



wawa.info

WARSZAWA • MAZOWSZE

E-HULAJNOGI: NOWE ZASADY W STOLICY

Fot. Skyline - stock.adobe.com

str. 2



str. 6

**Warszawa
buduje nowe
parkingi P+R**



str. 10

**Kultowy „Helmut”
przyjechał
do Warszawy**



str. 22

**Każda z nas
zasługuje na to,
by być szczęśliwą**

**Codziennie czytaj
nas na portalu**



wawa.info



9 770000 000133

NOWE ZASADY DLA E-HULAJNÓG W WARSZAWIE

Stolica wprowadza nowe zasady w użytkowaniu wynajmowanych hulajnóg. Dzięki porozumieniu Zarządu Dróg Miejskich z operatorami hulajnóg, wytyczone zostały kolejne obszary z mniejszym lub całkowicie zabronionym ruchem tych pojazdów. A już 3 czerwca wprowadzony zostanie na terenie całego kraju obowiązek korzystania z kasku dla osób do 16. roku życia, które poruszają się m.in. rowerami i hulajnogami elektrycznymi.

Hulajnogi elektryczne na minuty to już stały element miejskiego krajobrazu. Jednocześnie ich użytkowanie łatwo może wymknąć się spod kontroli. Niestety wciąż można zaobserwować pędzące – niezadko chodnikami – pojazdy, które następnie są porzucane w nieodpowiednich miejscach. Takie zachowania wpływają negatywnie na bezpieczeństwo i estetykę miasta. Dlatego Warszawa podpisała porozumienie regulujące zasady poruszania się i parkowania w przestrzeni publicznej z trzema operatorami oferującymi e-hulajnogi do wypożyczenia (Bolt, Dott, Lime).

– Porządek musi być! A bezpieczeństwo jest najważniejsze. W sprawie e-hulajnóg na wynajem wciąż nie doczekaliśmy się rozwiązań ustawowych. Wzięliśmy więc sprawy we własne ręce i jako pierwsi w Polsce podpisaliśmy tak kompleksowe porozumienie z operatorami – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

Pierwsi w Polsce

W 2021 roku w życie weszła ustawa regulująca zasady poruszania się e-hulajnogą. Przepisy te są jednak niedoskonałe i niewystarczające. Dlatego po ich wprowadzeniu Zarząd Dróg Miejskich podjął inicjatywę ustalenia dodatkowych uregulowań dla Warszawy. Jest to możliwe wyłącznie w oparciu o dobrą wolę współpracy po stronie operatorów hulajnóg na wynajem, ponieważ żadne przepisy nie dają ZDM możliwości ustanawiania dodatkowych zasad dla e-hulajnóg jako obowiązującego prawa lokalnego.

Porozumienia z wszystkimi operatorami udało się podpisać niezwłocznie po wejściu w życie wspomnianie ustawy, czyli w 2021 r. Warszawa była pierwszym miastem w kraju,



które zawarło takie umowy. Na podstawie porozumień operatorzy podpisali też z ZDM umowy dzierżawy na odpłatne korzystanie ze stref postojowych. W ten sposób Warszawa – znów jako pierwsze miasto w Polsce – zobowiązała operatorów do partycypacji finansowej w utrzymaniu miejskiej infrastruktury (za ok. 1 mln zł rocznie).

W całym mieście zobowiązało się do oznakowania sieci parkingów dla e-hulajnóg. To przede wszystkim stojaki z odpowiednią naklejką. W całym mieście jest łącznie 12,5 tys. stojaków z dopuszczonym postojem e-hulajnóg – w 2,9 tys. miejscach (włączając w to stacje Veturilo, gdzie od 2023 r. można parkować e-hulajnogi). Do tego w Śródmieściu oraz na Żoliborzu, Woli i Bielanych dostępne są 133 „strefy posto-

ju”, za których wyznaczenie i użytkowanie zobowiązali się płacić operatorzy.

Porozumienia zobowiązywały i będą nadal zobowiązywać operatorów do:

- utrzymywania ładunku i porządkowania nieprawidłowo pozostawianych pojazdów;
- rozmieszczania e-hulajnóg wyłącznie w wyznaczonych miejscach;
- ograniczenia prędkości do 12 km/h na wybranych terenach, czyli: Krakowskim Przedmieściu i Nowym Świecie (gdzie są deptakiem), Chmielnej (na odcinku, który jest deptakiem), Bulwarach Wiślanych (na odcinku na którym nie ma wydzielonej drogi dla rowerów);

- zakazu ruchu i parkowania w wybranych obszarach (Stare Miasto, Ogród Krasińskich, Łazienki Królewskie);
- edukowania i informowania użytkowników;
- przekazywania informacji Zarządowi Dróg Miejskich o obszarze działania, liczbie pojazdów i statystykach wypożyczeń itp.

Jakie zmiany po podpisaniu nowych porozumień?

Od dziś, dzięki nowym porozumieniom podpisanym z operatorami e-hulajnóg, Miasto będzie miało większą kontrolę nad funkcjonowaniem pojazdów na minuty w przestrzeni publicznej. Wśród najważniejszych zmian są:

- zwiększenie liczby miejsc z ograniczeniem prędkości do 12 km/h: ul. Złota, Zgo-

da, Bracka, Plac Centralny, most pieszo rowerowy;

- zwiększenie liczby miejsc z całkowitym zakazem poruszania się na e-hulajnogach i ich parkowania – nowe lokalizacje to: Park Sowińskiego i Lasek na Kole – w tych miejscach hulajnogi nie będą działać;
- możliwość dodawania kolejnych lokalizacji, w których będą obowiązywały ograniczenia;
- uniemożliwienie pozostawiania hulajnóg w sposób i w miejscach jednoznacznie wbrew przepisom – np. na mostach, w tunelach, strefach zamieszkania, na ulicach nieposiadających chodnika o szerokości umożliwiającej postój zgodny z prawem o ruchu drogowym, w parkach objętych takim zakazem;

- kary umowne za nieprzestrzeganie zapisów – w tym rozmieszczanie pojazdów poza wyznaczonymi miejscami;
- poprawa kontaktu operatorów z mieszkańcami, w tym: wyznaczenie osób odpowiedzialnych i kanałów kontaktu; lepsze oznakowanie e-hulajnóg; kary również za brak odpowiedzi na zgłoszenia mieszkańców.

Wypracowane zasady są efektem współpracy ZDM m.in. urzędami dzielnic oraz innymi jednostkami miejskimi (Zarząd Transportu Miejskiego, Zarząd Zieleni m.st. Warszawy, Zarząd Terenów Publicznych Śródmieście), które wskazały kolejne miejsca ograniczeniem prędkości oraz zakazem poruszania się i parkowania.

Zdarzenia drogowe z udziałem użytkowników hulajnóg

Nowe porozumienia pozwolą na skuteczniejsze zwalczanie negatywnych skutków użytkowania hulajnóg elektrycznych na stołecznych drogach. Warto podkreślić, że mimo niskiego udziału hulajnóg w ruchu (zaledwie 7,8 proc. ruchu zmierzzonego na trasach rowerowych) ich użytkownicy uczestniczą w nieproporcjonalnie większej liczbie zdarzeń – w zeszłym roku brali udział w aż 66 wypadkach – prowadzący hulajnogę spowodowali 39 z nich. W zdarzeniach tych ranne zostały 73 osoby.

Od 3 czerwca wprowadzony zostanie na terenie całego kraju obowiązek korzystania z kasku dla osób do 16. roku życia, które poruszają się: rowerem; rowerem z napędem; hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego. W przypadku braku kasku, mandat wyniesie 100 zł.

UM WARSZAWA

PIJANY OPERATOR NIEMAL DOPROWADZIŁ DO KATASTROFY

Prokuratura Rejonowa Warszawa Śródmieście-Północ prowadzi śledztwo po niebezpiecznym incydencie kolejowym, do którego doszło 1 maja na stacji Warszawa Powiśle. Pociąg Kolei Mazowieckich uderzył tam w wysięgnik dźwigu zamontowanego na dreźnie technicznej.



Zdjęcie ilustracyjne/wawa.info

Według śledczych straty przekroczyły już milion złotych, a sprawa może zakończyć się wieloletnimi wyrokami więzienia dla dwóch pracowników odpowiedzialnych za prowadzone roboty.

Ramię dźwigu znalazło się na torze przejazdu pociągu

Do zdarzenia doszło w godzinach porannych podczas prac technicznych prowadzonych przy torach. Jak przekazał rzecznik Prokuratury Okręgowej w Warszawie Piotr Antoni Skiba, operator drezyny Grzegorz T. postanowił sprawdzić działanie dźwigu ustawionego przy torze nr 1. W trakcie próby wysięgnik został wychylny nad sąsiedni tor, którym w tym czasie nadjeżdżał skład Kolei Mazowieckich.

Śledczy ustalili, że kierownik robót Leszek Ch. nie poinformował służb ruchu ani obsługi pociągów o prowadzonych działaniach nad czynnym torem. Chwilę później doszło do zderzenia. Pociąg pasażerski uderzył w wystające ramię dźwigu, co doprowadziło do poważnych uszkodzeń zarówno składu, jak i samej drezyny.

W momencie wypadku w pociągu znajdowało się 27

pasażerów, a także maszynista i kierownik pociągu. Na szczęście nikt nie odniósł poważnych obrażeń, choć sytuacja — jak podkreślają śledczy — mogła zakończyć się katastrofą kolejową.

Operator drezyny był pijany i wcześniej karany

Najbardziej szokującym ustaleniem śledztwa okazał się stan operatora drezyny. Badanie alkomatem wykazało u Grzegorza T. 0,57 mg alkoholu w wydychanym powietrzu, co odpowiada ponad jednemu promilowi alkoholu we krwi.

To jednak nie koniec. Mężczyzna był już wcześniej prawomocnie skazany przez Sąd Rejonowy w Siedlcach za prowadzenie pojazdu mechanicznego pod wpływem alkoholu.

Prokuratura postawiła zarówno operatorowi drezyny, jak i kierownikowi robót zarzuty spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu kolejowym. Według śledczych działali wspólnie i świadomie narazili życie wielu osób oraz mienie wielkiej wartości.

Dodatkowo Grzegorz T. usłyszał zarzut prowadzenia pojazdu mechanicznego

w stanie nietrzeźwości w warunkach recydywy.

Śledczy zabezpieczyli majątek podejrzanych

Obaj podejrzani nie przyznali się do winy i złożyli obszerne wyjaśnienia. Prokurator zastosował wobec nich dozór policyjny oraz zakaz wykonywania obowiązków zawodowych związanych z pracą przy kolei. Za zarzucane czyny grozi im kara od sześciu miesięcy do ośmiu lat pozbawienia wolności.

Ze względu na ogromne koszty zniszczeń śledczy zdecydowali również o zabezpieczeniu majątkowym na nieruchomościach należących do podejrzanych. Wstępne szacunki wskazują, że uszkodzenie pociągu i drezyny wygenerowało straty przekraczające milion złotych.

Postępowanie nadal trwa. W kolejnych etapach śledztwa prokuratura planuje m.in. analizę nagrań z łączności radiowej pomiędzy uczestnikami zdarzenia a dyżurnymi ruchu, a także przeprowadzenie badań sądowo-psychiatrycznych i dokładne oszacowanie wszystkich szkód.

ŹRÓDŁO: PAP

PIĘĆ FIRM CHCE PRZĘJAĆ MIEJSKIE AUTOBUSY

W Radomiu rusza jedna z ważniejszych procedur przetargowych dla lokalnego transportu publicznego ostatnich lat. Do przetargu dotyczącego obsługi siedmiu miejskich linii autobusowych przez najbliższą dekadę zgłosiło się pięciu oferentów. Stawka jest wysoka — chodzi o kontrakt wart blisko 185 mln zł, który ma zapewnić mieszkańcom codzienną komunikację aż do końca lat 30.

Otwarcie ofert odbyło się w czwartek, a zainteresowanie rynku okazało się duże. Przewoźnicy wycenili swoje propozycje od niespełna 185 mln zł do około 216 mln zł. Teraz przed urzędnikami Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Radomiu najbardziej wymagający etap — szczegółowa analiza dokumentów i ocena wszystkich ofert.

Najtańsza propozycja od konsorcjum z Gos- tynina i Skierniewic

Najkorzystniejszą cenowo ofertę złożyło konsorcjum firm PKS Gostynin oraz PKS Skierniewice. Przedsiębiorstwa zadeklarowały realizację podstawowej części zamówienia za ponad 182,7 mln zł. Dodatkowo zaproponowały wykonanie części opcjonalnej za przeszło 2,2 mln zł. Łącznie daje to kwotę niemal 185 mln zł — bardzo zbliżoną do budżetu, jaki na realizację całego przedsięwzięcia zabezpieczył MZDiK.

Miasto planuje przeznaczyć na kontrakt dokładnie

184,5 mln zł. To oznacza, że najtańsza oferta praktycznie mieści się w założonych kosztach, co może mieć istotne znaczenie na dalszym etapie postępowania.

Siedem linii i nowo- czesne wyposażenie autobusów

Przetarg został podzielony na dwie części. Głównie zamówienie dotyczy obsługi siedmiu linii autobusowych funkcjonujących pod nadzorem MZDiK. Chodzi o linie numer 5, 6, 15, 18, 22, 26 i 27 — jedne z ważniejszych tras w miejskiej siatce połączeń.

Drużga część ma charakter opcjonalny i obejmuje dostawę oraz montaż ponad 30 urządzeń związanych z funkcjonowaniem Radomskiej Karty Miejskiej i Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Sprzęt ma trafić do autobusów obsługujących nowe połączenia i umożliwić pasażerom sprawniejsze korzystanie z komunikacji.

To kolejny sygnał, że samorząd chce rozwijać nie tylko flotę, ale również technologie wspierające codzienne podróżowanie mieszkańców.

Zmiany możliwe od końca 2027 roku

Zwycięzca przetargu nie wyjedzie na ulice od razu. Zgodnie z harmonogramem nowa umowa ma zacząć obowiązywać pod koniec listopada 2027 roku i będzie realizowana przez kolejnych dziesięć lat.

Obecnie linie 5, 6, 22 i 26 obsługuje firma Michalczewski, natomiast za kursowanie autobusów na liniach 15, 18 i 27 odpowiada Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Radomiu. Wynik przetargu może więc oznaczać istotne zmiany w układzie sił na rynku przewozów miejskich w Radomiu.

Na razie jednak wszystko pozostaje w rękach komisji przetargowej. Urzędnicy zapowiadają szczegółową analizę ofert pod kątem formalnym, rachunkowym i prawnym. Dopiero po jej zakończeniu będzie wiadomo, kto przez następną dekadę będzie odpowiadał za przewóz tysięcy pasażerów każdego dnia.

