab. n. med. Małgorzata Mizerska-Wasiak (w dziedzinie nefrologii dziecięcej), dr hab. n. med.

Adam Kobayashi (w dziedzinie neurologii), prof. dr hab. n. med. Ewa Augustynowicz-Kopeć (w dziedzinie mikrobiologii lekarskiej), dr hab. n. med. Beata Jagielska (w dziedzinie onkologii klinicznej), prof. dr hab. n. med. Bronisława Pietrzak (w dziedzinie położnictwa i ginekologii) i dr n. med. Piotr Palczewski (w dziedzinie radiologii i diagnostyki obrazowej).

Do zadań konsultantów należy m.in. przeprowadzanie kontroli podmiotów leczniczych w zakresie jakości świadczeń oraz przeprowadzanych kształceń i doskonalen zawodowych. Rolą konsultantów jest też przygotowywanie informacji o zasobach i potrzebach kadrowych w ich specjalizacjach. W województwie mazowieckim powołanych jest ponad stu konsultantów z różnych dziedzin

DOKOŃCZENIE ze strony 1

Wjazd do centrum tylko dla bogatych

usługowych, np. hydraulicznych czy wykończeniowych. One potrzebują samochodów do przewożenia narzędzi i materiałów, a nie zawsze ich stać na kupno lub wynajem nowego auta.

Według przyjętego projektu SCT obejmie obszar całego Śródmieścia i fragmenty dzielnic centralnych. Jej granica będzie przebiegać: aleją Prymasa Tysiąclecia – od Alei Jerozolimskich do styku z linią kolejową nr 20 w rejonie ul. Czorszyńskiej; liniami kolejowymi nr 20, 501, 9 i 7; ulicą Wiatraczną; aleją Stanów Zjednoczonych; Mostem Łazienkowskim; aleją Armii Ludowej; ulicą Wawelską; ulicą Kopińską od ul. Wawelskiej do ulicy ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały”; ulicą ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały”; Alejami Jerozolimskimi od ul. ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały” do alei Prymasa Tysiąclecia. Łącznie SCT obejmie obszar 37 km kw., czyli 7 proc. powierzchni stolicy. Ulice graniczne będą znajdowały się poza Strefą Czystego Transportu.

Do końca 2027 r. z zasad obowiązujących w SCT zwolnieni będą mieszkańcy strefy oraz wszystkie osoby opłacające podatek i zameldowane w stolicy.



Reguły SCT dotyczyć ich będą dopiero od stycznia 2028 r. – wówczas nie będą mogli poruszać się po strefie pojazdem z silnikiem Diesla starszym niż 13 lat i pojazdem benzynowym starszym niż 22 lata. W przypadku firm liczyć się będzie podatek CIT i siedziba firmy.

– Jak widać, przepisy będą coraz ostrzejsze – zauważa Jacek Jeżewski z Samorządu Mieszkańców Osiedla Młociny. – Istnieje bardzo duża obawa, że zostaną

tak wyśrubowane, że większości mieszkańców Warszawy nie będzie po prostu stać na jazdzie samochodem.

Wypowiedzi dotyczące Strefy Czystego Transportu:

Jacek Jeżewski:

Nie jestem przeciwny takim rozwiązaniom jak Strefa Czystego Transportu, ale nie powinny one być wprowadzane cha-

tycznie. Mieszkańcy powinni o takich zamiarach władz Warszawy wiedzieć nawet kilka lat wcześniej, by móc je uwzględnić np. przy planach wymiany samochodu. Tymczasem prezydent Rafał Trzaskowski i radni Koalicji Obywatelskiej postanowili wprowadzić rewolucyjne przepisy za kilka miesięcy. Pół biedy, gdyby chodziło o wymianę pralki, czy lodówki, ale w wielu rodzinach kupno samochodu to wydatek, który planuje się nawet na kilka lat do przodu.

Dodatkowo takie przepisy nie powinny powstawać w oderwaniu od rzeczywistości infrastrukturalnej miasta. Powoływanie się na przykłady Londynu, Paryża czy innych miast jest w naszym przypadku nieuzasadnione. Nie mamy tak dobrze rozwiniętej komunikacji miejskiej, a zwłaszcza sieci metra jak te miasta. Jeśli władze miasta chcą przekonać mieszkańców, by przesiedli się z samochodów na komunikację zbiorową, powinny przede wszystkim zapewnić im komfort korzystania z takiego rozwiązania. Tymczasem dojazd z wielu miejsc w Warszawie do konkretnego punktu w centrum wiąże się nawet z kilkoma

przesiadkami, które nie zawsze są wygodne.

Maciej Binkowski:

Taki rozmiar strefy czystego transportu to tak naprawdę pułapka na wszystkich mieszkańców Warszawy. Jej granice obejmują większość newralgicznych ulic. Oznacza to, że osoby mieszkające nawet w odległych dzielnicach będą miały z tego powodu duże kłopoty i prędzej czy później będą zmuszone do ponoszenia wydatku na zakup nowego auta – ocenia wiceprzewodniczący miejskiej komisji infrastruktury i inwestycji radny Maciej Binkowski.

Zaznaczył, że są to również bardzo duże zagrożenia i bardzo duże koszty dla branż usługowych, wymagających posiadania samochodu. „Odzywają się grupy przewoźników autokarowych oraz korzystających z floty busów. Tutaj również ograniczenia związane ze SCT takie branże bardzo mocno dotkną, co będzie oznaczało, że we wszystkich tych usługach koszty po jakimś czasie drastycznie wzrosną” – radny PiS Maciej Binkowski.

Tomasz Herbich:

Duże społeczne wątpliwości

związane ze Strefą Czystego Transportu związane są przede wszystkim z tym, że w imię osiągnięcia pewnych celów związanych z ochroną środowiska rozwiązanie to uderza w grupy słabiej sytuowane, i to na biedniejszych przerzuca ono koszty walki o czyste powietrze. Tymczasem wiemy, że to najbogatsi najbardziej dokładają się do kryzysu ekologicznego - i to oni przede wszystkim powinni ponosić koszty związane z walką o czystsze środowisko.

Urzędnicy zapowiadają, że wprowadzony zostanie również dodatkowy wyjątek dla seniorów (osób, które do końca 2023 r. ukończą 70 lat), o ile już przed przyjęciem uchwały o SCT byli właścicielami swoich pojazdów. Oznacza to, że osoby powyżej 70. roku życia, po spełnieniu określonych warunków, będą zwolnione bezterminowo z zasad obowiązujących w ramach SCT. Zasady SCT nie będą dotyczyły również posiadaczy aut zabytkowych.

Jak podkreśla stołeczny ratusz, osoby, które nie będą przestrzegały zakazu wjazdu do strefy czystego transportu, będą narażone na karę grzywny do 500 zł.

Rozmowa z wojewodą Tobiaszem Bocheńskim

1. Zasłynął Pan z krytyki decyzji warszawskiego ratusza i uchylania uchwał radnych. To były argumenty polityczne czy merytoryczne?

W powszechnym odczuciu może здаwać się że Warszawa - miasto tak zamożne, lider w tak wielu obszarach - uchwała akty prawne regulujące życie mieszkańców w sposób wzorowy. Niestety tak nie jest. Będąc wojewodą mazowieckim starałem się stać na straży interesu warszawiaków, jak i kultury prawnej w samorządzie. Stąd unieważnianie niektórych uchwał.

Musimy zwracać uwagę na jakość prawa miejscowego, czyli tego przyjmowanego w samorządach. Bardzo wiele spraw, które są niezwykle ważne dla jakości naszego życia jest rozstrzyganych właśnie w drodze uchwał lokalnych, a nie ustaw przyjmowanych przez parlament. Im lepsze będzie warszawskie prawo, tym lepiej będzie się nam wszystkim żyło: poczynając od odbioru odpadów komunalnych przez komunikację miejską po instytucje kultury.

2. Wśród uchylonych uchwał znajduje się też tzw. uchwała krajobrazowa, re-



gulująca jakość przestrzeni publicznej w mieście. Władze miasta nie przyłożyły się do tych przepisów?

Ta uchwała powinna regulować estetykę przestrzeni miejskiej. Bronić przed szpetotą czy nadmiarem reklam, który jest charakterystyczny dla krajów gorzej rozwiniętych. Władze Warszawy przygotowały uchwałę niedbale. Sądy wszystkich instancji przyznały rację wojewodzie. Nie zmienia to faktu, że uchwała krajobrazowa potrzebna jest nam wszystkim, a władze miasta nie powinny spać, tylko pisać nowy, lepszy akt prawny. Wszystkim nam zależy by stolica piękniała, była miejscem estetycznym, ciekawym i atrakcyjnym dla nas oraz obywateli. Przecież każdy z nas chce

by Warszawa była naszą wspólną wizytówką - by osiągnąć ten cel musimy wykonać jeszcze trochę pracy.

3. Warszawiacy zapamiętają też Pańskie apele do prezydenta Trzaskowskiego i radnych. W jednym z nich prosił Pan, by władze miasta zaczęły słuchać mieszkańców. Było aż tak źle?

Uważam, że mamy w Warszawie do czynienia z pewnego rodzaju fikcją. Z jednej strony władze mówią wiele o uczestniczeniu mieszkańców w procesach decyzyjnych; z drugiej zaś odmawiają lokalnych referendów, a konsultacje odbywają się w sposób wysoce nietransparentny. Życzylbym sobie Warszawie w której mieszkańcy partycypują w wielu makro i mikro decyzjach cały czas, a nie tylko w czasie wyborów samorządowych. Nawet najcichszy głos może nieść ze sobą genialny pomysł, ale żeby go usłyszeć trzeba chcieć nadstawić ucho - tego władzom miasta ewidentnie brakuje.

4. Jednym z wrażliwych punktów były konsultacje w sprawie stadionu Skry. Ponoć głosy mieszkańców nie zgadzały się z „koncep-

cją sportową miasta”?

Prezydent powiedział podczas sesji Rady Miejskiej, że kto nie zgadza się z jego wizją ten nie rozumie potrzeb sportowych miasta. W całym tym ambarasie martwi sposób dialogu z mieszkańcami. Jeżeli komuś nie podoba się suflowane przez miasto rozwiązanie to może liczyć na pouczenie, a nie otwartość i rozmowę. Tak nie powinno być. Miasto to nie prezydent, radni czy asfalt na ulicach; Warszawa to jej mieszkańcy. Każdy polityk powinien mieć to w sercu.

5. Trzeba przyznać, że były też pozytywne, jak choćby rozdzielanie pieniędzy, które rząd premiera Morawieckiego przyznał Warszawie. Jak przebiegała współpraca z władzami miasta w tym zakresie?

Pomimo oczywistych różnic sprawy ważne dla mieszkańców zawsze udawało się przeprowadzić w zgodzie. Miasto rządzone przez Koalicję Obywatelską przyjęło rządowy - czyli autorstwa polityków Prawa i Sprawiedliwości - program wsparcia stolicy w wysokości 3 mld zł. Środek te w najbliższych latach pozwolą na realizację wielu ambitnych inwestycji, w tym

trzeciej linii metra. W 2023 roku pierwsze miliony trafiły na konto Warszawy.

6. Nowy rząd powołał nowego wojewodę. Jakie – Pana zdaniem – stoją przed nim najważniejsze zadania do wykonania?

Zadaniem fundamentalnym dla każdego wojewody, a szczególnie mazowieckiego jest bezpieczeństwo. Zważywszy, że żyjemy w niebezpiecznych czasach musi on być przygotowany na różnorodne sytuacje kryzysowe. Pamiętamy, że Warszawę od granicy z Białorusią dzieli w linii prostej jedynie 150 km. Sprawna obrona cywilna, nowoczesne zarządzanie kryzysowe to bardzo kluczowe sprawy.

Wojewoda powinien również dążyć do pełnego, wieloaspektowego rozwoju województwa. Region wciąż wiele dzieli. Szczególnie dotkliwe są różnice w jakości usług publicznych, jak i poziomie życia mieszkańców. Żadne miasto nie prześcignie wspaniałej Warszawy, ale zadaniem polityków jest tworzenie takich rozwiązań polityczno-prawnych by regiony rozwijały się harmonijnie i w sposób zrównoważony. Myślę, że wojewoda mazowiecki powinien być ważnym rzecz-

nikiem takiego wzrostu.

Strefa Czystego Transportu w kształcie zaproponowanym przez władze Warszawy jest projektem wadliwym, wykluczającym i niewystarczająco przemyślanym. Strefie przyświecają wspaniałe i szczytne ideały: ochrona środowiska, troska o zdrowie, podnoszenie jakości życia w mieście. Te deklaracje nie znalazły odzwierciedlenia w uchwale. Od tego roku będziemy mieli to czynienia z niesłuchaną i paradoksalną sytuacją: właściciele starych samochodów utracą możliwość wjazdu do 1/3 obszaru Warszawy. Jednocześnie ci którzy kupują samochód z silnikiem V8 czy nawet V10 będą mogli jeździć po mieście do woli - wszystko z pobudek ekologicznych. Będziemy świadkami wykluczenia ekonomicznego wielu kierowców, którzy usłyszą: wsiądź w komunikację lub kup lepsze auto.