ŹRÓDŁO: PAP



Źródło: PAP

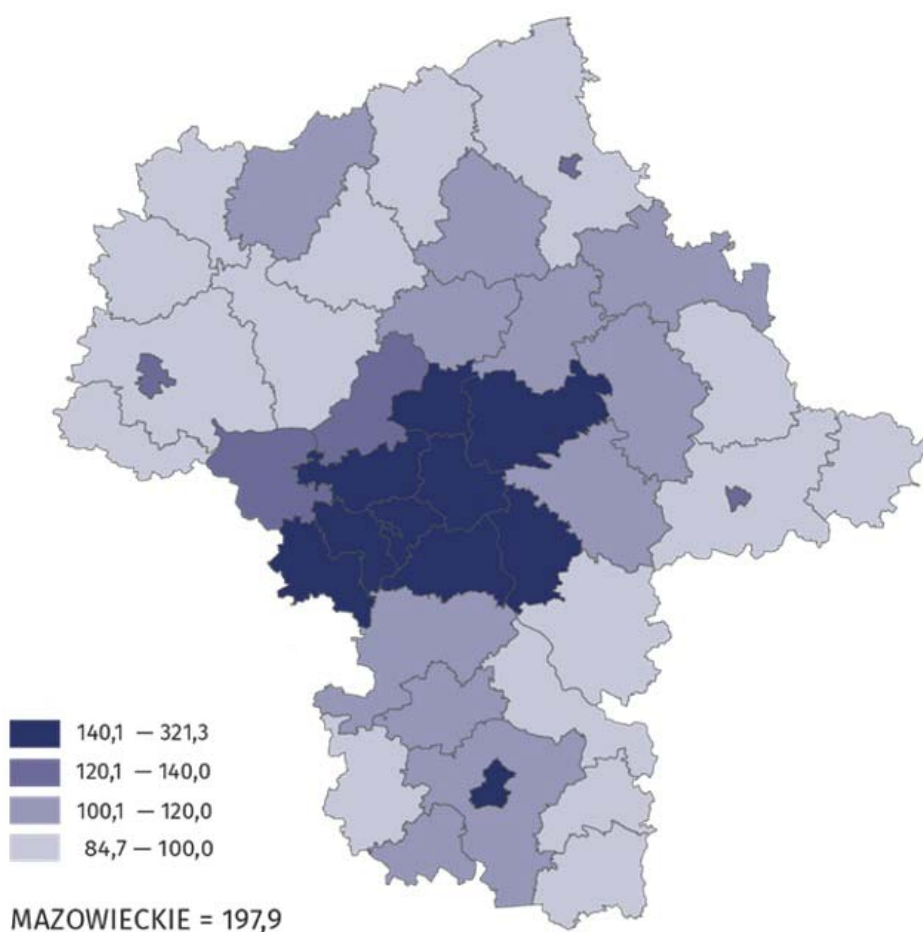
GOSPODARKA MAZOWSZA SAMORZĄDY

PARTNER MERYTORYCZNY

Urząd Statystyczny
w Warszawie

BIZNES PO MAZOWIECKU

Przedsiębiorczość jest kluczem do rozwoju – dzięki niej powstają miejsca pracy, inwestycje i innowacje. Dlatego tak cenne są dane na ten temat gromadzone przez statystykę publiczną. Co wynika z tych informacji: czy jesteśmy przedsiębiorczym województwem i które powiaty szczególnie wyróżniają się pod tym względem?



Podmioty gospodarki narodowej na 1000 ludności
w 2025 r., powiaty woj. mazowieckiego

Gromadzenie informacji o podmiotach gospodarczych to jedno z podstawowych zadań statystyki publicznej. Głównym źródłem wiedzy o przedsiębiorstwach, osobach prawnym i fizycznych prowadzących działalność gospodarczą jest Krajowy Rejestr Urzędowy Podmiotów Gospodarki Narodowej (REGON).

W końcu grudnia 2025 r. na obszarze województwa mazowieckiego zarejestrowanych było blisko 1,1 mln podmiotów gospodarki narodowej. Oznacza to, że co piąta polska firma miała siedzibę na terenie Mazowsza.

Najwięcej mazowieckich podmiotów zajmowało się handlem; naprawą pojazdów

samochodowych (196,4 tys.), działalnością profesjonalną, naukową i techniczną (170,4 tys.) oraz budownictwem (116,2 tys.).

Biznesowe centrum – Warszawa i wianuszek

Ponad połowa podmiotów gospodarczych z Mazowsza była zarejestrowana w stolicy (599 tys.). Dużą liczbą firm mogły się też pochwalić po-

wiaty zlokalizowane wokół Warszawy: piaseczyński (48,7 tys.), wołomiński (44,1 tys.) i pruszkowski (38,5 tys.).

Najmniejszą liczbą podmiotów w rejestrze REGON charakteryzowały się powiaty: łosicki (2,7 tys.), zwoleniński (2,9 tys.) i lipski (3,1 tys.), znacznie oddalone od stolicy.

Najbardziej przedsiębiorcze powiaty

Zjawisko przedsiębiorczości mierzymy liczbą aktywnych firm na 1000 mieszkańców. Najwyższą przedsiębiorczością charakteryzuje się Warszawa (321) i powiaty ją okalające: piaseczyński (222), pruszkowski (212) i warszawski zachodni (202).

Wśród miast na prawach powiatu najwyższym wskaź-

nikiem (nie licząc Warszawy) charakteryzowały się Radom i Ostrołęka (odpowiednio 140 i 135).

Dla porównania, w skali województwa na 1000 ludności przypadało 198 podmiotów, zaś w Polsce – 146.

Gdzie powstaje najwięcej firm

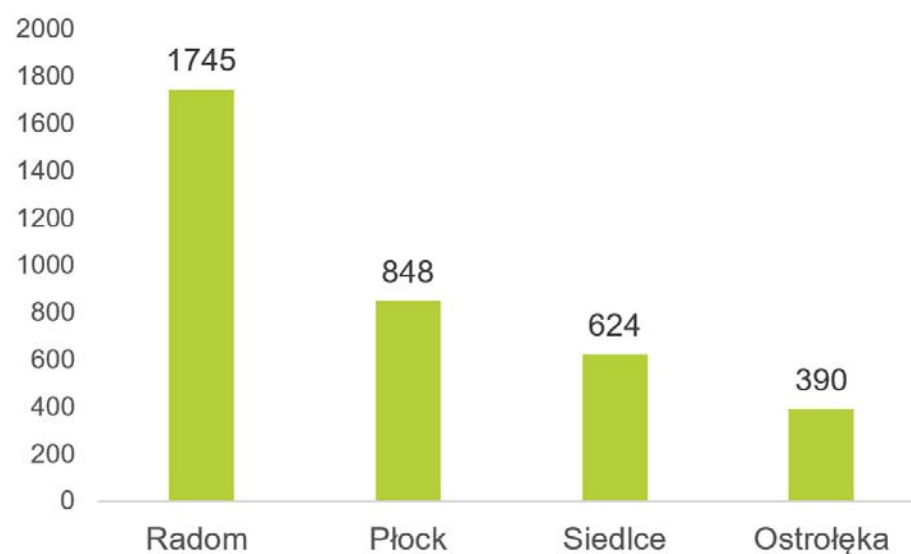
W 2025 r. najwięcej nowych podmiotów zarejestrowano w Warszawie (43,1 tys.) oraz w powiatach: piaseczyńskim (3,6 tys.), wołomińskim (3,3 tys.) i pruszkowskim (2,7 tys.). Wśród miast na prawach powiatu (nie licząc Warszawy) liderem ponownie został Radom, gdzie powstało ponad 1,7 tys. firm.

Skarbiec wiedzy o firmach

Rejestr REGON stanowi podstawowe źródło wiedzy

o działających w gospodarce narodowej podmiotach w różnych przekrojach terytorialnych, własnościowych, rodzaju działalności, formach prawnych itp.

Wszelkie dane pokazujące kondycję finansową firm i całej polskiej gospodarki zbierane są bezpośrednio od przedsiębiorców w sprawozdaniach przekazywanych do GUS przez specjalny Portal internetowy. Jeśli społeczeństwo wymaga od statystyki publicznej rzetelnych danych i najwyższej jakości analiz, to w pierwszej kolejności właściciele i menedżerowie działających w Polsce podmiotów gospodarczych powinni wywiązywać się ze swoich ustawowych obowiązków sprawozdawczych.



Podmioty nowo zarejestrowane, miasta na prawach powiatu województwa mazowieckiego (bez Warszawy), 2025 r.



**CZYTAJ PORTAL
WAWA.INFO**

**TWÓJ OBRAZ
WARSZAWY I MAZOWSZA.**

WARSZAWA BUDUJE NOWE PARKINGI P+R

Stolica stawia na kolejne parkingi P+R. Kierowcy pytają jednak: co dalej z ruchem w mieście?



Fot. UM Warszawa

Warszawa rozbudowuje sieć parkingów „Parkuj i Jedź”. Dwa nowe obiekty mają powstać po prawej stronie Wisły – pierwszy w Rembertowie, drugi na Bródnie. Miasto przekonuje, że to sposób na ograniczenie korków i zachęcenie mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej. Problem w tym, że wielu kierowców coraz częściej ma poczucie, że stolica prowadzi wobec nich politykę pełną sprzeczności.

Nowe parkingi rzeczywiście mogą ułatwić życie części mieszkańców dojeżdżających do centrum. Ale

jednocześnie trudno nie zauważyć, że Warszawa od lat konsekwentnie ogranicza przestrzeń dla samochodów. Zwązane ulice, kolejne buspasy, rozwój infrastruktury rowerowej i coraz większy nacisk na transport publiczny sprawiają, że kierowcy coraz częściej czują się w mieście po prostu niechciani.

P+R jako sposób na walkę z korkami

Najbardziej zaawansowana jest inwestycja w Rembertowie. Parking przy ulicy Cyrulików ma zostać oddany do

użytku w połowie 2027 roku. Powstanie tam 141 miejsc postojowych, w tym stanowiska dla osób z niepełnosprawnościami oraz miejsca do ładowania samochodów elektrycznych. Przewidziano również parking rowerowy i zaplecze dla jednośladów.

Lokalizacja nie jest przypadkowa. Obiekt ma obsługiwać przede wszystkim osoby korzystające z kolei aglomeracyjnej i zachęcać mieszkańców obrzeży Warszawy do pozostawiania aut jeszcze przed wjazdem do centrum.

Kilka miesięcy później gotowy ma być również większy parking przy stacji metra Bródno. Powstanie tam nawet około 475 miejsc dla samochodów i ponad sto stanowisk rowerowych. Miasto zapowiada też zielone dachy, panele fotowoltaiczne i przestrzeń rekreacyjną dla mieszkańców.

To wszystko wpisuje się w dobrze znany kierunek rozwoju Warszawy – ograniczanie ruchu samochodowego i przenoszenie mieszkańców do transportu zbiorowego.

Kierowcy słyszą: „zostaw auto i jedź metrem”

I właśnie tutaj zaczynają się emocje. Bo choć nowe parkingi same w sobie są potrzebne, wielu mieszkańców odbiera je bardziej jako element większej strategii niż realne ułatwienie dla kierowców.

Miasto od lat stawia na komunikację publiczną i trudno się temu dziwić – stolica jest zakorkowana niemal codziennie, a problem z jakością powietrza regularnie wraca w debacie publicznej. Samorząd przekonuje, że

ograniczanie ruchu aut jest konieczne, by Warszawa była bardziej przyjazna mieszkańcom.

Tyle że z perspektywy kierowców wygląda to często inaczej. Dla wielu osób podróż nie kończy się na zaparkowaniu auta przy metrze czy stacji kolejowej. Potem zaczyna się kolejny etap: przesiadki, oczekiwanie na transport, dodatkowy czas w drodze. W teorii system ma usprawniać przemieszczanie się po mieście. W praktyce bywa różnie.



Fot. UM Warszawa

Zwłaszcza że Warszawa to nie tylko zwykłe miasto, ale centrum administracyjne i biznesowe kraju. To tutaj znajdują się najważniejsze urzędy, instytucje i siedziby firm. Codziennie do stolicy wjeżdżają tysiące osób spoza miasta. Wiele z nich trudno wyobrazić sobie funkcjonowanie bez samochodu.

Coraz mniej miejsca dla aut

Nowe parkingi P+R mogą więc jednocześnie cieszyć

i budzić obawy. Kierowcy doceniają każdą dodatkową przestrzeń postojową, bo z parkowaniem w Warszawie od dawna jest problem. Pytanie brzmi jednak: co miasto zaoferuje w zamian za kolejne ograniczenia dla ruchu samochodowego?

Bo równolegle trwa proces zmieniania charakteru stolicy. Warszawa ma być bardziej „dla ludzi” – dla pieszych, rowerzystów i pasażerów komunikacji miej-

skiej. Samochody coraz częściej schodzą na drugi plan.

Ekspert od transportu przekonują, że to kierunek, którego nie da się już zatrzymać. Problem polega jednak na tym, że infrastruktura drogowa w wielu miejscach wciąż nie nadąża za rzeczywistością. Efekt? Kierowcy stoją w korkach coraz dłużej, a frustracja rośnie.

Dlatego nowe parkingi P+R mogą okazać się tylko częściowym rozwiązaniem większego problemu. Bo choć miasto zachęca do przesiadki na metro czy kolej, wielu mieszkańców nadal oczekuje, że stolica – jako największe miasto w kraju – zachowa także odpowiednią przepustowość dla ruchu samochodowego.

ŹRÓDŁO: UM WARSZAWA/RED.



Fot. UM Warszawa

Skomentuj na **wawa.info**

SZYBSZA POMOC W MIEJSKICH KORKACH

Warszawa dołączyła do miast, w których rozpoczęto wykorzystanie motoambulansów w systemie ratownictwa medycznego. 1 maja na stołeczne ulice wyjechała pierwsza motocyklowa jednostka ratunkowa, która ma skracać czas dojazdu do pacjentów w nagłych przypadkach.

Nowe pojazdy funkcjonują jako pełnoprawny element Państwowego Ratownictwa Medycznego i są finansowane ze środków Narodowego Funduszu Zdrowia. Ich wprowadzenie było możliwe dzięki nowelizacji ustawy o PRM, która oficjalnie włączyła motocykle ratunkowe do systemu.

– Od dziś na naszych ulicach debiutuje Motocyklowa Jednostka Ratunkowa. To nasz pierwszy sezon na dwóch kółkach, a wszystko po to, by pomoc docierała sprawniej – poinformowała Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego „Meditrans” w Warszawie.

Służby apelują do kierowców o szczególną ostrożność. Motoambulans jest znacznie mniejszy od tradycyjnej karetki, przez co może być trudniejszy do zauważenia w ruchu miejskim. Ratownicy proszą także o umożliwienie swobodnego przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu.

– Każdy sprawny manewr daje nam bezcenne sekundy dla pacjenta – podkreślają ratownicy.

Motoambulansy będą wysyłane przede wszystkim w sytuacjach wymagających szybkiej interwencji, gdy liczy się czas dotarcia na miejsce zdarzenia, często jeszcze przed przyjazdem karetki. Na miejscu zdarzenia ratownicy mogą udzielić pomocy bez konieczności transportu pacjenta.

Pojazdy wyposażono w sprzęt umożliwiający m.in. tamowanie krwotoków, unieruchamianie złamań oraz prowadzenie podstawowych czynności resuscytacyjnych. Ratownicy kierujący motoambulansami posiadają odpowiednie uprawnienia oraz prawo jazdy kategorii A.

Podobne jednostki rozpoczęły tego samego dnia działalność także w innych miastach, m.in. w Katowice oraz Bielsko-Białą.

ŹRÓDŁO: PAP



Fot. Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego „Meditrans” w Warszawie

Na naszych ulicach zadebiutowała Motocyklowa Jednostka Ratunkowa

CHCĄ ZBUDOWAĆ DROGĘ PRZEZ CHRONIONY LAS

Wawer znów staje się areną ostrego sporu o granice miejskiej rozbudowy. Tym razem chodzi o plan budowy ulicy Brücknera, która – według mieszkańców Falenicy i Aleksandrowa – miałaby przeciąć fragment Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Lokalna społeczność alarmuje, że inwestycja może doprowadzić do nieodwracalnych strat przyrodniczych i otworzyć drogę do dalszej urbanizacji cennych terenów leśnych. Pod petycją przeciwko inwestycji podpisało się już ponad 2,4 tys. osób.

Choć władze dzielnicy zapewniają, że nie zapadły jeszcze żadne ostateczne decyzje, emocje wśród mieszkańców rosną. Powód? Jak twierdzą autorzy protestu, proces przygotowań do inwestycji już się rozpoczął.

Mieszkańcy: „To nie jest zwykła droga. To ingerencja w chroniony las”

Planowana inwestycja dotyczy odcinka ul. Brücknera między ul. Filmową a ul. Napoleona Bonaparte. Dziś to przede wszystkim szutrowa droga przechodząca miejscami w leśny dukt. Właśnie ten teren – zdaniem protestujących – ma ogromną wartość przyrodniczą i rekreacyjną.

Mieszkańcy zwracają uwagę, że droga miałaby przeciąć zwarty kompleks leśny będący naturalnym korytarzem ekologicznym dla zwierząt, ale też miejscem codziennego wypoczynku dla mieszkańców południowo-wschodniej Warszawy.

Szczególne obawy budzi możliwość zniszczenia Borowej Góry – unikalnej wydmy śródlądowej znajdującej się na terenie planowanej inwestycji. Autorzy petycji podkreślają, że tego typu formacje należą do wyjątkowo rzadkich i powinny podlegać szczególnej ochronie.

Według mieszkańców budowa nowej trasy oznaczałaby również wycinkę znacznej liczby drzew i trwałe naruszenie naturalnego charakteru tego fragmentu Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

Protestujący podnoszą także argument praktyczny: ich zdaniem inwestycja nie rozwiąże realnych problemów komunikacyjnych dzielnicy. Wskazują, że w okolicy istnieje już infrastruktura drogowa, którą można zmodernizować znacznie mniejszym kosztem i bez ingerencji w obszary chronione.



Zdjęcie ilustracyjne - Budowa estakady Południowej Obwodnicy Warszawy (POW) około 100 metrów od jeziora Torfy (lipiec 2018 r.)

Sporna inwestycja i pytania o sens budowy

Dodatkowe emocje wywołują informacje dotyczące przygotowań do inwestycji. Jak wskazują autorzy petycji, 5 listopada 2025 roku podpisano umowę na opracowanie dokumentacji projektowej. Choć inwestycja nie posiada jeszcze decyzji środowiskowej ani nie przeprowadzono konsultacji społecznych, mieszkańcy obawiają się, że proces został już uruchomiony.

Radny dzielnicy Wawer Piotr Grzegorzczak z klubu Razem dla Wawra poinformował, że rozstrzygnięto przetarg dotyczący etapu projektowego, a w rejonie ul. Brücknera miały pojawić

się osoby wykonujące wstępne pomiary.

W ocenie radnego pomysł budowy drogi może mieć związek z planowaną przez PKP PLK inwestycją kolejową. Chodzi o budowę wiaduktu, który połączyłby przedłużenie ul. Werbeny z ul. Brücknera po obu stronach torów.

Grzegorzczak uważa jednak, że ruch z nowego wiaduktu można byłoby poprowadzić istniejącym już układem ulic, m.in. Patriotów, Filmową i Narcyzową. Jak zaznacza, wymagałoby to modernizacji infrastruktury – budowy chodników, przejść dla pieszych czy przebudowy poboczy – ale pozwoliłoby uniknąć ingerencji w las.

Mieszkańcy wskazują przy tym na inne, od lat nierozwiązane problemy komunikacyjne w tej części Wawra. Jednym z najczęściej przywoływanych przykładów jest ul. Podkowy, przy której wciąż brakuje chodnika, mimo że codziennie poruszają się tamtędy dzieci idące do szkoły.

Ratusz uspokaja: decyzje jeszcze nie zapadły

Władze dzielnicy zapewniają, że obecne działania mają charakter analityczny, a żaden wariant przebiegu trasy nie został jeszcze zatwierdzony.

Rzecznik Wawra Piotr Jaszcuk podkreśla, że celem prowadzonych prac jest znalezienie najlepszego rozwiązania komunikacyjnego dla mieszkańców Aleksandrowa i Falenicy. Jak zaznacza, analizowane są różne koncepcje, również te zgłaszane przez samych mieszkańców.

Ratusz deklaruje również, że każdy z wariantów będzie poddany szczegółowej analizie środowiskowej oraz ocenie pod kątem efektywności ruchowej.

To jednak nie uspokaja części lokalnej społeczności. Protestujący obawiają się, że budowa drogi w środku lasu może stać się początkiem szerszych zmian urbanistycznych w tej części miasta.

Ich zdaniem nowa infrastruktura mogłaby w przyszłości zachęcić do dalszej zabudowy terenów dziś zachowanych w naturalnym stanie, co stopniowo prowadziłoby do degradacji Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

Dlatego mieszkańcy apelują do władz Warszawy o rezygnację z inwestycji i skierowanie środków na modernizację istniejących ulic oraz poprawę bezpieczeństwa pieszych. Jak podkreślają, rozwój komunikacyjny dzielnicy nie musi oznaczać konfliktu z przyrodą.

ŹRÓDŁO: PAP

KONIEC LEGENDY NA MAZOWSZU

To były jedne z tych pociągów, których nie dało się pomylić z żadnymi innymi. Charakterystyczne, trochę nostalgiczne, przez lata stały się stałym elementem mazowieckiego krajobrazu kolejowego. Teraz jednak przyszedł moment pożegnania. Koleje Mazowieckie oficjalnie zakończyły eksploatację elektrycznych zespołów trakcyjnych EW60, znanych pasażerom jako „Ewusie”.



Fot. Koleje Mazowieckie

Dla wielu podróżnych to nie tylko wycofanie kolejnych składów z ruchu, ale symboliczny koniec pewnej epoki regionalnej kolei. Przez blisko dwie dekady „Ewusie” codziennie kursowały po mazowieckich trasach, dowożąc pasażerów do pracy, szkół i domów. Choć z biegiem lat na torach pojawiały się coraz nowocześniejsze składy, EW60 wciąż miały grono wiernych sympatyków — zarówno wśród podróżnych, jak i miłośników kolei.

Koleje Mazowieckie podkreślają, że były to wyjątkowe pojazdy. W Polsce powstały zaledwie dwa egzemplarze tej serii. Wyprodukowano je w zakładach Pafawag we Wrocławiu na przełomie lat 80. i 90. Pierwotnie miały obsługiwać trasy trójmiejskiej SKM, jednak po kilku latach zostały wycofane z eksploatacji.

Ich historia mogła zakończyć się znacznie wcześniej,

ale składy dostały drugą szansę właśnie na Mazowszu. Po zakupie przez samorząd województwa mazowieckiego w 2006 roku przeszły gruntowną modernizację i stały się jednymi z pierwszych kompleksowo odnowionych pojazdów w taborze Kolei Mazowieckich.

Decyzja o wycofaniu EW60 nie była zaskoczeniem. Przewoźnik od kilku lat konsekwentnie realizuje strategię wymiany starszego taboru na nowoczesne jednostki. Miejsce wysłużonych „Ewusi” zajmą nowoczesne pociągi Flirt, które już dziś obsługują część połączeń regionalnych. Nowe składy oferują pasażerom większy komfort podróży, klimatyzację, nowoczesne systemy informacji pasażerskiej i lepsze dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Pierwszy z wycofanych pojazdów — jednostka EW60-

001 — zakończył służbę w styczniu tego roku. Drugi skład, oznaczony numerem 002, zjechał z torów pod koniec kwietnia 2026 roku.

Choć dla pasażerów najważniejszy jest dziś komfort i niezawodność podróży, wielu fanów kolei przyznaje, że zniknięcie EW60 wywołuje spory sentyment. Przez lata „Ewusie” zdążyły stać się rozpoznawalnym symbolem Kolei Mazowieckich i jednymi z najbardziej charakterystycznych pociągów regionalnych w kraju.

W mediach społecznościowych nie brakuje zdjęć, wspomnień i komentarzy osób, które pamiętają ich codzienną obecność na trasach wokół Warszawy. Dla jednych były po prostu środkiem transportu. Dla innych — fragmentem kolejowej historii, który właśnie definitywnie odjechał ze stacji.

ŹRÓDŁO: PAP

NEON TRAFIŁ DO REJESTRU ZABYTKÓW

Neon „Księgarnia MDM” z 1976 r. został wpisany do rejestru zabytków. Pierwotnie zamontowany był na fasadzie budynku przy ul. Pięknej 31/37 w Warszawie.

W uzasadnieniu decyzji Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków Marcin Dawidowicz wskazał, że wpisany do rejestru neon wpisuje się w powojenną historię tzw. neonizacji Warszawy, realizowanej w latach 50.-80. XX w. Wyjaśnił, że był to zamysł urbanistyczny związany z instalacją neonów wzdłuż głównych ulic oraz na obszarze ścisłego centrum miasta.

- Głównym wykonawcą warszawskich neonów było powstałe w 1956 r. Przedsiębiorstwo Usług Reklamowych (PUR) »Reklama«, przemianowane w 1972 r. na Stołeczne Przedsiębiorstwo Instalacji Reklam Świetlnych (SPIRS), które zrealizowało także przedmiotowy neon - dodał.

Zaznaczył, że zmierzchniki neonowej w Polsce nastąpił wraz z załamaniem gospodarczym w latach 80. XX w., na co miały wpływ okresowe niedobory energii elektrycznej oraz brak środków na nowe inwestycje i konserwację istniejących. Szyldy i reklamy świetlne, po upadku komunizmu, były niszczone lub демонтовane.

- Wartość historyczną obiektu stanowi fakt, iż jest on materialnym

świadczeniem odczyna, planowego procesu neonizacji przeprowadzonego w czasach PRL w polskich miastach, między innymi w Warszawie. Zachowana kompozycja neonowa wiąże się z historią budynku zlokalizowanego przy ul. Pięknej 31/37 oraz lokalem użytkowym o profilu księgarskim, funkcjonującym w tym samym miejscu niezmiennie od początku oddania gmachu do użytku w 1952 r. - podkreślił Dawidowicz.

Neon wiąże się też z przedsiębiorstwem państwowym „Dom Książki”, który był głównym detalicznym dystrybutorem książek w latach 1950-1989. Zabytkowy neon jest też obiektem unikatowym, jednym z nielicznych zachowanych obiektów oryginalnej reklamy neonowej z lat 70. XX w. na terenie Warszawy.

Neon „Księgarnia MDM” wykonany został dla Przedsiębiorstwa Państwowego „Dom Książki” według projektu inż. Jerzego Kakietka z Pracowni Projektów Reklam Neonowych Stołecznego Przedsiębiorstwa Instalacji Reklam Świetlnych. Zamontowany został w 1976 r. na elewacji frontowej budynku mieszkalnego przy ul. Pięknej 31/37,

położonego na obszarze Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej (MDM).

Napis „Księgarnia MDM” wykonany jest z rurek neonowych na podkładzie liter z blachy, umieszczony na tle konstrukcji z rurek neonowych. Front liter malowany był na kolor biały, boki na kolor granatowy. W latach 80.-90. XX w. skrzynki zostały przemalowane w całości na kolor zielony, rurki neonowe kompozycji jarzyły się światłem stałym.

Pierwotnie po dwóch stronach napisu umieszczone zostały niezachowane do czasów obecnych logotypy „Domu Książki”. Znaki te zostały prawdopodobnie zdemontowane w związku z zakończeniem działalności przedsiębiorstwa w 1989 r. W 2019 r. zachowany neon „Księgarnia MDM” został w całości zdemontowany podczas prowadzonego remontu elewacji i zdeponowany w pomieszczeniach Wspólnoty Mieszkaniowej, która planuje, po przeprowadzeniu prac konserwatorskich, przywrócić go w miejsce pierwotnej lokalizacji.

Do rejestru wpisane zostały również inne neony m.in. „Siatkarka” na placu Konstytucji 5 oraz neon „Cepe-
lii” przy ul. Chmielnej 8.

PAP/RED.



Neon „Księgarnia MDM” w Warszawie

Fot. PAP/Andrzej Rybczyński

KULTOWY „HELMUT” PRZYJECHAŁ DO WARSZAWY

Miłośnicy komunikacji miejskiej i wszyscy, którzy lubią klimat dawnych lat, będą mieli w te wakacje powód, by częściej spoglądać na warszawskie tory. Do stolicy dotarł wyjątkowy gość z Poznania — zabytkowy tramwaj Düwag GT6, znany wśród pasjonatów pod wdzięcznym pseudonimem „Helmut”. Już wkrótce pojawi się na turystycznej linii 36 i będzie woził pasażerów ulicami Warszawy.



To niecodzienne wydarzenie jest efektem wakacyjnej współpracy pomiędzy miejskimi przewoźnikami. Tramwaj, który przez lata był jednym z symboli poznańskiej komunikacji, teraz przez pewien czas będzie można zobaczyć także w stolicy.

Historyczny tramwaj wyjedzie na warszawskie tory

Warszawskie Tramwaje poinformowały o przyjeździe pojazdu w mediach społecznościowych. Jak podkreślono, zanim „Helmut” rozpocznie regularne kursy, konieczne

jest przeszkolenie motorniczych. Dla wielu z nich prowadzenie takiego pojazdu będzie zupełnie nowym doświadczeniem — tego typu tramwaje nigdy wcześniej nie kursowały po Warszawie.