Sam pomysł stref nie jest zły, ale należy go wprowadzać rozważnie i stopniowo. Władze Warszawy serwują nam terapię szokową. Warto postawić pytanie: czy wymieniły wszystkie stare piece, które odpowiadają za większość zanieczyszczeń powietrza w mieście?

Nowy rozkład jazdy na kolei

■ 417 połączeń całorocznych i 37 sezonowych, więcej pociągów międzynarodowych, a także wzrost o 29 połączeń kursujących w kategorii InterCity i obsługiwanych nowoczesnym oraz komfortowym taborem. Tak wygląda nowy roczny rozkład jazdy pociągów PKP Intercity, który wszedł w życie 10 grudnia.

W nowym rozkładzie jazdy PKP Intercity będzie uruchamiano średnio dziennie 417 pociągów, czyli o 27 więcej niż dotychczas. Natomiast w sezonie wakacyjnym kursować mają 454 pociągi – o 24 więcej niż w tym roku. Zwiększy się też średniodobowa liczba połączeń międzynarodowych całorocznych z 52 do 63. Zwiększy się liczba połączeń do/z Warszawy, Krakowa, Białegostoku, Opola, Łodzi, Wrocławia i Rzeszowa.

Od nowego rozkładu jazdy część pociągów będzie miała wydłużone relacje zapewniając obsługę kolejnych miejscowości. Pociąg EIP 1602/6102 relacji Warszawa – Wrocław dojeżdżał do Jeleniej Góry i Wałbrzycha. Skład IC Fredro, kursujący dotychczas z Wrocławia do Warszawy, pojedzie dalej aż do Białegostoku. Natomiast trasa IC Morcinek relacji Lublin – Katowice zostanie wydłużona do Gliwic. Pociąg IC Skaryna kursujący do tej pory na trasie Terespol – Warszawa będzie do-



jeżdżał do Łodzi, a pociąg IC Rejewski, obsługujący trasę Bydgoszcz – Warszawa, pojedzie do Lublina.

Dotychczas, ze względu na prace modernizacyjne prowadzone na trasie Kraków – Zakopane, bezpośrednio pocią-

giem do stolicy Tatr można było dojechać tylko w wakacje i ferie zimowe, a przez pozostały okres korzystając z zastęp-

czej komunikacji autobusowej do/z Krakowa.

Od 22 grudnia wróciło 5 całorocznych połączeń do Zako-

panego i 2 sezonowe. Mieszkańcy Trójmiasta będą mogli dojechać do stolicy Tatr pociągami TLK Małopolska, TLK Karpaty oraz IC Witkacy. Z Warszawy będzie można pojechać w Tatry 2 pociągami wyruszającymi z Trójmiasta, a także składami EIC Tatrzy oraz IC Karłowicz rozpoczynającymi bieg w stolicy. Ostatni z nich po drodze zatrzyma się m.in. w Kielcach. Pociąg EIC Tatrzy pokona całą trasę ze stolicy do Zakopanego w czasie 4 godziny i 53 minuty. To skrócenie o ponad 50 minut względem poprzedniego rozkładu jazdy.

Obowiązujący od 10 grudnia nowy rozkład jazdy uwzględni zmiany, które zapewnią optymalne kursowanie pociągów podczas modernizacji linii kolejowych. Do czerwca 2024 roku kontynuowana będzie modernizacja stacji Warszawa Zachodnia. Część pociągów nadal będzie obsługiwała stację Warszawa Gdańska, zamiast Warszawy Centralnej lub będzie kursowała w skróconej relacji do/z Warszawy Wschodniej.

Można już zgłaszać książki do Nagrody Literackiej

■ Rozpoczyna się 17. edycja Nagrody Literackiej Warszawy. Każdy może zgłosić ulubione, ostatnio wydane książki w pięciu kategoriach: proza, poezja, literatura dziecięca, książka o tematyce warszawskiej, komiks i powieść graficzna.

Publikacje mogą zgłaszać czytelnicy, przedstawiciele wydawnictw, księgarń i bibliotek. Służy do tego służy specjalny formularz. Zgłoszenia będą przyjmowane do końca stycznia. Spośród nich jury nominuje, a później wybierze laureatów.

Nagroda Literacka Warszawy jest przyznawana w kategoriach: proza, poezja, literatura dziecięca, książka o tematyce warszaw-

skiej oraz komiks i powieść graficzna. Jury konkursu decyduje również o tym, do kogo trafi tytuł warszawskiego twórcy lub warszawskiej twórczyni przyznawany za całokształt twórczości.

Jury Nagrody Literackiej pracuje w składzie: Justyna Sobolewska (przewodnicząca), Maciej Jakubowiak (sekretarz), Jarosław Klejnocki, Anna Kramek-Klicka, Piotr Sadzik, Agnieszka Sowińska i Karolina Szymaniak.

Nagroda Literacka Warszawy jest przyznawana w kategoriach: proza, poezja, literatura dziecięca, książka o tematyce warszawskiej oraz komiks i powieść graficzna. Jury konkursu decyduje również o tym, do kogo trafi tytuł warszawskiego twórcy lub warszawskiej twórczyni przyznawany za całokształt twórczości.

Zabezpiecz liczniki przed mrozem

■ W związku ze spadkiem temperatury powietrza Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji przypomina o sprawdzeniu stanu licznika wody i odpowiednim zabezpieczeniu go przed zamarznięciem.

Jak tłumaczą wodociągowcy, niska temperatura może uszkodzić wodomierz, zwłaszcza gdy znajduje się on w nieogrzewanej piwnicy lub studni wodomierzowej. W wyniku awarii wodomierza głównego lub odliczającego może dojść do rozszczelnienia instalacji wodociągowej, zalania pomieszczeń, a nawet przerwy w dostawie wody. Dzięki kilku prostym zabiegom można się uchronić przed skutkami uszkodzenia wodomierza i dodatkowymi kosztami związanymi z jego wymianą lub naprawą.

Jeżeli wodomierz znajduje się wewnątrz budynku, należy:

- sprawdzić szczelność okien i drzwi, wymień uszkodzone elementy, tak by mroźne powietrze nie przenikało do środka;
- owinać wodomierz materiałem izolującym, np. szmatami, starym kocem, gazetami lub



specjalistyczną izolacją, którą można kupić w sklepach budowlanych, np. wełną mineralną lub matą izolacyjną. Trzeba pamiętać, aby nie zakryć okienka umożliwiającego sprawdzenie wskazania wodomierza;

- zabezpieczyć odsłonięte przewody wodociągowe narażone na działanie niskich temperatur, np. przy pomocy styropianu lub tzw. osłony izolacyjnej wykonanej z pianki poliuretanowej.

Jeżeli wodomierz znajduje się w studzience, należy:

- sprawdzić szczelność pokrywy, jeśli nie jest szczelna – uzupełnić ubytki, np. pianką montażową;
- uprzątnąć studzienkę i konieczne usunąć zalegającą w niej wodę;
- odpowiednio zaizolować pokrywę oraz znajdujące się we wnętrzu studzienki urządzenie pomiarowe.

Przed mrozem należy zabezpieczyć również sieć sezonową, np. ogrodową. Trzeba odvodnić instalację i zamknąć dopływ wody. W przeciwnym razie może ona zamarznąć i rozsadzić rury, co wiąże się z kosztownymi naprawami.

Jeżeli doszło do uszkodzenia wodomierza, należy niezwłocznie skontaktować się z Pogotowiem Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Warszawie pod bezpłatnym, czynnym całą

Są pieniądze na odchudzoną Trasę Tysiąclecia

■ Z planowanej Trasy Tysiąclecia został jedynie „ogryzek”, ale i tak inwestycja nie może doczekać się realizacji. Czy rządowe pieniądze pomogą w budowie połączenia Pragi-Północ z Pragą-Południe?

W pierwotnym założeniu Trasa Tysiąclecia miała łączyć te dwie dzielnice prawobrzeżnej Warszawy. Miała to być szeroka arteria, rozpoczynająca się przy al. Solidarności i biegnąca prostopadle przez ul. Radzywiłską i Kawęczyńską. Za ul. Kijowską ma wpadać w tunel pod trasą kolejową i dworcem PKP Warszawa Wschodnia. Dalej ma przebiegać ul. Żupniczą i Mińską, do ul. Grochowskiej.

Stołeczny ratusz w 2022 r. zmienił jednak plany. „W międzyczasie zmieniły się potrzeby miasta. Zaczęto odchodzić od szerokich tras przelotowych, które biegną między domami. Priorytetem stało się uspokojenie ruchu i tworzenie przestrzeni o bardziej ludzkim charakterze i skali” – tak uzasadnili nową propozycję miejscy urzędnicy.

Oryginalnie „Trasę Tysiąclecia” planowano jako odcinek szybkiego ruchu dla samochodów. „Miał on przebiegać w dość gęsto zabudowanej tkance prawobrzeżnej Warszawy. Szybki ruch tuż pod oknami kamienic. Konceptcja ta po latach okazuje się



być przestarzała i nieprzystająca do potrzeb współczesnego miasta. Widzimy potrzeby dzisiejszych metropolii i chcemy na nie odpowiedzieć” – oświadczył urząd miasta.

– Ta argumentacja jest absurdalna – komentuje burmistrz

Pragi-Północ Jacek Jeżewski. – W Warszawie nie ubyłoby samochodów, nie mamy też nowych obwodnic i innych inwestycji, które usprawiedliwiałyby tak drastyczne zwężenie planowanej ulicy.

Okazało się bowiem, że z trzech

pasów planowanych na ulicy mającej zapewnić szybkie połączenie między dwiema dzielnicami został... jeden. Pozostałe urzędnicy chcą przeznaczyć na potrzeby rowerzystów, pieszych i zieleni. „Proponujemy nowe spojrzenie na rezerwę te-

renu pod dawną „Trasę Tysiąclecia”. Tym razem nie proponujemy pasów ruchu dla samochodów, a kompleksową koncepcję zagospodarowania terenu” – ogłosili urzędnicy.

– Ta kompleksowa koncepcja to po prostu ogryzek, któ-

ry został wykrojony z tej ważnej dla mieszkańców trasy – komentuje radny Warszawy Tomasz Herbich. – Trzy pasy ruchu w dużym stopniu rozwiązałyby problemy zakorkowanych ulic po prawej stronie Wisły, jeden pas niestety niewiele zmienia. Miejscy urzędnicy na siłę próbują zmusić mieszkańców Warszawy, by jeździli rowerami.

Problem polega na tym, że nawet ten „ogryzek” na razie nie powstaje. Władze miasta twierdzą, że nie ma na niego pieniędzy. Pojawiło się jednak światło w tunelu. Projekt „Budowa Trasy Tysiąclecia na odcinku od ul. Grochowskiej do ul. Kijowskiej” otrzymał finansowanie w ramach wartego 3 mld zł wsparcia od rządu Mateusza Morawieckiego. Szacowane koszty realizacji projektu wraz z przebudową układu drogowego wynoszą ok. 250 mln zł. – Mamy nadzieję, że wkrótce rozpocznie się budowa tej trasy, zanim miejscy urzędnicy nie zmienią kolejny raz zdania i nie wykreślą całkowicie samochodów ze swoich planów – komentuje wojewoda mazowiecki Tomasz Bocheński.

Warsawpolis Guide - nowa aplikacja turystyczna

■ W sieci można znaleźć już nowy wirtualny przewodnik, dzięki któremu można zwiedzić i poznać atrakcje metropolii warszawskiej. Warsawpolis Guide zawiera gotowe trasy turystyczne, prawie 800 obiektów, mapy oraz funkcjonalności pozwalające na planowanie własnych szlaków.

Aplikacja obejmuje pełne spektrum turystycznych atrakcji: od zabytków, przez instytucje kultury, po ukryte perełki miejskiej architektury. Posiada również szereg interaktywnych rozwiązań, takich jak możliwość stworzenia spersonalizowanej e-pocztówki czy użycie rozszerzonej rzeczywistości zawierającej animowanych przewodników oraz multimedia nawiązujące do danego miejsca.

– Naszym celem było stworzenie narzędzia, które nie tylko ułatwi zwiedzanie metropolii warszawskiej, ale także pozwoli odkryć mniej znane, ale równie fascynujące miejsca. Warsawpolis Guide to nie

Z aplikacją można zwiedzić Warszawę oraz 21 partnerskich gmin: Czosnów, Górę Kalwarię, Halinów, Karczew, Kobylkę, Konstancin-Jeziorną, Legionowo, Lesznowolę, Marki, Milanówek, Nowy Dwór Mazowiecki, Otwock, Podkowie Leśną, Pruszków, Radzymin, Stare Babice, Sulejówkę, Wołomin, Żabki, Zielonkę i Żyrardów.

tylko mapy i trasy - to zaproszenie do eksploracji historii, kultury i architektury naszego regionu - mówi Paweł Moras, dyrektor Stołecznego Biura Turystyki.