Düwag GT6 to klasyczny niemiecki tramwaj przegu-

bowy produkowany w latach 1956–1968. Charakterystyczna sylwetka, wysokopodłogowa konstrukcja i specyficzny dźwięk jazdy sprawiają, że dla fanów komunikacji miejskiej jest dziś prawdziwą ikoną transportu publicznego.

Warszawski egzemplarz nosi numer taborowy 2513. Do Poznania trafił z Düsseldorfu w 2000 roku i przez ponad dekadę obsługiwał regularne linie miejskie. Dziś ma już status pojazdu historycznego i jest jedną z najbardziej rozpoznawalnych atrakcji

tamtejszej kolekcji zabytkowego taboru.

„Helmut” to nie tylko atrakcja dla pasjonatów

Choć dla wielu osób będzie przede wszystkim ciekawostką, przyjazd GT6 ma też wymiar sentymentalny. Takie



tramwaje przez dekady były codziennością w wielu europejskich miastach i do dziś kojarzą się z klimatem ulic lat 70. i 80.

W środku pasażerowie znajdą charakterystyczne wnętrza z klasycznymi siedzeniami i dużymi oknami, które świetnie nadają się do spokojnego oglądania miasta podczas przejazdu. Pojazd ma ponad 19 metrów długości i może zabrać na pokład około 190 pasażerów, w tym 44 na miejscach siedzących.

Dzięki swojej konstrukcji „Helmut” znacząco różni się od współczesnych nisko-podłogowych tramwajów. To właśnie ten retro charakter sprawia, że przejazd nim jest bardziej podróżą w czasie niż zwykłym przejazdem komunikacją miejską.



Turystyczna linia 36 znowu przyciągnie tłumy

Linia 36 od lat cieszy się ogromnym zainteresowaniem mieszkańców i turystów. W sezonie wakacyjnym wyjeżdżają na nią historyczne tramwaje, które przypominają o bogatej historii miejskiego transportu w Warszawie.

Pojawienie się poznańskiego GT6 może być jedną z największych atrakcji tegorocznej edycji. Takie pojazdy rzadko opuszczają swoje macierzyste miasta, dlatego możliwość zobaczenia „Helmuta” na warszawskich ulicach będzie wyjątkową okazją — nie tylko dla miłośników komunikacji, ale także dla wszystkich, którzy lubią miejskie klimaty z duszą.

ŹRÓDŁO: PAP



STOLICA POWIĘKSZYŁA SIĘ TRZYKROTNIE

5 maja 1951 roku ówczesny premier Józef Cyrankiewicz podpisał rozporządzenie zmieniające granice Warszawy. Stolica powiększyła swój obszar trzykrotnie. Ponad pół roku później wyznaczono 11 dzielnic miasta.



foto: Cavan - stock.adobe.com

Na posiedzeniu Prezydium Rządu, któremu przewodniczył ówczesny prezydent Bolesław Bierut, do granic Warszawy zostały włączone podmiejskie miejscowości, m.in. Włochy, Okęcie, Młociny, Kawęczyn, Wilanów, Bródno, Bemowo i Białoleka, a także tereny z gmin Wawer i Falenica.

Na północy stolica powiększyła się o Młociny (część gminy), Białolekę, Żerań Wschodni. Na wschodzie i południowym wschodzie o

Zacisze, Targówek Północny, Bródno, obszary gminy Wawer oraz część gminy Letnisko Falenica. Na południu Warszawy zostały włączone podmiejskie miejscowości, m.in. Włochy, Okęcie, Bemowo (powstałe z części gmin Blizne i Ołtarzew). Warszawa powiększyła swoją powierzchnię z około 140 - 154 kmkw. do (według różnych źródeł) 362 - 427 kmkw.

Jak pisał Jerzy Zieliński w Tomie VIII „Korzenie

miasta”, rozszerzenie granic miasta miało pomóc osiągnąć cele założone w planie sześcioletnim (ogłoszonym w lipcu 1949 r.), centralizacja miała służyć ułatwieniu budowy Huty Warszawa i rozbudowy fabryki samochodów na Żeraniu, przede wszystkim zaś - „zrealizować socjalistyczne marzenie o egalitaryzacji społeczeństwa poprzez awansowanie robotników, obywateli miast i wsi do roli nowych mieszczan, nowej klasy mającej stanowić trzon i podporę Polskiej

Zjednoczonej Partii Robotniczej”.

Na posiedzeniu Rady Narodowej m.st. Warszawy, które odbyło się 20 grudnia 1951 roku, wyznaczono 11 dzielnic: Warszawa-Śródmieście, Stare Miasto, Żoliborz, Wola, Ochota, Mokotów, Wilanów, Praga-Śródmieście, Praga-Północ, Praga-Południe oraz Wawer.

Sekretarz Prezydium Stołecznej Rady Narodowej Włodzimierz Fedorowicz

powiedział wówczas w „Życiu Warszawy”, że wydzielając dzielnice „Prezydium kierowało się względami wygody mieszkańców”. Wyjaśniał, że „starano się tak ustalać granice nowych dzielnic, aby jak najbardziej odpowiadały one granicom naturalnym”. Stąd też granicami dzielnic stały się główne arterie, tory kolejowe czy pasy zieleni.

Kilka lat później, w 1957 roku, do Warszawy włączono Rembertów. W 1977 roku włączono Ursus do dzielnicy

Ochota. Wtedy też do stolicy dołączono części terenów gmin Nieporęt i Jabłonna. Niewielkie rozszerzenie nastąpiło też w 1992 roku, gdy do stolicy włączono Aleksandrów. Ostatnie znaczne poszerzenie granic miało miejsce w 2002 roku, gdy do stolicy włączono gminę Wesoła.

Obecnie stolica ma powierzchnię 517 kmkw. i ponad 1,8 mln mieszkańców. Podzielona jest na 18 dzielnic.

TRWA BUDOWA PŁYWALNI NA BIAŁOŁĘCE

Przy ulicy Ostródzkiej trwa budowa nowoczesnego kompleksu basenowego. Został wmurowany akt erekcyjny. Budowa pływalni wchodzi obecnie w najbardziej intensywny etap prac. Zakończenie inwestycji jest planowane na drugą połowę 2027 roku.



Fot. UM Warszawa

Stolica dysponuje dziś 29 krytymi pływalniami, działającymi praktycznie w każdej dzielnicy. Nowy obiekt przy ul. Ostródzkiej uzupełni sieć stołecznej infrastruktury sportowej, a mieszkańcom Białoleki zapewni dostęp do nowoczesnej pływalni z innymi atrakcjami dla osób w każdym wieku.

– Inwestujemy w warszawski sport – realizujemy duże ogólnomiejskie projekty jak ośrodek Nowa Skra, ośrodek Hutnik czy tor łyżwiarki Stegny, ale również projekty dzielnicowe, które dla nas mają bardzo ważne znaczenie. Za blisko 100 mln zł

budujemy na Zielonej Białolece kompleks basenów, strefę odpoczynku i zespół saun – podkreśla Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy, i dodaje: – To miejsce będzie zaadaptowane dla osób trenujących, ale też dla wszystkich mieszkańców, którzy będą tutaj mogli pływać i odpoczywać.

Burmistrz Białoleki, Anna Majchrzak zaznacza, że wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę pływalni przy ulicy Ostródzkiej to moment szczególny: – Spotykamy się dziś w miejscu, które jeszcze przed chwilą było jedynie punktem na mapie naszych

planów, a za kilkanaście miesięcy stanie się tętniącym życiem centrum sportu, rekreacji i sąsiedzkich spotkań.

Nowoczesny kompleks basenowy przy ul. Ostródzkiej

Pływalnia przy ulicy Ostródzkiej będzie drugim miejskim basenem na Białolece – obok obiektu przy ul. Światowida – i ważnym elementem rozwoju infrastruktury sportowo-rekreacyjnej w północnej części Warszawy.

– Budynek pływalni przy ul. Ostródzkiej zaprojektowano jako jednokondygnacyjny, częściowo podpiwniczony

obiekt o powierzchni całkowitej 12 680 m² i kubaturze blisko 60 tys. m³. Inwestycja jest w całości finansowana przez m.st. Warszawę. Wykonawcą inwestycji jest firma NDI S.A. z Sopotu – informuje Renata Kaznowska, zastępczyni prezydenta m.st. Warszawy.

Za ponad 92,5 mln zł na 2,5-hektarowej działce uzbieg ulic Ostródzkiej i Hemara powstaje nowoczesny kompleks sportowy, a w jego skład wejdą:

- basen sportowy 25 m z osłoniętymi torami i widownią dla 150 osób

- basen rekreacyjny ze strefą gejzerów, leżanek i biczów wodnych
- basen do nauki pływania o głębokości 0,8 m-1,35 m oraz brodzik dla najmłodszych o głębokości do 0,3 m
- strefa saun
- zjeżdżalnie wodne
- taras z ogrodem na dachu – dodatkowa przestrzeń do odpoczynku
- pełna infrastruktura towarzysząca: parkingi, chodniki, place zabaw i zielona strefa rekreacyjna.

Kompleks będzie w pełni dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

W zachodniej części obiektu zaplanowano hol wejściowy, szatnie, restaurację z zapleczem gastronomicznym, pomieszczenia dla trenerów i ratowników oraz magazyn sprzętu. Od strony północno-zachodniej wzniesiona zostanie 15-metrowa wieża o ażurowej konstrukcji, mieszcząca zjeżdżalnię wodną – zewnętrzne o długości ok. 140 m i 57 m oraz wewnętrzną o długości ok. 5 m, w tym ślizg w brodziku dla dzieci. Wieża będzie również punktem widokowym z wyjściem na taras z ogrodem, który znajdzie się na dachu niższej części budynku. Wszystkie niecki basenowe



Fot. UM Warszawa



Fot. UM Warszawa

zostaną wykonane ze stali nierdzewnej, co zapewni trwałość, higienę i łatwość utrzymania.

Obiekt spełnia wymogi Polskiego Związku Pływackiego oraz FINA (2021–2025), co umożliwi organizację zawodów pływackich o zasięgu szkolnym, regionalnym i krajowym.

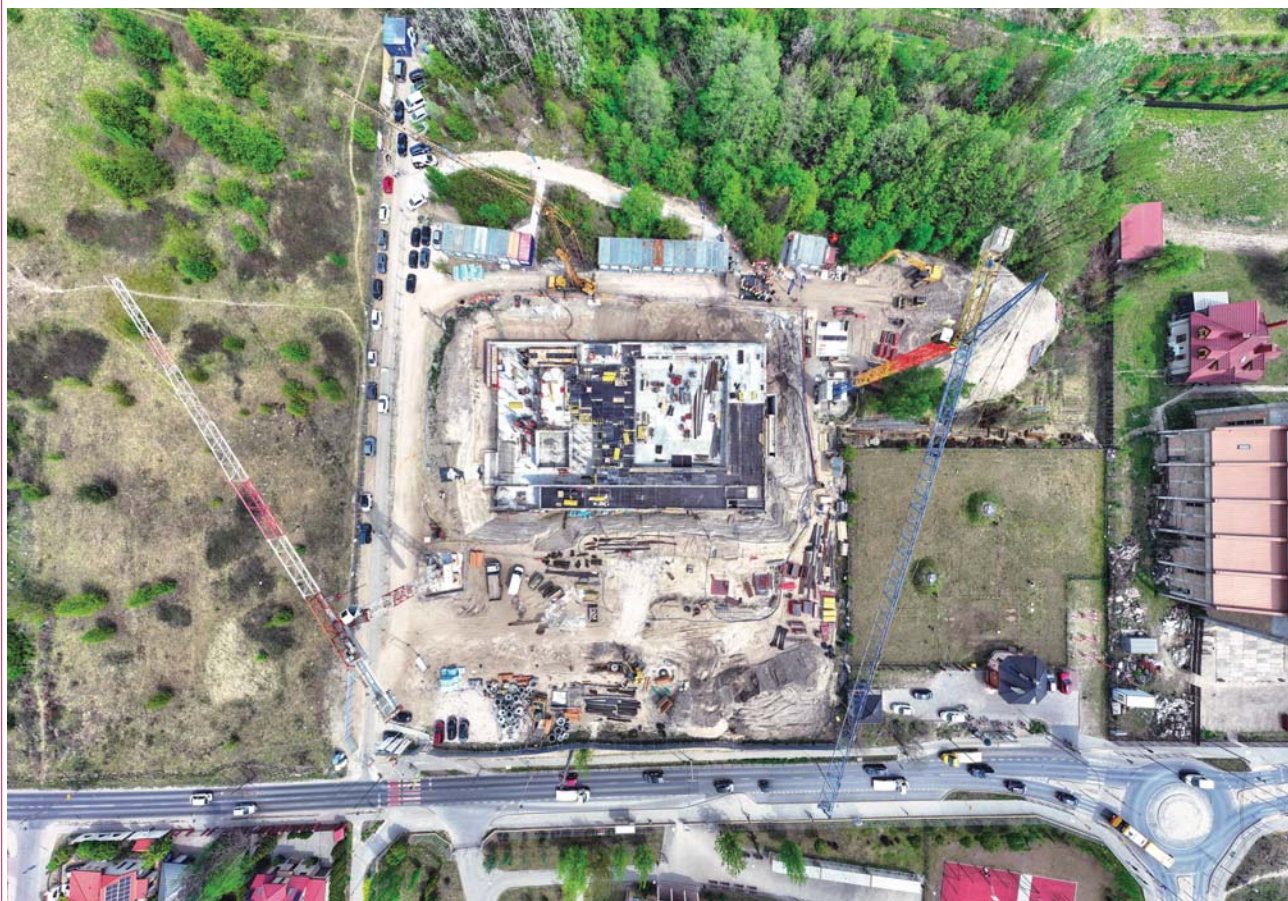
Nowa pływalnia w sieci warszawskich obiektów

Stolica stale inwestuje w rozwój i modernizację miejskich obiektów sportowych. Prace modernizacyjne prowadzone są m.in. na Mokotowie – w kompleksie przy ul. Nie-

gocińskiej. Na Woli modernizowany jest obiekt Pływalni Nowa Fala przy ul. Garbińskiego, a w pływalniach Nowa Fala i Foka montowane są ozonatory. Modernizacje trwają również w pływalni we Włochach oraz w obiektach Ursynowskiego Centrum Sportu i Rekreacji.

W ramach Gminnego Programu Rewitalizacji realizowana jest także modernizacja Ośrodka Namysłowska, która obejmuje rozbiorę istniejącego obiektu i budowę w tej samej lokalizacji nowej krytej pływalni.

UM WARSZAWA



Fot. C. Wars/UM Warszawa

CHCIAŁEŚ ZROBIĆ GRILLA W PARKU? MOŻESZ SŁONO ZA TO ZAPŁACIĆ

Ciepły weekend czy spontaniczne spotkanie ze znajomymi — dla wielu warszawiaków to idealny moment, by wyciągnąć grill i spędzić kilka godzin na świeżym powietrzu. Problem w tym, że nie wszędzie można to robić legalnie.