Z aplikacją można zwiedzić Warszawę oraz 21 partnerskich gmin: Czosnów, Górę Kalwarię, Halinów, Karczew, Kobylkę, Konstancin-Jeziorną, Legionowo, Lesznowolę, Marki, Milanówek, Nowy Dwór Mazowiecki, Otwock, Podkowie Leśną, Pruszków, Radzymin, Stare Babice, Sulejówkę, Wołomin, Żabki, Zielonkę i Żyrardów.

Aplikacja jest dostępna w dziewięciu wersjach językowych, dla trzech systemów operacyjnych: iOS,

Zdecyduj, na co miasto wyda pieniądze

■ Do 25 stycznia 2024 r można zgłaszać projekty do kolejnej edycji budżetu obywatelskiego. Do dyspozycji mieszkańców przeznaczono 105 782 530 zł.

Każdy mieszkaniec Warszawy może zgłosić pomysł, jak ulepszyć własne otoczenie, dzielnicę, ulubione miejsce. Wybrane w głosowaniu projekty są później realizowane przez miasto.

– Warto zarówno składać projekty, jak i głosować – mówi radny Warszawy Maciej Binkowski. – W całym mieście jest wiele potrzeb, które w ten sposób mogą się doczekać szybkiej realizacji. Trzeba też pamiętać, że niektóre z tych projektów zakładają zmiany, które niekoniecznie muszą podobać się innym mieszkańcom, np. likwidację miejsc parkingowych. Dlatego tym bardziej warto wyrazić swoje zdanie na ten temat.

W minionych edycjach wybierano głównie propozycje edukacyjne i sportowe (warsztaty, wykłady, zajęcia ruchowe) oraz architektoniczne czyli miejsca aktywności dla dorosłych i dzieci, modernizację boisk i skwerów.

W minionych edycjach wybierano głównie propozycje edukacyjne i sportowe (warsztaty, wykłady, zajęcia ruchowe) oraz architektoniczne czyli miejsca aktywności dla dorosłych i dzieci, modernizację boisk i skwe-

rów. W ostatnich latach przeważały inicjatywy „zielone”, tj. rozbetonowania i nasadzenia.

– Niestety głosuje tylko niewielka część osób mieszkających w Warszawie – mówi Jacek Jeżewski z samorządu Młocin. – Oznacza to, że decyzję co do wyglądu i funkcjonalności naszego najbliższej okolicy pozostawiamy innym. Apeluję do wszystkich, by w tej edycji znaleźli kilka minut i zagłosowali na projekty, które są im najbliższe. Zachęcam też do składania własnych projektów – tak aby głosujący mieli jak największy wybór.

Zgłoszenia do 11. edycji można wysłać przez stronę internetową budżetu obywatelskiego m.st.

Strefa Czystego Szaleństwa

„Uspokajanie ruchu”, „uporządkowanie parkowania” i inne podobne zwroty doprowadzają warszawskich kierowców do białej gorączki. Prezydent Rafał Trzaskowski wprowadza coraz to nowe rozwiązania, które utrudniają poruszanie się po coraz bardziej zakorkowanej Warszawie.

Wieloletnie badania prowadzone na całym świecie potwierdzają, że uspokojenie ruchu do prędkości 30 km/h podnosi bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. To powszechnie uznana granica prędkości, przy której 90% zdarzeń drogowych nie ma żadnych skutków dla zdrowia – ogłosił dwa lata temu stołeczny ratusz i na siłę chciał przepchnąć rozwiązania, które zmusiłyby kierowców do stania w jeszcze większych korkach.

Mieszkańcy protestowali wówczas przeciw fasadowym konsultacjom społecznym, w których wzięło udział kilkaset osób, urzędnicy nie zapytali o zdanie m.in. radnych dzielnic. – To ideologiczny projekt Koalicji Obywatelskiej i aktywistów miejskich, którzy w coraz większym stopniu paraliżują miasto – ocenia były wojewoda Tomasz Bocheński. – Pod płaszczykiem bezpieczeństwa wydali oni wojnę kierowcom i szukają coraz to nowych sposobów na utrudnienie im życia.



Aktywiści i działacze PO w coraz większym stopniu planują też zężenie ulic. Utrudnienia dla samochodów mają pojawić się m.in. na pl. Bankowym czy przebudowanej al. Jana Pawła II. Opozycyjni radni zaproponowali, by w tej sprawie odbyło się referendum, w którym warszawiacy m.in. zdecydują, czy chcą mieć ulice szerokie czy wąskie.

– Radni rządzącej miastem Koalicji Obywatelskiej uznali jednak, że są mądrzejsi od mieszkańców i wiedza lepiej, czego

im potrzeba – komentuje opozycyjny radny Maciej Binkowski. – Kiedy słyszę, jak Rafał Trzaskowski i jego urzędnicy porównują sytuację w Warszawie do Berlina lub Nowego Jorku i ich infrastruktury, to pozostaje jedynie zastanowić się, czy się śmiać, czy płakać. Przypomnę stolicy Niemiec i inne miasta przywoływane w odpowiedzi na interpelację są daleko przed Warszawą w dziedzinie rozwiązań infrastrukturalnych – sieci obwodnic, metra, kolei aglom-

racyjnej, sieci parkingów.

Prezydent Warszawy coraz częściej każe też kierowcom płacić za parkowanie, poszerzając Strefę Płatnego Parkowania Nierozważonego. Co gorsza, przy jej wprowadzaniu zmniejsza się liczba miejsc postojowych na danym terenie, co jeszcze bardziej utrudnia kierowcom życie.

Przykładowo na Pradze-Północ mieszkańcy zbuntowali się przeciw takiemu rozwiązaniu i złożyli do wojewody petycję o uchylenie takich zakazów. W jednym z wniosków pojawiły się stwierdzenia, że uchwała Rady Warszawy tylko pozornie odnosi się do kwestii usystematyzowania parkowania samochodów i poprawy bezpieczeństwa, zaś głównym jej elementem jest pobór opłat za parkowanie w strefie SPPN i generowanie dodatkowych wpływów do budżetu miasta kosztem mieszkańców Pragi-Północ.