Zarząd Zieleni m.st. Warszawy ponownie apeluje do mieszkańców, by zwracali uwagę na obowiązujące przepisy. W większości miejskich parków i zieleńców rozpalanie grilla jest po prostu zabronione. Powód? Chodzi nie tylko o bezpieczeństwo, ale też ochronę zieleni i zabytkowego charakteru wielu stołecznych parków. Jak podkreślają urzędnicy, otwarty ogień w takich miejscach może prowadzić do pożarów, niszczenia przyrody i uszkodzeń infrastruktury.

Park to nie miejsce na ognisko

Rzeczniczka Zarządu Zieleni Karolina Kwiecień-Lukaszevska przypomina, że wiele warszawskich parków znajduje się pod ochroną konserwatorską i przyrodniczą. To oznacza, że używanie otwartego ognia jest tam nie tylko ryzykowne, ale w wielu przypadkach również niezgodne z prawem.

Miasto zwraca uwagę, że mimo corocznych apeli wciąż zdarzają się osoby, które rozstawiają grille na trawnikach, w pobliżu drzew czy w miejscach spacerowych. Efektem bywają wypalone fragmenty zieleni, zniszczone alejki i interwencje straży miejskiej.

Urzędnicy przypominają też, że złamanie zakazu może skończyć się mandatem, a w skrajnych sytuacjach — odpowiedzialnością za spowodowanie zagrożenia pożarowego.

Gdzie w Warszawie można grillować legalnie?

Nie oznacza to jednak, że mieszkańcy muszą całkowicie zrezygnować z grillowania na świeżym powietrzu. Warszawa wyznaczyła specjalne strefy, w których można legalnie rozpałać ogień i ko-

rzystać z przygotowanych palenisk.

Najwięcej takich miejsc znajduje się nad Wisłą. Do dyspozycji mieszkańców są m.in. strefy rekreacyjne na Poniatówce, Saskiej Kępie czy przy plażach w rejonie mostu Marii Skłodowskiej-Curie. Specjalne miejsca przygotowano również na Białolece, przy pawilonie edukacyjnym Kamień czy w rejonie Żoliborza i Płyty Desantu. W części lokalizacji dostępne są nie tylko paleniska, ale również gotowe ruszty, co pozwala na bezpieczne przygotowanie posiłków bez ryzyka niszczenia zieleni.

Jak zaznacza Zarząd Zieleni, grillować można także w wyznaczonych miejscach zarządzanych przez Lasy Miejskie oraz w niektórych parkach dzielnicowych — pod warunkiem przestrzegania lokalnych regulaminów.

Nawet w dozwolonych miejscach trzeba uważać

Miasto apeluje jednak o rozsądek. Szczególnie w okresach suszy i wysokich temperatur zagrożenie pożarowe znacząco rośnie. Dlatego nawet w legalnych strefach obowiązują konkretne zasady bezpieczeństwa.

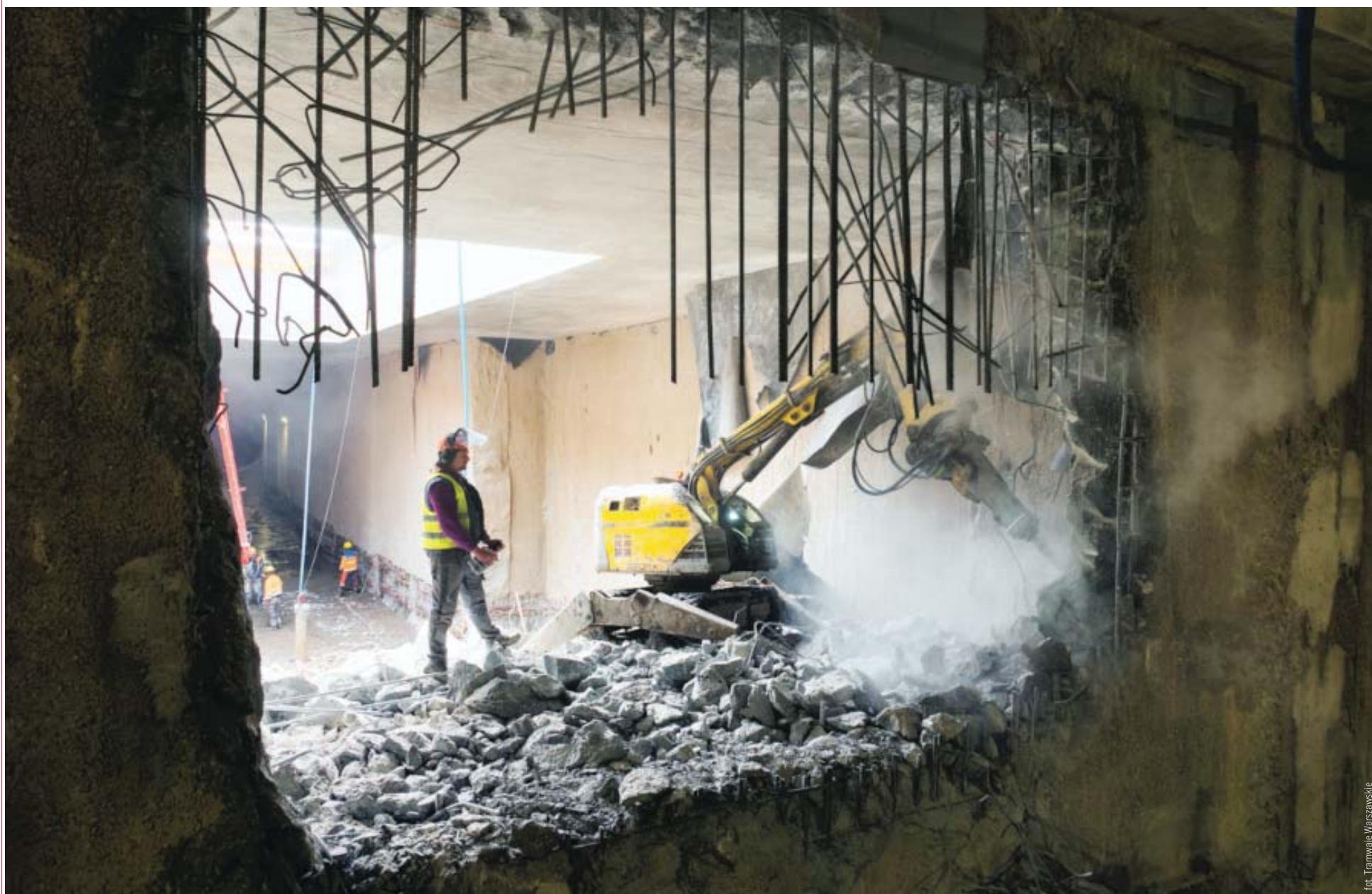
Nie wolno rozpałać ognia podczas silnego wiatru ani pozostawiać grilla czy ogniska bez nadzoru. Po zakończeniu grillowania należy dokładnie ugasić ogień i upewnić się, że żar nie stanowi zagrożenia. Warto mieć też pod ręką wodę lub piasek.

Warszawscy urzędnicy podkreślają, że wspólne grillowanie może być przyjemnym sposobem spędzania czasu, ale tylko wtedy, gdy odbywa się z poszanowaniem przepisów i miejskiej zieleni.

ŹRÓDŁO: PAP

TRAMWAJOWY TUNEL POŁĄCZONY Z DWORCEM ZACHODNIM

Na budowie nowej trasy tramwajowej w Warszawie wykonano ważny etap prac. Sprzęt budowlany przebił się od strony tunelu pod Parkiem Pięciu Sióstr do podziemnego przystanku tramwajowego pod Dworcem Zachodnim. Nową trasą ma kursować linia 14.



Przebiecie pod Dworcem Zachodnim

Zakończono jeden z kluczowych etapów budowy trasy tramwajowej przy Dworcu Zachodnim. Tunel prowadzony pod Parkiem Pięciu Sióstr został połączony z podziemnym przystankiem tramwajowym powstającym przy dworcu. Nowa infrastruktura ma stworzyć bezpośrednie połączenie tramwajowe z jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych w War-

szawie. Podziemny przystanek tramwajowy będzie zlokalizowany obok wejścia na dworzec i połączony z nim przejściem podziemnym.

Trzaskowski: budowa zakończy się pod koniec roku

Prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski podkreślił, że inwestycja jest elementem szerszego rozwoju transportu szynowego w stolicy.

- Pokazujemy, jak myślimy o transporcie, nie tylko bu-

dując samą linię obwodową, ale również tworząc takie centra przesiadkowe, gdzie łączymy inwestycje kolejowe z tymi, które realizuje miasto stołeczne Warszawa — mówi prezydent.

Według zapowiedzi budowa ma zakończyć się pod koniec tego roku. Nową trasą pojedzie linia 14, która ma zapewnić połączenie z Placem Narutowicza, Politechniką, Dolnym Mokotowem i dalej z Wilanowem.

Tunel pod parkiem i przystanek przy Szczęśliwickiej

Nowa trasa będzie zaczynać się przy dworcu Warszawa Zachodnia. Stamtąd tramwaj pojedzie około 500-metrowym tunelem pod Parkiem Pięciu Sióstr. Wyjazd z tunelu zaplanowano między jezdniami ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 roku, w rejonie między Zespołem Szkół Samochodowych i Licealnych nr 1 a hotelem Ibis. Pierwszy

podziemny przystanek powstanie przy ulicy Szczęśliwickiej. Następnie trasa pobiegnie między jezdniami ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 roku w kierunku ulicy Grójeckiej.

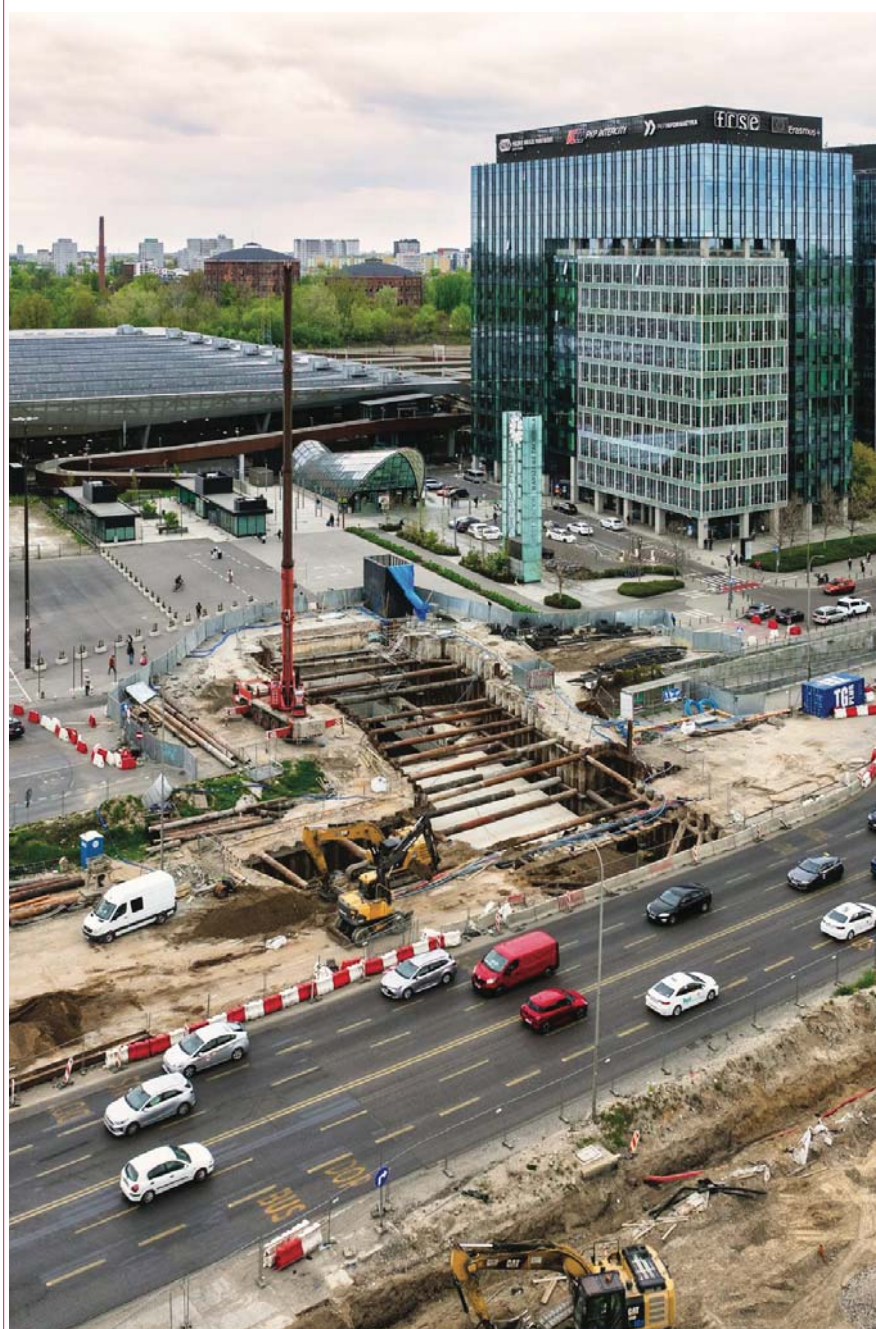
Połączenie z siecią tramwajową

Przy ulicy Grójeckiej powstanie węzeł rozjazdowy, który umożliwi tramwajom skręt w stronę centrum, Okęcia lub przejazd w kierunku pętli Banacha. Dzięki

temu nowa trasa ma poprawić obsługę komunikacyjną rejonu Dworca Zachodniego i ułatwić przesiadki między koleją, tramwajami i komunikacją miejską.

Inwestycja wpisuje się w plany rozbudowy warszawskiej sieci tramwajowej. Miasto zapowiada także kolejne projekty, w tym trasy na Gocław i Zieloną Białogłę.

RED.



TYLE KUPISZ ZA JEDNĄ PENSJĘ W WARSZAWIE

Warszawa coraz wyraźniej oddala się od marzeń o własnym mieszkaniu. Choć pensje w Polsce rosną, nie wszędzie przekłada się to na realną poprawę możliwości zakupu nieruchomości.

Najnowszy raport portalu RynekPierwotny.pl pokazuje, że w części największych miast siła nabywcza mieszkańców wręcz maleje. Najbardziej wymagającym rynkiem pozostaje stolica – przeciętne wynagrodzenie wystarcza tam dziś na zakup zaledwie 0,59 mkw. nowego mieszkania.

Warszawa coraz mniej dostępna dla przeciętnie zarabiających

Analiza przygotowana na podstawie danych GUS oraz platformy BIG DATA RynekPierwotny.pl pokazuje, że w pierwszym kwartale 2026 roku przeciętna pensja brutto pozwalała kupić od 0,59 do 0,85 mkw. nowego mieszkania – w zależności od miasta. Najslabiej ponownie wypadła Warszawa, gdzie dostępność mieszkań pozostaje najniższa w kraju.

Jeszcze kilka lat temu temat „bańki cenowej” regularnie wracał w debacie o rynku nieruchomości. Dziś mówi się o nim znacznie rzadziej, ale to wcale nie oznacza, że sytuacja kupujących się poprawiła. Wręcz przeciwnie – ceny mieszkań nadal pozostają bardzo wysokie względem możliwości finansowych wielu gospodarstw domowych.

Podobny kierunek zmian widać również w Gdańsku. Tam wskaźnik dostępności mieszkań spadł z około 0,72 mkw. w 2022 roku do około 0,61 mkw. na początku 2026 roku. Oznacza to, że mimo wzrostu wynagrodzeń mieszkańcy coraz trudniej nadążają za cenami nowych lokali.

Jak zauważa cytowany w raporcie Marek Wielgo z RynekPierwotny.pl, stabilizacja relacji między dochodami a cenami nie musi oznaczać poprawy sytuacji kupujących. W praktyce przeciętna siła nabywcza mieszkańców wielu metropolii systematycznie się obniża.

Kraków i Łódź z wyraźną poprawą sytuacji

Nie wszystkie miasta podążają jednak tym samym torem. W części największych ośrodków sytuacja kupujących zaczęła się poprawiać,



głównie dzięki większej podaży mieszkań z bardziej przystępnego segmentu cenowego.

Dobrym przykładem jest Kraków, gdzie dostępność nowych mieszkań wzrosła z około 0,61 mkw. pod koniec 2023 roku do około 0,71 mkw. w pierwszym kwartale 2026 roku. Ekspert wskazuje, że wpływ miało przede wszystkim pojawienie się większej liczby tańszych lokali.

Na plus wyróżniają się również Wrocław i Łódź. W stolicy Dolnego Śląska przeciętne wynagrodzenie pozwalało kupić około 0,66 mkw. nowego mieszkania, natomiast Łódź zanotowała największy roczny wzrost dostępności – tam przeciętna pensja wystarczała już na zakup około 0,76 mkw.

Najlepiej pod tym względem wciąż wypadają Katowice. To właśnie tam przeciętne wynagrodzenie daje największe możliwości zakupowe – około 0,85 mkw. nowego mieszkania. Choć i tam wynik okazał się nieco słabszy niż kwartał wcześniej, śląski rynek nadal pozostaje najbardziej dostępny spośród dużych polskich miast.

Rynek się stabilizuje, ale problem nie znika

Zdaniem autorów raportu kluczowe znaczenie ma dziś struktura oferty deweloperskiej. W miastach, gdzie rośnie udział drogiej inwestycji premium, średnie ceny mieszkań rosną szybciej niż wynagrodzenia. W efekcie nawet wyhamowanie dynamiki podwyżek nie poprawia realnej dostępności lokali.

To właśnie dlatego coraz częściej mówi się o rynku dwóch prędkości. Z jednej strony widać stabilizację i spokojniejsze tempo wzrostu cen, z drugiej – zakup mieszkania nadal pozostaje ogromnym wyzwaniem dla przeciętnie zarabiających osób.

Ekspert podkreśla, że brak gwałtownego wzrostu cen nie oznacza jeszcze zdrowego i dostępnego rynku. Dla wielu Polaków własne mieszkanie w dużym mieście nadal pozostaje celem coraz trudniejszym do osiągnięcia.

ŹRÓDŁO: PAP

WEEKEND NAD MORZEM? NAJPIERW POLOWANIE NA BILET

Powroty z Trójmiasta do Warszawy w weekendy coraz częściej przypominają wyścig o miejsce w pociągu. Na popularnej trasie Gdynia – Warszawa bilety na tańsze składy IC i TLK potrafią zniknąć z dużym wyprzedzeniem, a dla osób planujących spontaniczny wyjazd często zostają przede wszystkim droższe połączenia EIP, czyli Pendolino. Problem nasili się w wakacje, choć część ruchu ma przejąć sezonowy „Słoneczny” Kolei Mazowieckich.

Tłok na trasie z Trójmiasta

Połączenie Trójmiasto – Warszawa należy do najważniejszych tras dalekobieżnych w kraju. PKP Intercity podaje, że w rozkładzie 2025/2026 między Warszawą a Trójmiastem kursuje 15 par całonocnych pociągów kategorii EIP i EIC oraz 10 par tańszych składów IC i TLK. W teorii oferta wygląda szeroko, ale w praktyce weekendowe powroty z Gdańska, Sopotu i Gdyni są jednym z najbardziej obciążonych kierunków.

Szczególnie trudne są niedzielne popołudnia i wieczory. To wtedy do Warszawy wracają turyści po weekendzie nad morzem, studenci, osoby pracujące zdalnie w trybie hybrydowym i pasażerowie przesiadający się dalej w głąb kraju. Dla wielu z nich tańszy bilet na IC lub TLK jest podstawowym wyborem, bo Pendolino, choć szybsze i wygodniejsze, oznacza zwykle znacznie wyższy koszt podróży.

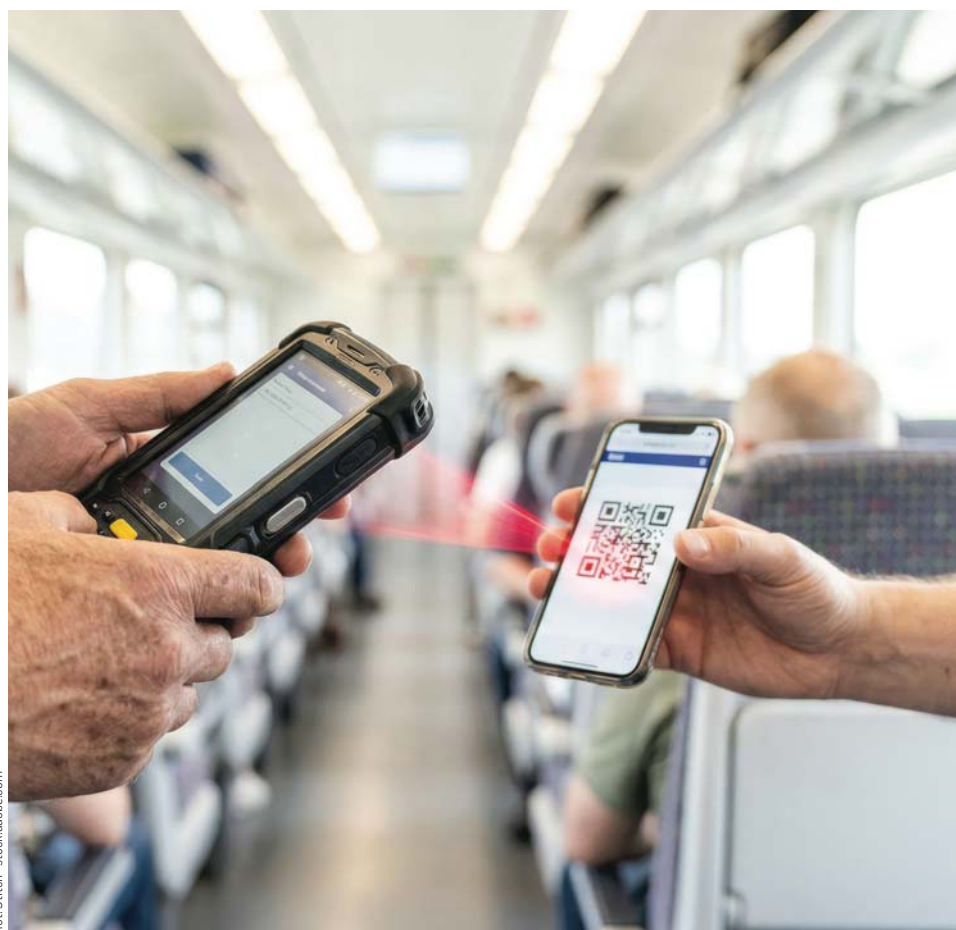
Popyt rośnie szybciej niż liczba miejsc

Dane samego przewoźnika pokazują, że pociągi dalekobieżne są coraz bardziej oblegane. W 2025 roku PKP Intercity przewiozło 89,2 mln pasażerów, o 13 proc. więcej niż rok wcześniej i o 31 proc. więcej niż dwa lata wcześniej. Rekordowym miesiącem był sierpień, gdy z pociągów skorzystało 9,4 mln osób.

PKP Intercity zapowiada, że w 2026 roku liczba pasażerów może wzrosnąć do 96 mln. Przewoźnik uruchamia blisko 560 pociągów na dobę, ale rosnąca popularność kolei powoduje, że na najbardziej pożądanym trasach sama liczba połączeń nie wystarcza. Liczy się również pojemność składów i to, czy w kluczowe dni można dołączyć dodatkowe wagony.

Dodatkowe wagony są, ale tylko „w miarę możliwości”

PKP Intercity podczas mąjówki wzmacniało najpopularniejsze pociągi dodatko-



wymi wagonami. W czasie długiego weekendu przewoźnik zapewnił więcej miejsc w ponad 350 pociągach, dołączając łącznie 529 wagonów. Zainteresowanie trasą nad morze było tak duże, że weekendowy EIC Jantar Warszawa – Hel – Warszawa został już na starcie wzmocniony trzema dodatkowymi wagonami na odcinku Warszawa – Gdynia.

To pokazuje skalę problemu: przewoźnik widzi duży popyt i reaguje, ale robi to przede wszystkim w okresach największych spiętrzeń. Samo PKP Intercity zastrzega, że frekwencja jest monitorowana, a pojemność składów zwiększana „w miarę możliwości technicznych”. Dla pasażera oznacza to jedno: dodatkowy wagon może się pojawić, ale nie jest gwarancją, na której da się oprzeć spontaniczny wyjazd.

„Słoneczny” pomoże, ale nie rozwiąże problemu

W wakacje część pasażerów zyska alternatywę w postaci pociągu „Słoneczny” Kolei Mazowieckich. Sezonowe połączenie ma kursować codziennie przez całe wakacje między Warszawą a Ustką. Według zapowiedzi skład będzie wyjeżdżał z Warszawy po godz. 6:00, a nad morze dotrze po godz. 12:00. W drogę powrotną z Ustki ma ruszać około godz. 12:50 i przyjeżdżać do Warszawy przed godz. 19:00.

To ważne wsparcie dla letnich wyjazdów, ale nie pełna odpowiedź na problem. „Słoneczny” jest połączeniem sezonowym, kursuje w określonych godzinach i nie zastąpi całej siatki niedzielnych powrotów z Trójmiasta. Dla osób, które chcą wrócić później, po pełnym weekendzie nad morzem, nadal kluczowe pozostają pociągi PKP Intercity.

Apel do PKP Intercity

Problem weekendowych powrotów z Trójmiasta wymaga stałego, a nie tylko okazjonalnego wzmocnienia składów. Jeśli bilety na tańsze pociągi znikają z dużym wyprzedzeniem, a wolne miejsca zostają głównie w droższych kategoriach, kolej przestaje być realną alternatywą dla spontanicznego wyjazdu.

Najbardziej potrzebne są dłuższe składy w niedzielne popołudnia i wieczory, dodatkowe pociągi w szczycie sezonu oraz czytelna informacja o prognozowanej frekwencji jeszcze przed zakupem biletu. PKP Intercity ma już narzędzie pokazujące szacowane obłożenie pociągów, ale dla pasażerów najważniejsze jest nie tylko to, czy skład będzie pełny, lecz czy w ogóle uda się kupić miejsce w rozsądnej cenie.

ALINA LASKOWSKA

11 POWODÓW, DLA KTÓRYCH WARTO ODWIEDZIĆ WARSZAWĘ

Koncerty światowych gwiazd, wielkie wydarzenia sportowe, nowe atrakcje i rozwijająca się oferta kulturalna — Warszawa rozpoczęła promocję miasta jako jednego z najciekawszych kierunków turystycznych 2026 roku. Stolica stawia na połączenie historii, nowoczesności i rozrywki dostępnej przez cały rok.

Stołeczne Biuro Turystyki opublikowało listę „11 powodów, dla których warto odwiedzić Warszawę w 2026 roku”. W zestawieniu znalazły się zarówno największe wydarzenia kulturalne i muzyczne, jak i atrakcje związane z historią, rekreacją oraz miejskim stylem życia.

Warszawa chce przyciągać turystów nie tylko zabytkami, ale również bogatą ofertą wydarzeń organizowanych przez cały rok. Promowane są koncerty, festiwale, wystawy, imprezy plenerowe oraz miejsca wypoczynku nad Wisłą.

Muzyka, festiwale i wielkie wydarzenia

Wśród najważniejszych wydarzeń wymieniane są m.in. Orange Warsaw Festival, Piknik Naukowy Polskiego Radia i Centrum Nauki Kopernik, koncerty w Łazienkach Królewskich oraz Noc Muzeów.

Miasto podkreśla także rozwój oferty koncertowej i widowiskowej. Warszawa regularnie gości międzynarodowe gwiazdy muzyki oraz duże wydarzenia sportowe i kulturalne organizowane

bulwary wiślane, miejskie plaże i zrewitalizowane przestrzenie poprzemysłowe. Według miejskich materiałów ponad 40 proc. powierzchni miasta stanowią tereny zielone.

Turystyka przez cały rok

Władze miasta zwracają uwagę, że Warszawa ma być atrakcyjna niezależnie od sezonu. Latem promowane są rejsy po Wiśle, koncerty plenerowe i bulwary, jesienią — parki i wydarzenia kulturalne, a zimą iluminacje świąteczne oraz wydarzenia organizowane w centrum miasta.

Warszawa stawia również na turystykę kulinarną. W promocyjnych zestawieniach podkreślana jest różnorodność restauracji, rozwój kuchni węgalskiej oraz popularność targów śniadaniowych i lokali na Pradze.

Coraz więcej atrakcji dla odwiedzających

Do najczęściej odwiedzanych miejsc należą również Pałac Kultury i Nauki, taras widokowy Varso Tower, Muzeum Polskiej Wódki czy Pałac w Wilanowie. Miasto rozwija także ofertę dla rodzin, turystów zagranicznych oraz osób szukających krótkich wyjazdów typu city break.

Promocja Warszawy na 2026 rok ma zachęcić zarówno polskich, jak i zagranicznych turystów do odwiedzenia stolicy i pokazania jej jako miasta nowoczesnego, dynamicznego i pełnego wydarzeń.

ALINA LASKOWSKA

NAUCZ SIĘ MÓWIĆ „NIE”

Kiedy przestajemy żyć wyłącznie oczekiwaniami innych ludzi, wszystko się zmienia. Zaczynamy sięgać po marzenia, próbować nowych rzeczy, podejmować decyzje, które wcześniej wydawały się zbyt trudne.