– Mieszkańcy przygotowali petycję, w której apelują o natychmiastowe zaprzestanie i zaniechanie dalszego procesu wprowadzania SPPN – mówi burmistrz Pragi-Północ Jacek Jędrzejewski. – W uzasadnieniu zna-

lazły się m.in. zarzuty, że urzędnicy Zarządu Dróg Miejskich, w sposób niewłaściwy i niemiarodajny przeprowadzili proces konsultacji społecznych. Petycję podpisało ponad tysiąc osób.

Co chwilę jak bumerang pojawia się również pomysł wprowadzenia opłat za wjazd samochodami do centrum. Według różnych wyliczeń, jednorazowe przekroczenie ustalonej przez urząd granicy strefy mogłoby kosztować nawet 30 zł. – Wprawdzie na razie prezydent Trzaskowski nie zdecydował się na wprowadzenie tej opłaty, ale widząc pazerność urzędu i to, co się dzieje ze Strefami Płatnego Parkowania Nierozważonego, przygotowanie i uchwalenie takich przepisów jest tylko kwestią czasu – komentuje radny Warszawy Tomasz Herbich.

Od lipca ma działać Strefa Czystego Transportu, która uderzy przede wszystkim w osoby najbiedniejsze, których nie stać na wymianę samochodu na nowy co kilka lat. – To dowodzi, że prezydent Warszawy i jego ekipa zupełnie odkleili się od rze-

czywistości i działają wbrew interesom mieszkańców, których przecież mają reprezentować. Pracownicy ratusza chyba zapominają, że to z podatków mieszkańców wypłacane są ich pensje, w związku z czym nie powinni utrudniać im życia.

Mieszkańcy zwracają też uwagę, że władze miasta nie interesują się inwestycjami mającymi zmniejszać korki w Warszawie, a chętnie wprowadzają rozwiązania, które te korki jedynie powiększą.

– Na ważne dla mieszkańców Warszawy inwestycje, takie jak dokończenie Obwodnicy Śródmiejskiej czy budowa Trasy Tyśiąclecia w budżecie nie ma pieniędzy, ale na szalone wizje aktywistów miejskich, zakładające zężenie ulic i utrudnianie życia kierowcom już środki w kasie miejskiej się znajdują – zauważa radny Maciej Binkowski. – Jako radni opozycji protestujemy przeciw takim rozwiązaniom na sesjach rady miasta, ale władze Warszawy nie przyjmują żadnych racjonalnych argumentów. Nie mamy jak powstrzymać tego szaleństwa.

Tramwaj – widmo na Gocław

Po raz kolejny przesuwają się plany władz Warszawy dotyczące budowy trasy tramwajowej na Gocław. Mimo, że powinna być ona już gotowa, urzędnicy planują rozpoczęcie prac za cztery lata.

Wokoło 20 minut z Gocławia do centrum. Warszawscy tramwajarze podpisali pierwszą umowę związaną z projektem tramwaju do stołecznego osiedla, na którym mieszka ponad 50 tysięcy mieszkańców – takie zapowiedzi popłynęły z warszawskiego ratusza prawie cztery lata temu. Władze miasta zapewniały, że „budowa planowana jest w latach 2021-2023”. Chwaliły się też dofinansowaniem ze środków unijnych na lata 2014-2020.

– Mamy koniec 2023 roku i na budowie nie została wbita nawet pierwsza łopata – zauważa radny Warszawy Tomasz Herbich. – Co chwilę przesuwają się data rozpoczęcia inwestycji. Raz słyszymy, że przetarg na tę linię zostanie ogłoszony w 2026 r., innym razem – że w 2027 r. Nie wiadomo, czy urzędnicy w ogóle zamierzają coś zbudować.

Tymczasem dla mieszkańców Pragi-Południe ta inwe-



stycja jest bardzo ważna. Według zapowiedzi ratusza przejazd tramwajem całej trasy do stacji metra Centrum ma za-

jąć około 20 minut. Wiele osób z pewnością wybrałoby takie rozwiązanie zamiast codziennego stania w korkach. Tram-

waje jechałyby przez Saską Kępe, dalej – nad aleją Stanów Zjednoczonych, gdzie ma powstać węzeł przesiadkowy, po-

zwalający przesiąść się z autobusów do tramwajów. Ostatnie półtora kilometra nowej trasy przebiegnie w ciągu ul. genera-

ła Bora-Komorowskiego do pętli autobusowej w pobliżu trasy Siekierkowskiej.

– Kolejny raz okazało się, że obecne władze miasta umiemy tylko obiecywać – mówi były wojewoda mazowiecki Tomasz Bocheński. – Tramwaje Warszawskie przecież mają już projekt budowlany i pozyskują niezbędne decyzje lokalizacyjne. Urzędnicy jednak wolą wprowadzać ideologiczne potwory, jak Strefa Czystego Transportu, zamiast wziąć się do roboty i zrobić coś dobrego dla mieszkańców.

Urząd miasta wyliczył, że łączna długość nowej trasy wyniesie 3,6 km, będzie przy niej 7 przystanków. W ramach inwestycji dodatkowo zmodernizowana zostanie także al. Wasyngtona, gdzie przebudowane zostaną tory o długości 2,5 km i 9 peronów przystankowych. Długość zielonych torowisk wyniesie ok. 2,6 km. Urzędnicy nie podają jednak, ile ostatecznie wyniesie długość czekania

Ponad 750 osób wiosłowało dla telefonu zaufania

■ Dużo emocji, fantastyczna atmosfera, sportowa rywalizacja w szlachetnym celu i ponad 250 tys. złotych – tak wyglądała 6. edycja flagowej akcji Fundacji Legii #WszyscyDoWioseł, która odbyła się na stadionie Legii.

Ponad 750 osób, w tym sportowcy, dziennikarze, influencerzy, przedstawiciele partnerów i sponsorów wiosłowało na ergometrach wspierając telefon zaufania dla dzieci i młodzieży, prowadzony od półtorej dekady przez Fundację Dajemy Dzieciom Siłę. Każdy, kto chce pomóc linii ratującej dzieci 116 111 może dokonać wpłaty do skarbonki siepomaga.pl/wdw2023

Tegoroczna edycja zgromadziła na Stadionie Legii 188 załóg, czyli aż o 68 czteroosobowych drużyn więcej niż w ubiegłym roku. W wielkiej charytatywnej sztafecie udział wzięli warszawiacy, sympatycy Fundacji Legii i Legii Warszawa, a także partnerzy, sponsorzy, sportowcy i

artyści. Każda z osad wiosłowała po symboliczne 11 minut – tyle, ile średnio trwa jedna rozmowa na działającej od 15 lat linii.

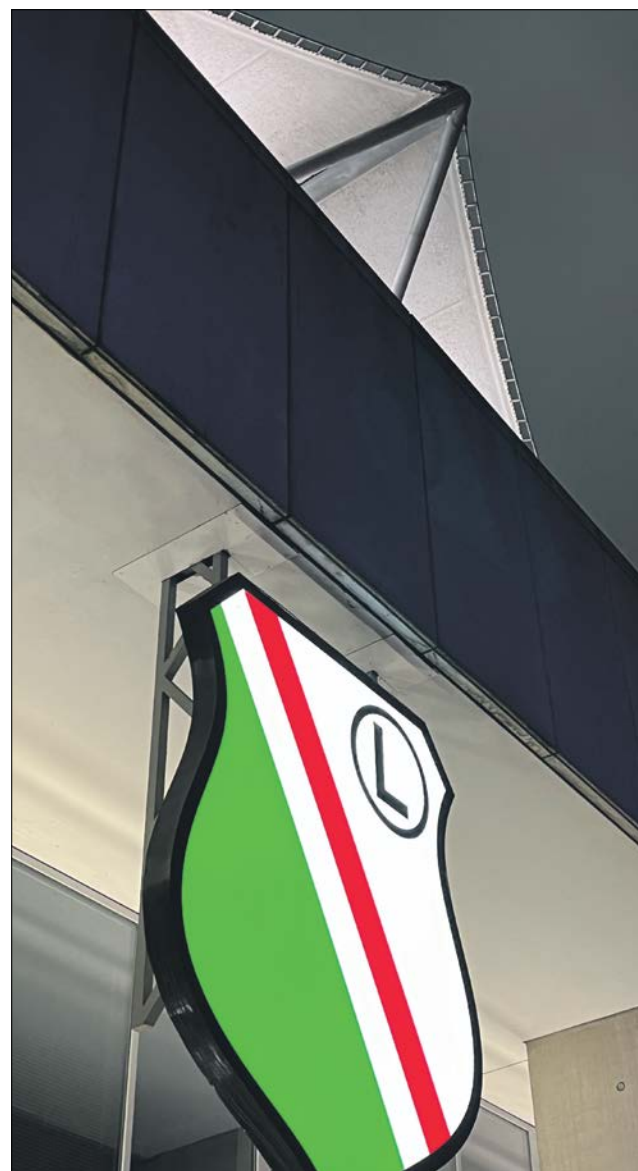
– Telefon zaufania nie musi i nigdy nie powinien radzić sobie sam. Szczególnie kiedy wiemy, jak ogromne są potrzeby związane z pomocą dzieciom i młodzieży w różnych kryzysach – mówi Anna Mioduska, Prezes Fundacji Legii.

Zbrane podczas akcji środki – wpisowe od startujących załóg i wsparcie finansowe sponsorów – w całości zostaną przekazane na pomoc w funkcjonowaniu telefonu zaufania dla dzieci, prowadzonego przez Fundację Dajemy Dzieciom Siłę.

Jak podkreślają organizatorzy akcji, zaburzenia psychiczne wśród dzieci i młodzieży, przy braku dostatecznej opieki psychologicznej i psychiatrycznej, to aktualnie jeden z poważniejszych problemów społecznych. Jak pokazują wyniki Fundacji, średnio 18 młodych osób dziennie dzwoni w związku z myślami samobójczymi czy konkretnymi planami odebrania sobie życia. Z odebranych rozmów zostało podjętych 683 interwencje (od stycznia do września 2023) dla dzieci w sytuacji bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia. Na ten moment kwota wsparcia osiągnęła wartość 250 tysięcy złotych. Dodatkowo, Fundacja Legii prowadzi zbiórki do skarbonki siepomaga.pl/

wdw2023 która zasilą kampanię "Daj dzieciom głos – wspieraj telefon zaufania dla dzieci i młodzieży 116 111".

– Pomoc, która przyplęnęła dzięki legijnemu wiosłowaniu i hojności wielu osób, którym na sercu leży interes najbardziej bezbronnej grupy – dzieci – jest dla nas bardzo ważna. Dzięki niej tysiące telefonów i wiadomości nie pozostaną bez odpowiedzi. Powinniśmy jednak zdawać sobie sprawę, że w sytuacji, kiedy zwiększa się skala zarówno przemocy, jak i kryzysów psychicznych młodych ludzi, to funkcjonowanie organizacji i instytucji profesjonalnie dbających o zdrowie psychiczne powinno mieć zapewnioną ciągłość i spokój działania – mówi dr Monika Sajkowska, prezeska Fundacji



Na Bielanach postania nowa hala sportowa

■ Pełnowymiarowa hala sportowa ma stać przy Szkole Podstawowej nr 273 im. dr. Aleksandra Landy przy ul. Balcerzaka na Młocinach. Pomogą w tym środki przyznane przez poprzedni rząd.

To dobra wiadomość dla mieszkańców Młocin i całych Bielan. Wśród planowanych warszawskich inwestycji znalazł się ośrodek sportowy na północy miasta.

Będzie to możliwe ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Rządowy program wsparcia rozwoju miasta stołecznego Warszawy na lata 2023–2030”, który rząd Mateusza Morawieckiego przyjął we wrześniu 2023 r. „W odniesieniu do warszawskich obiektów sportu i rekreacji, również tych historycznie zasłużonych dla rozwoju sportu w mieście i kraju, jest identyfikowana po-

trzeba renowacji i przywrócenia dawnego blasku. Obiekty sportowe i rekreacyjne dzięki ich kompleksowemu odnowieniu mogą stać się ponownie ważnymi ośrodkami nie tylko aktywnej rekreacji i zdrowej rywalizacji sportowej, ale także życia towarzyskiego warszawiaków” – czytamy w programie.

– Mamy nadzieję, że miasto szybko przygotuje koncepcję oraz projekt i wkrótce rozpocznie się budowa – mówi Jacek Jeżewski z Samorządu Mieszkańców Bielan. – Na Młocinach bardzo przyda się miejsce, w którym będzie można aktywnie uprawiać różnego rodzaju sporty.

Tym bardziej, że sportowych talentów w szkole nie brakuje. Jak można przeczytać na stronie szkoły, przykładowo 9 listopada reprezentanci klas II, III i IV uczestniczyli w Mistrzostwach Dzielnic w Grach i Zabawach Ruchowych w ramach programu „Od zabawy do sportu”. „Dzieci mogły sprawdzić swoje umiejętności w wyścigach rzędów, a także w zadaniach wymagających współpracy całego zespołu. W przerwach między rywalizacją mogli zobaczyć pokaz tresury psów. Uczestnicy pokazali się z bardzo dobrej strony, wszyscy wrócili z medalami na szyi” – relacjonuje szkoła.