O asertywności rozmawiamy z Joanną Kowalik, mentorką relacji i odwagi.

— Często słyszymy: „bądź asertywna, będzie ci łatwiej w życiu”. A jednocześnie wiele osób uważa, że asertywność to bycie niegrzecznym. Skąd ten mit?

— Myślę, że szczególnie kobiety wciąż mierzą się z takim przekonaniem. Wiele z nich uważa, że bycie asertywną oznacza bycie agresywną, niemiłą czy konfliktową. Tymczasem asertywność absolutnie nie ma nic wspólnego z brakiem życzliwości. Można być jednocześnie asertywnym, uprzejmym i przyjemnym dla innych. Wszystko zależy od intencji i sposobu, w jaki komunikujemy swoje potrzeby.

— Jak więc odmówić i zachować spokój?

— Asertywność polega na wyrażaniu własnych potrzeb i granic spokojnie i z szacunkiem – zarówno do siebie, jak i do drugiej osoby. Niestety wiele kobiet nadal ma problem z wyrażaniem własnej opinii. Często wynika to

z niskiej samooceny i braku pewności siebie. Wciąż żyjemy w świecie, w którym wiele kobiet uważa, że zdanie innych jest ważniejsze niż ich własne. To się oczywiście zmienia, ale nie da się ukryć, że dużo pracy jeszcze przed nami.

— Dlaczego powiedzenie „nie” bywa dla nas tak trudne?

— W dużej mierze wynika z tego, jak myślimy o sobie. Jeśli kobieta ma niską samoocenę, powiedzenie „nie” może być dla niej bardzo trudne, szczególnie na początku. Dlatego warto zaczynać od małych kroków i ćwiczyć asertywność w bezpiecznych sytuacjach.

— Jakże to mogą być sytuacje?

— Może to być chociażby rozmowa z telemarketerem. Możemy jasno powiedzieć, oczywiście z szacunkiem do tej osoby, że nie jesteśmy zainteresowane jakąś ofertą. To drobna rzecz, ale daje poczucie sprawczości. Z czasem

Joanna Kowalik

Mentorka relacji i odwagi z Ol-sztyna. Specjalizuje się w uczeniu asertywności, pewności siebie, stawianiu zdrowych granic oraz komunikacji. Na co dzień prowadzi sesje coachingowe, warsztaty oraz aktywnie rozwija społeczność w mediach społecznościowych.

można przenosić tę umiejętność do trudniejszych sytuacji – na przykład w pracy czy w relacji z przełożonym.

— Czy są konkretne techniki, które pomagają w asertywnej komunikacji?

— Tak. Jedną z nich jest technika tzw. „zdarłej płyty”. Polega ona na tym, że spokojnie powtarzamy jedno zdanie albo wywiera presję, my wciąż powtarzamy swoją odpowiedź – spokojnie, ale stanowczo.

— Czyli na przykład: „Dziękuję, ale nie jestem zainteresowana”?

— Dokładnie. I powtarzamy to tak długo, aż druga osoba zrozumie, że nasza decyzja się nie zmieni. Drugą bardzo ważną metodą jest komunikat „ja”.

— Na czym polega ta technika?

— W komunikacie „ja” mówimy o swoich emocjach i potrzebach, zamiast oskarżać drugą osobę. Zamiast powiedzieć: „Nigdy nie przychodzisz na czas”, możemy powiedzieć: „Czuję się zlekceważona, kiedy ktoś spóźnia się na nasze spotkanie”. Skupiamy się na swoich uczuciach i potrzebach.

— Czy asertywności można się nauczyć?

— Zdecydowanie tak. To umiejętność, którą można wytrenować. Budowanie pewności siebie i asertywności jest trochę jak trening mięśnia – wymaga czasu i praktyki. Kluczowe jest jednak to, aby zacząć od pracy nad sobą.

— Czyli od zmiany sposobu myślenia o sobie?

— Tak, to jest absolutna podstawa. Sposób, w jaki myślimy o sobie, w ogromnym stopniu wpływa na nasze zachowanie, decyzje i sposób komunikacji z innymi ludźmi. Jeśli zaczniemy postrzegać siebie jako osoby wartościowe, kompetentne i mające prawo do własnego zdania, automatycznie zmienia się nasza postawa. Mówimy spokojniej, pewniej, częściej stawiamy granice i nie boimy się wyrażać swoich potrzeb. Co ciekawe, inni ludzie bardzo szybko wyczuwają, jaki mamy stosunek do samych siebie. Jeśli same traktujemy siebie z szacunkiem, otoczenie zaczyna reagować w podobny

sposób. Z kolei gdy wciąż podważamy swoją wartość, przepraszamy za swoje zdanie albo wycofujemy się z rozmów, wysyłamy sygnał, że nasze potrzeby są mniej ważne. Dlatego tak ważne jest budowanie zdrowego obrazu siebie i przekonania, że mamy prawo do szacunku, do własnych opinii i do stawiania granic.

— Czasami mówi się o afirmacjach – powtarzaniu przed lustrem pozytywnych zdań o sobie. Czy to działa?

— Są osoby, którym to pomaga, ale ja osobiście uważam, że dużo skuteczniejsze jest działanie. Kiedy zaczynamy podejmować konkretne kroki i zdobywać doświadczenie, nasza pewność siebie rośnie naturalnie.

— Jak ją budować?

— Bardzo ważne jest budowanie swoich zasobów – zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych. Mogą to być kompetencje, wiedza, doświadczenie, ale też rzeczy związane z naszym samopoczuciem, jak na przykład dbanie o wygląd czy styl.

— Czy naprawdę styl może mieć takie znaczenie?

— Tak, bo to wszystko wpływa na to, jak postrzegamy same siebie. Jeśli patrzymy w lustro i widzimy osobę, która nam się podoba, automatycznie czujemy się pewniej. To nie chodzi wyłącznie o wygląd w sensie estetycznym, ale o ogólne poczucie, że dbamy o siebie i traktujemy siebie z szacunkiem. Kiedy kobieta zakłada ubranie, w którym dobrze się czuje, kiedy widzi w lustrze zadbaną, uśmiechniętą osobę, jej postawa się zmienia – prostuje się, mówi pewniej, ma więcej odwagi w kontaktach z innymi. To działa też w drugą stronę. Ludzie bardzo szybko wyczuwają, jaki mamy stosunek do samych siebie. Jeśli my same patrzymy na siebie z życzliwością i akceptacją, inni również zaczynają nas tak odbierać. Dlatego dbanie o siebie – zarówno o wygląd, jak i o rozwój czy dobre samopoczucie – jest ważnym elementem budowania pewności siebie i asertywności.

— Jak jeszcze można wzmacniać swoją pewność siebie?

— Na przykład prowadząc dziennik osiągnięć i zapi-

sując w nim nawet drobne sukcesy. Warto też nie nazywać błędów porażkami, tylko traktować je jako lekcje. Ważne jest także ciągłe rozwijanie swoich kompetencji i korzystanie z własnych talentów.

— A co zrobić, żeby się nie poddać w tej drodze?

— Bardzo dużo zależy od naszej wewnętrznej motywacji. Niestety wiele kobiet wychowało się w środowiskach, w których były krytykowane, a ich osiągnięcia umniejszane. W dorosłym życiu mogą nadal funkcjonować z przekonaniem, że nie mają wpływu na swoje życie. Dopóki kobieta sama nie zrozumie, że może żyć inaczej i że zasługuje na szacunek, trudno będzie cokolwiek zmienić. Ja mogę pokazać narzędzia i kierunek, ale decyzja o zmianie zawsze należy do nas samych.

— Jak asertywność wpływa na codzienne życie?

— Bardzo pozytywnie. Poprawiają się relacje z partnerem, dziećmi, współpracownikami czy przełożonymi. Kobieta, która jest asertywna, ma więcej odwagi, by realizować swoje cele – na przykład poprosić o podwyżkę albo zawalczyć o własne pomysły. Jeśli jesteśmy asertywni, sięgamy po więcej. Widzimy coraz więcej kobiet przedsiębiorczych, liderek i właścielek firm. Coraz więcej z nich ma odwagę realizować swoje zamierzenia. Odnoszą sukcesy nie tylko w kraju, ale również w międzynarodowych korporacjach. To bardzo pozytywna zmiana.

— Na koniec – jak więc wychować dziewczynkę, żeby w przyszłości była pewna siebie i asertywna?

— Najważniejszy jest przykład rodziców. Dzieci uczą się przede wszystkim przez obserwację. Jeśli widzą rodziców, którzy są pewni siebie, szanują się nawzajem i komunikują się z szacunkiem, same będą powielały te wzorce.

— Czyli mniej teorii, więcej przykładu?

— Dokładnie. Do tego potrzebna jest bezwarunkowa miłość, wsparcie i akceptacja. To najlepszy fundament pod pewność siebie w dorosłym życiu.

KATARZYNA
JANKÓW-MAZURKIEWICZ

OJCIEC NA URLOPIE, MATKA W PRACY? DO CZASU

Na starcie różnice są minimalne, ale przy trzecim dziecku aktywność zawodowa mężczyzn szybuje, a kobiet drastycznie spada. Raport opublikowany przez ZUS obnaża też finansową przepaść w zasiłkach i pokazuje, jak zmieniło się podejście ojców do opieki w ciągu ostatnich lat.



Zakład Ubezpieczeń Społecznych oraz Fundacja Share the Care opublikowały raport „Równość rodzicielska w Polsce trzy lata od wdrożenia dyrektywy work-life balance”. Najmocniejszym punktem raportu jest zmiana dotycząca zaangażowania mężczyzn w wychowywanie dzieci.

Coraz więcej ojców na urloпах

W 2025 roku z urlopu rodzicielskiego skorzystało 24 proc. ojców, podczas gdy jeszcze w 2022 roku było to zaledwie 1 proc. W liczbach bezwzględnych oznacza to wzrost z 3,7 tys. do 57 tys. mężczyzn. Jak przekazuje ZUS, to bezpośredni efekt zmian w Kodeksie pracy po wdrożeniu unijnej dyrektywy work-life balance. Mimo to, statystyki pokazują, że mężczyźni wciąż podchodzą do opieki nad dziećmi ostrożnie. Średni czas trwania urlopu ojca to zaledwie 43 dni, podczas gdy matki korzystają z niego średnio przez 143 dni.

— Wrz z nowelizacją Kodeksu pracy ojcowie zyskali indywidualne prawo do części urlopu rodzicielskiego oraz 9 tygodniu urlopu rodzicielskiego, której nie mogą „oddać” mamie. Dlaczego wykorzystują jedynie nieco ponad 6 tygodni? To wymaga dalszych analiz — tłumaczy Karolina Andrian, członkini zarządu Fundacji Share the Care.

Choć sam wzrost wygląda imponująco, autorzy raportu zwracają uwagę, że dynamika nie jest już tak wysoka jak wcześniej. W porównaniu z 2024 rokiem udział ojców wzrósł o 7 punktów procentowych, a łączny skok przez trzy lata wyniósł 23 punkty.

— Skala zmian jest znacząca, ale spadek dynamiki pokazuje, że rodzice nadal napotykały bariery włączeniu życia zawodowego z rodzinnym. To sygnał, że potrzebne są dalsze działania systemowe, edukacyjne oraz większe zaangażowanie instytucji publicznych i pracodawców — mówi Mariusz Jedynak, członek zarządu ZUS.

Kilkadziesiąt złotych różnicy

Zaskoczeniem dla autorów raportu jest spadek zainteresowania urlopem ojcowskim (płatnym 100 proc.), przy jednoczesnym wzroście korzystania z urlopu rodzicielskiego (płatnego 70 proc.). Odsetek mężczyzn wybierających urlop ojcowski spadł z 64 proc. w 2024 roku do 58 proc. w 2025 roku. Z danych wynika też ciekawa zależność finansowa. Średni dzienny zasiłek ojca za urlop rodzicielski wynosił 255 zł, a matki 175 zł. Różnica nadal jest wyraźna, choć – jak przekazuje ZUS – stopniowo się zmniejsza.

— Od kilku lat obserwujemy, że różnica w wysokości zasiłków matek i ojców się zmniejsza, co jest pozytywnym zjawiskiem. Udział za-

silku matek w zasiłku ojców wzrósł z 64 proc. w 2024 roku do 69 proc. w 2025 roku, jednak nadal pozostaje wyraźny. W przypadku urlopów macierzyńskiego i ojcowskiego różnice są mniejsze – wskaźnik ten wynosi 78 proc. — komentuje Mariusz Jedynak z ZUS.

Aktywność zawodowa a liczba dzieci

Kiedy bezdziejne kobiety są aktywne zawodowo wniemał identycznym stopniu co bezdziejni mężczyźni (86 proc. i 88 proc.), raport potwierdza, że pojawienie się dziecka zmienia sytuację kobiet na rynku pracy.

Przy trójce dzieci aktywność zawodowa kobiet spada do 64 proc., natomiast u ojców rośnie aż do 95 proc. Kobiety wciąż dominują również w opiece nad chorym dzieckiem – w 2025 r. wykorzystały one 78 proc. dni absencji z tego tytułu.

Większa empatia dla matek

Jak przekazuje ZUS, w kwietniu ma zostać opublikowany poradnik dla kobiet w ciąży i młodych mam, który pomoże poruszać się po systemie świadczeń i ubezpieczeń społecznych. Uruchomiono również specjalną skrzynkę mama@zus.pl, gdzie można kierować pytania dotyczące świadczeń, zwolnień i praw związanych z ciążą oraz n rodzinami dziecka.

KK

KAZDA Z NAS ZASŁUGUJE NA TO, BY BYĆ SZCZĘŚLIWĄ

Przez ponad 16 lat była ofiarą przemocy. Mąż zgotował jej piekło, był sadystą, a z zadawania bólu czerpał satysfakcję. Żyła w pięknej złotej klatce, w której musiała znosić upokorzenia, wyzwiska i bicie. Katarzyna cierpiąca, ale wstydziła się powiedzieć komukolwiek, co tak naprawdę dzieje się w jej domu.



Przez wiele lat Katarzyna była ofiarą przemocy fizycznej i psychicznej. Cierpiąca ona i dzieci, które były świadkami częstych awantur

— Przemoc dotyka nie tylko ludzi biednych, z patologicznych rodzin. Zdarza się też w domach, które z pozoru są idealne — mówi Katarzyna*. — Przez wiele lat znosiłam upokorzenia, bicie, wyzwiska. Nie umiałam przeciwstawić się mężowi. On, człowiek na stanowisku, szanowany przez pracowników, sąsiadów... Czy ten człowiek miałby być katem? Kto by w to uwierzył? Bałam się odejść

od niego, bo myślałam, że dzieci będą miały mi za złe, że nikt nie uwierzy.

Życie w ciągłym strachu

Katarzyna ma 44 lata i jest mamą trójki dzieci. Dwa lata temu postanowiła odejść od męża, który przez lata znęcał się psychicznie i fizycznie nad nią. Kobieta pracuje zawodowo, choć mąż był temu przeciwny, bo chciał, żeby zajęła się

domem i rodziną. Piękna, elegancka kobieta o smutnych oczach, w których wciąż widać cierpienie. To właśnie one przykuwają największą uwagę...

— Wszystko zaczęło się tak pięknie, jak w bajce. Były romantyczne spotkania, kwiaty bez szczególnej okazji, miłość, a potem ślub i duże wesele — wspomina. — Pierwsze miesiące były cudowne, ale dość szybko okazało się, że mój mąż nie

liczy się z moim zdaniem, że wszystko musi być tak, jak on chce. Nie było dnia, żeby nie zwrócił mi uwagi, że robię coś nie po jego myśli. Zabronił spotykać mi się z koleżankami, bo mówił, że są głupie. Tylko jego rodzina i znajomi mogli pojawiać się w naszym domu. On siedział z nimi przy stole, a ja tylko serwowałam jedzenie i zmieniałam zastawę. Potrafił się śmiać, że „żonę trzeba sobie wychować”.

Początkowo próbowałam protestować, ale jak raz czy dwa dostałam w głowę, przestałam reagować.

Każdy pretekst był dobry, żeby bić

Katarzyna skończyła szkołę średnią a potem studium. Od początku małżeństwa pracowała zawodowo. Wybuchy gniewu męża tłumaczyła sobie jego nerwową pracą lub swoim nieadekwatnym zachowaniem do

sytuacji. Szukała przyczyny w sobie — nigdy w mężu. Na spotkaniach rodzinnych, weselach i imprezach uchodzili za parę piękną i idealną. Kiedy na świecie pojawiły się dzieci, myślała, że jej relacje z mężem się poprawią. Niestety zamiast lepiej było już tylko gorzej. Mężowi przeszkadzał płacz dzieci, porzucane zabawki. Coraz częściej kobieta „obrywała” za bałagan, za nie taki obiad, za to, że

kotlet był za słony czy pogoda jest brzydka. Każdy pretekst był dobry. Mąż nie przebiegał też w słowach. Nie zwracał uwagi też na to, że dzieci widzą i słyszą ciągle awantury.

— Bił najczęściej tak, żeby nie było śladów. Czasem zdarzało się, że podbił mi oko, ale wtedy śmiał się do znajomych, że jestem taka niezdarą i spadłam ze schodów lub otwierałam szafkę i uderzyłam się drzwiczkami — opowiada. — Nigdy nikomu nie opowiedziałam o tym, co się dzieje w naszym domu. Bałam się i wstydziłam. Koleżanki z pracy zazdrościły mi, że pobydrowaliśmy dom, że mamy dobre auto i markowe ciuchy... Mnie to nie cieszyło, ale nie umiałam przełamać się i powiedzieć, że dzieje mi się krzywda.

Nie był dobrym ojcem

Dzieci bały się swojego ojca, choć ich nie bił. Jednak życie w ciągłym strachu, widok płaczącej matki odcisnęło w nich swoje piętno. Zdarzało się, że córka moczyła się w nocy. Zawsze prosiła matkę, żeby nic nie mówiła ojcu, bo bała się, że i ona mogłaby zostać ukarana.

— Mąż nigdy nie uderzył dzieci, ale wiele razy byli świadkami awantur, jakie mi robił — mówi ze smutkiem Katarzyna. — Pamiętam, że kiedyś młodszy syn rozplakał się podczas naszej kłótni. Mąż wyzwał go od mięczaków i kazał wyjść z pokoju. Córka na każdy głośniejszy odgłos reagowała nerwowo, często płakała. Dziś, kiedy myślę o tych sytuacjach, jestem przekonana, że dzieciom było trudno słuchać tego wszystkiego. Żyliśmy w pięknym domu, ale brakowało w nim miłości i zrozumienia. Tłumaczyłam dzieciom, kiedy były małe, że tata krzyczy, bo miał trudny dzień w pracy. Kiedy podrosły, nie mówiłam już nic.

Dzieci uczyły się dobrze, były grzeczne, jednak nie miały przyjaciół, nie zapraszały do siebie innych dzieci. Na ich twarzach rzadko pojawiał się uśmiech. Tylko czas spędzany u babci — mamy Katarzyny był czasem beztroski i szczęśliwy.

Odejść od kata nie jest łatwo

Kiedy najstarszy syn Katarzyny poszedł do szkoły średniej, kobieta zaczęła coraz częściej myśleć o rozwodzie. Postanowiła powiedzieć o tym mężowi. Mężczyzna wpadł w furję i dotkliwie ją pobił. Wtedy

po raz pierwszy odważyła się i zadzwoniła po policję.

— Zrozumiałam, że muszę odejść, bo nic mnie z tym człowiekiem nie łączy — mówi. — Mężowi założono niebieską kartę. W szpitalu zrobiono mi obdukcję. Postanowiłam się wyprowadzić. Kuzynka pomogła mi zabrać trochę rzeczy i zawiozła nas do mojej mamy. Zamykając drzwi domu, pomyślałam tylko, że spędziłam tu tyle lat, do których nie chcę wracać. U mamy jest nam trochę ciasno, ale teraz jesteśmy szczęśliwi. Od męża dzieli mnie jakieś 200 kilometrów, jednak rany na psychice są wciąż świeże. Dzieci powoli uczą się żyć bez strachu. Kiedy słyszę ich śmiech, wiem, że podjęłam dobrą decyzję.

Zaczęli nowe życie

Rodzina stara się nie wracać do bolesnych wspomnień. Są razem i są bezpieczni — to dla nich najważniejsze. Uczą się żyć na nowo, cieszą się, w nowych szkołach znaleźli przyjaciół i dziecięcą radość. Już nie boją się, że za spóźnieniem ktoś na nich nakrzyczy czy będzie się z nich wyśmiewał przez gorszą ocenę. Dzieci korzystają też z pomocy psychologa. Każdego dnia jest lepiej.

— Dziś czuję, że jestem wolna i nie pozwolę już się skrzywdzić. Każdej kobiecie radzę, by nie tkwiła w związku, w którym przemoc staje się codziennością — przekonuje Katarzyna. — To nie jest życie. Nie pozwólmy się krzywdzić, nie oszukujmy się, że będzie lepiej. Kiedy widzę, jak moje dzieci się uśmiechają, jestem szczęśliwa, bo widzę w nich oczach radość i miłość. Chcę wykorzystać teraz każdy dzień, by zacząć żyć na nowo, w pełni. Żałuję, że tak długo nie potrafiłam podjąć decyzji o odejściu od męża. Mam nadzieję, że moja historia pomoże innym kobietom podjąć właściwą decyzję. Nie możemy pozwalać na krzywdzenie siebie i swoich bliskich. Nie fundujmy naszym dzieciom traumy, którą trudno zapomnieć i uleczyć. Każda z nas zasługuje przecież, by być szczęśliwa i kochana, a nasze dzieci mają prawo być bezpieczne i spokojnie zasypiać w swoich łóżkach.

JOANNA KARZYŃSKA

*IMIĘ NA PROŚBĘ
BOHATERKI ZOSTAŁO ZMIENIONE

BĘDĘ NAJLEPSZYM OJCEM I MĘŻEM

Jako mały chłopiec stracił matkę, potem brata. Ojciec wołał pić, niż opiekować się dziećmi. — Miałem 14 lat, jak sobie obiecałem, że nie zgotuję takiego piekła swoim dzieciom — wspomina.

Marcin:

— Obiecałem sobie, że będę takim ojcem, jakiego sam nigdy nie miałem



Marcin urodził się 42 lata temu w małej, popegeerowskiej wsi. Był najmłodszy z trójki rodzeństwa. Jego mama zajmowała się domem i dziećmi, a ojciec pracował w pegeerze jako traktorzysta.

— Żyliśmy jak wiele rodzin w takich wsiach. Nie byliśmy bogaci ani też biedni. Wystarczyło na jedzenie, opłaty i czasem jakiś wyjazd do miasta — opowiada. — Lubilem tę naszą wieś, bo wszyscy się znaliśmy. Z innymi dziećmi biegaliśmy po polach, latem pomagaliśmy w sianokosach, jesienią w wykopkach. Dostawaliśmy za to zawsze parę groszy na oranżadę. Pamiętam jej smak do dziś. Wieczorami siadaliśmy przed naszym blokiem i snuliśmy plany, co będziemy robić, gdzie chcielibyśmy pojechać, oczym marzymy. To takie miłe wspomnienia. Niestety los bywa przekorny.

Śmierć matki

Miał siedem lat, gdy nagle zmarła jego mama. To był szok dla wszystkich, a w szczególności dla osieroconych dzieci. W domu zapanowały smutek i pustka. Starsza siostra, 11-latką, starała się przejąć obowiązki po zmarłej matce, jednak wciąż była dzieckiem. Ojciec zalał się i zaczął pić. Coraz mniej interesował się dziećmi i tym, czy mają co jeść i w czym iść do szkoły. Początkowo pomagali im rodzina i sąsiedzi, jednak z czasem każdy zapomniał o maluchach.

— W domu zaczęło brakować jedzenia, ubrań, butów i podstawowych rzeczy do życia — mówi Marcin. — Jak mama żyła, to po powrocie ze szkoły czekał na nas ciepły posiłek, mieliśmy zawsze czyste ubrania i sprzątnięty dom. Po jej śmierci jak najdłużej zwlekaliśmy z powrotem do mieszkania. Bywało, że brakowało chleba, a ojciec z kumplami siedział i pił. Najlepiej było, jak ojciec spał. Bo jak był pijany i zły, to obrywał nam się po głowie. Było źle, ale nasz koszmar zaczął się, jak ojca wyrzucili z pracy za picie. Wtedy awantury stały się codziennością.

Trafili do domu dziecka

Po dwóch latach życia w takim koszmarze ktoś doniósł do opieki społecznej, że w tej rodzinie źle się dzieje. Kilkakrotnie pracownicy odwiedzali mieszkanie, ale za każdym razem zastawali w nim pijanego ojca i trójkę głodnych, przerażonych dzieci.

— Miałem dziewięć lat, gdy podczas zimy zachorował mój starszy brat Adaś — opowiada. — Chodziliśmy do szkoły, mimo że była zima, w trampkach i ubraniach, które podarowali nam sąsiedzi. Przemarzliliśmy, najbardziej Adaś. Zachorował, ale ojciec nie poszedł z nim do lekarza; mówił, że udaje. Kiedy po kilku dniach jego stan się nie poprawiał i jedna z sąsiadek zobaczyła, jak wygląda, wezwwała karet-

kę. Niestety, brata nie udało się uratować. Zaraz po pogrzebie przyjechała milicja z paniami z opieki i zabrali nas do pogotowia opiekuńczego. Tak zaczęła się nasza kilkuletnia tułaczka: pogotowie, rodziny zastępcze, dom dziecka. Nikt, kto nie przeżył takiej sytuacji, nie będzie w stanie zrozumieć i wyobrazić sobie, jak to jest.

Byli tanią siłą roboczą...

Początkowo rodzeństwo nie potrafiło pogodzić się z tym, że ich zabrano z domu. Byli bezpieczni, zadbani i nie chodzili już głodni, jednak tęsknili do swojej starej szkoły, kolegów i domu, w którym spędzili dzieciństwo. Ojcu nie chcieli wspominać. Pewnego dnia powiedziano im, że zamieszkają w rodzinie zastępczej.

— Tego dnia kazano nam zachowywać się wyjątkowo grzecznie — wspomina Marcin. — Czekaliśmy na nową mamę i nowego tatę. Chcieliśmy, żeby ktoś nas pokochał i zabrał jak inne dzieci do domu. Eleganckie małżeństwo oglądało nas ze wszystkich stron. Odpowiadaliśmy na ich pytania. Tak trafiliśmy do ludzi, którzy nie mieli dzieci. Nie umieliśmy się porozumieć. Byli dla nas bardzo oschli, nie okazywali uczuć, tylko wydawali polecenia. Wciąż byli niezadowoleni, że ze szkoły nie przynosimy samych piątek, że się pobrudziliśmy, że za głośno się śmiejemy... Byliśmy u nich siedem

miesięcy. Potem nas oddali, bo nie o takich dzieciach marzyli. Bardzo z siostrą płakaliśmy, przepraszaliśmy i obiecywaliśmy, że będziemy grzeczni, ale i tak nas oddali.

Potem rodzeństwo przygarnęła kolejna rodzina, która miała gospodarstwo, więc bardzo potrzebowała rąk do pracy. Nie chcieli dzieci, ale pracowników.

Marcin i jego siostra ciężko pracowali, szczególnie wiosną i latem. Nowym rodzicom nie zależało na edukacji dzieci. Rodzeństwo często opuszczało szkołę, nie dostało promocji do kolejnej klasy. Po kilku kontrolach dzieci znów trafiły do placówki.

Będę najlepszym ojcem

W końcu kiedy siostra Marcina uzyskała pełnoletność, poszła do pracy, wynajęła mieszkanie i zabrała brata do siebie. Marcin skończył szkołę zawodową i też zaczął pracować. Ożenił się, ma cudowną żonę i wspaniałe dzieci.

— Przez tych kilka lat dużo z siostrą przeżyliśmy, jednak zawsze się wspieraliśmy — podkreśla. — To dla mnie najważniejsza osoba; ma wspaniałego męża i dzieci. Ja też sześć lat temu się ożeniłem; mam dwóch synów, swoją firmę. Doceniam każdy dzień z rodziną i to, co Bóg mi dał. Chciałbym być takim ojcem, jakiego ja sam nigdy nie miałem. Moi synowie to mój cały świat. Ojciec zmarł dwa lata temu. Zorganizowaliśmy z siostrą jego pogrzeb. Przez całą mszę pogrzebową płakałem z żalu za straconym dzieciństwem, że nigdy nie miałem oparcia w ojcu. Choć jestem dorosły, to zazdroścę innym, że mają rodziców, których mogą kochać, odwiedzać, liczyć na nich w trudnych chwilach. Pamiętam, że jak miałem jakieś 14 lat, to sobie obiecałem, że nigdy nie zgotuję takiego piekła swoim dzieciom. Będę najlepszym ojcem i mężem. Wiem, jak to jest być odrącanym, porzuconym czy oddanym jak niepotrzebna rzecz...

JOANNA KARZYŃSKA

MAGAZYN TURYSTYCZNY

Polska • Świat • Warmia i Mazury

**Zaplanuj kolejny wyjazd
z najnowszym numerem!**



**Nowe
wydanie
jest już
dostępne!**

**Magazyn dostępny w salonach Empik, na lotniskach i dworcach,
w salonikach prasowych oraz w innych punktach sprzedaży prasy w całej Polsce.**