Już jest nasz kalendarz na 2024 rok.

Już jest nasz kalendarz na 2024 rok. Ma format B3, jest dwustronny. Z jednej strony psy, z drugiej koty. Zwierzęta, których zdjęcia wybraliśmy, aby towarzyszyły Wam przez cały rok, to te, które nie rzucają się w oczy, pozostają niewidzialne, jakby ukryte przed oczami adoptujących. Może to właśnie dzięki kalendarzowi dostaną szansę na dobre życie? – informuje Schronisko Na Paluchu. Kalendarze można otrzymać w podziękowaniu za darowiznę min. 35 zł. Są dostępne w Biurze Adopcji schroniska przy ul. Paluch 2 oraz w punkcie „Ochota na kota” przy ul. Grójeckiej 79.

W Hipopotamiarni i Akwarium Morskim warszawskiego zoo pojawiła się nowa ekspozycja. To akwarium z chełbiami modrymi. „To szeroko rozprzestrzeniony na świecie gatunek, najpospolitsza bałtycka meduza. Meduzy żyją dość krótko, zaledwie kilka miesięcy, ale mamy na zapleczu hodowlę polipów, więc pozwoli nam to uzupełniać zbiornik na bieżąco” –

opisuje zoo.

W mijającym roku blisko 618 000 osób odwiedziło Muzeum Powstania Warszawskiego oraz jego oddziały (Fotoplastikon Warszawski i Cele Bezpieki). Do muzeum trafiło 1428 pamiątek, w tym: ikonografia – 582, archiwum – 553; Wśród nich znalazła się walizka wyniesiona z Powstania Warszawskiego 5 sierpnia. Walizka trafiła do muzeum z umieszczonymi w środku listami z lat 1943 i 1944. Były to trzy listy pisane z Czerwina (pow. ostrołęcki) i Szymanowa przez Donatę Bojarską. Adresatką listów była właścicielka walizeczki Katarzyna z Pietrusińskich Bojarska, matka Donaty.

Profesor Hazem M. Kalaji z Instytutu Biologii Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego oraz dr Seiya Sato światowej sławy wirusolog z Japonii opracowali i opatentowali substancję zapobiegającą infekcjom koronawirusem – poinformowała SGGW. „Może być ona stosowana w postaci cukierków, lizaków, gum do żucia, napojów lub płynów do płukania jamy ustnej, gardła i krtani” – opisuje uczelnia.

„Cyberoszuści wysyłają e-maile, w których informują o przysługującym podatnikowi zwrocie nadpłaconego podatku za 2022 rok. W tych fałszywych wiadomościach wykorzystują logo Ministerstwa Finansów i serwisu e-Urząd Skarbowy oraz podają link, który ma ułatwić otrzymanie zwrotu pieniędzy” – informuje Izba Administracji Skarbowej w Warszawie.

Naukowcy z Wydziału Mechatroniki Politechniki Warszawskiej opracowali aplikacje wykorzystujące wirtualną rzeczywistość, które pomagają w leczeniu osób po udarze mózgu. „Wykorzystując wirtualną rzeczywistość stworzyliśmy aplikacje z powtarzalnymi ćwiczeniami, które do tej pory zapewniały przez fizjoterapeutów. Kolejną zaletą jest angażujące, ciekawe środowisko ćwiczeń, co często powoduje wydłużenie czasu rehabilitacji. Dodatkowo elementy dźwiękowe, wyświetlane statystyki oraz animacje zwiększają stopień zaangażowania pacjenta w ćwiczenia” – podkreśla dr inż. Anna Sibilska-Mroziewicz, kierownik projektu.

Wreszcie domkną obwodnicę

■ Przekładana od lat, bardzo potrzebna dla Warszawy – budowa ostatniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej ma szansę wreszcie stać się faktem.

Budowa obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od Ronda Wiatraczna do Ronda Żaba znalazła się wśród inwestycji, które zostaną dofinansowane przez rząd. Na liście projektów znalazł się pierwszy etap budowy czyli odcinek od Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej. Szacowane koszty tej inwestycji wynoszą ok. 1,9 mld zł,

Jak podkreślają samorządowcy, droga łącząca Trasę Świętokrzyską z rondem Żaba w dużym stopniu przyczyni się do zmniejszenia korków w Warszawie. Będzie też ogromnym ułatwieniem dla kierowców poruszających się po prawej stronie Wisły.

– O tę budowę dopominają się mieszkańcy Warszawy, a przede wszystkim prawobrzeżnych dzielnic – mówi burmistrz Pragi-Północ Jacek Jeżewski. – Tymczasem władze miasta ciągle przekładają tę budowę, nie ma jej nawet w Wieloletniej Strategii Finansowej do 2050 roku. Jedyne, co tam umieszczono, to „prace przygotowawcze”. Oznacza to, że nie wiadomo, czy inwestycja zostanie zrealizowana jeszcze w tym wieku.

Jak dodaje burmistrz, w sprawie obwodnicy odbywały się już konsultacje społeczne. Mieszkańcy jasno opowiedzieli się za jak najszybszym rozpoczęciem prac budowlanych. – Tymczasem prezydent Trzaskowski i radni Warszawy ciągle nie mogą znaleźć na to pieniędzy. Patrząc na inne decyzje władze miasta, można odnieść wrażenie, że nie chcą one wspierać kierowców.

Celem Obwodnicy Śródmiejskiej jest połączenie wszystkich centralnych dzielnic Warszawy. Przebiega przez Trasę Łazienkowską, a następnie przechodzi przez plac Zawiszy, most Gdański i kończy się na rondzie Żaba. Wciąż odkładane są natomiast odcinki między rondem Żaba i Zabraniecką oraz połączenie ulicy Zabranieckiej z rondem Wiatraczna.

– Termin budowy jest wciąż przekładany, mimo że jako radni opozycji ciągle prosimy o przyspieszenie prac – mówi radny Warszawy Maciej Bińkowski. – Uważamy, że wygodne, bezpieczne połączenia komunikacyjne powinny być dla władz Warszawy priorytetem. Niestety okazuje się, że tak nie jest.

Przeciągają się także prace przygotowawcze. Dopiero w listopadzie zeszłego roku regionalny dyrektor ochrony środowiska wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia. Na wydanie tej decyzji czekano przeszło pięć lat.

