

Prof. Bogdan Góralczyk
To może być bardzo długa wojna

Jak przywrócić
Odrę do życia

Afganistan
– rok pod rządami talibów

Wracamy do katastrofy
pod Szczekocinami

HORROR W TAXI

APLIKACJA

GWAŁTU



C I S Z A Z A B I J A

GWIAZDA SERIALU SQUID GAME W FILMIE

P Ó Ł N O C

W DOBRYCH KINACH

W RÓLACH GŁÓWNYCH JIN KI-JOO WI HA-JUN PARK HOON GIL HAE-YEON KIM HYE-YOON

CJ ENM PRZEDSTAWIA PRODUKCJE PEPPERMINT&COMPANY WYPRODUKOWANO PRZEZ KIM HYUN-WOO KOPRODUKCJA JEONG YONG-WOOK
REŻYSERIA KWON OH-SEUNG SCENARIUSZ KWON OH-SEUNG ZDJĘCIA CHA TAEK-GYUN(C.G.K.) OŚWIETLENIE LEE JE-WOO
KIEROWNICTWO PRODUKCJI LEE BYUNG-JUN (NEXT STUDIOS) MONTAŻ LEE GANG-HEE MUZYKA HWANG SANG-JUN UDZWIĘKOWIENIE JUNG HYUN-SOO(K.P.A.)
EFEKTY DŹWIKOWE SUNG YOON-YONG LEE IN-GYU KOSTIUMY CHOI EUI-YOUNG MAKE UP & HAIR KIM HYUN-JUNG KASKADERZY JEON JAE-HYUNG
EFEKTY SPECJALNE LEE DONG-HO SCENOGRAFIA PEE DAE-SUNG POST PRODUKCJA CHOI JIN-SEOP KOLOR NOH BYOUNG-WOOK
KIEROWNIK PLANU SEO KWANG-HWAN ASYSTENT REŻYSERA DAE-HEE AGENT SPRZEDAŻY FINECUT

©2021 PEPPERMINT&COMPANY & CJ ENM ALL RIGHTS RESERVED

filmosfera

NEON

NETFLIX

P

IRKA

diastudenta.pl

ONIX



PiS sprawnego państwa nie zbuduje

Okres wakacyjny przez lata przebiegał w dość powtarzalny sposób. Gdy świat polityki udawał się na odpoczynek, Jarosław Kaczyński zaskakiwał wszystkich jakąś wrzutką, nieoczekiwaną inicjatywą. Tym razem zdarzyło się coś innego – to szef PiS, zmęczony „objazdem po kraju”, udał się na ładowanie akumulatorów, a w tym czasie wybuchła wielka katastrofa ekologiczna, zatrucie Odry. Podkreślam – jest to największa katastrofa ekologiczna w III RP. Warto mieć tę świadomość, bo jeśli ktoś wiedzę czerpie z TVP Info, pomyśli, że to detal, trochę ryb się potruło w zasadzie nie wiadomo dlaczego.

Przyjmijmy więc do wiadomości, że to nie detal. Powinniśmy też przyjąć do wiadomości drugą oczywistość – Jarosław Kaczyński nie ma już siły, by narzucać Polsce swoją narrację. Próbował, kierując armaty propagandowe na Niemcy, ale na razie słabo mu to wychodzi.

Jest jeszcze trzeci element całej sprawy. Wszyscy zastanawiamy się, jak to możliwe, że Odra umierała całymi tygodniami, dziesiątki ton martwych ryb były wyciągane z rzeki, a ludzie PiS, odpowiedzialni za wody, za środowisko, wojewodowie, udawali, że nic się nie dzieje. I że nie mieli nam nic do powiedzenia, poza krzykami propagandowymi, że opozycja, że Niemcy itd. Odpowiedź na to pytanie jest prosta – bo oni nie mają nic do zaferowania

Polsce. Na kumplach z partii, różnych krewnych i znajomych sprawnego państwa się nie zbuduje. A takie właśnie państwo stworzyło PiS. Przerobiło III RP, też przecież nie najsprawniejszą, na państwo partyjne, w którym wola szefa partii jest ważniejsza niż zapisy prawa, normy postępowania, zasady awansów. Na państwo piramidę, w którym wódz decyduje o obsadzie najważniejszych stanowisk, potem mniejsi wodzowie o stanowiskach kolejnych, ci o następnych – i tak to idzie w dół. Kompetencje, wykształcenie, doświadczenie? A któż o to pyta? W efekcie 90% Polaków w takim państwie nie ma szans, to obywatela drugiej kategorii.

Takie państwo każdego dnia widzimy w działaniu. Czy raczej w niedziałaniu. Choć dodajmy, że pewne rzeczy funkcjonują w nim sprawnie – to comiesięczne przelewy i przetargi na samochody służbowe.

Afera z zatruciem Odry była więc z tego punktu widzenia nieuchronna. Nieudacznicy i lenie zawsze będą powodować kłopoty. Dziś mamy Odrę, jutro pewnie wybuchnie jakaś inna afery, pojutrze kolejna... I też będzie to zamiatane pod dywan. Przy okrzykach, że wrogowie źle życzą Polsce.

Ludzie od Kaczyńskiego uwierzyli, że państwo to PiS. A my?

BAKOWSKI



PRENUMERATA POCZTOWA

Masz problem ze znalezieniem PRZEGLĄDU w kiosku ?

Zamów prenumeratę pocztową na IV kwartał w cenie 72,80 zł

Jeden egzemplarz w prenumeracie tylko 5,60 zł!

Zamówienia można składać **do 25 sierpnia 2022 r.** we wszystkich placówkach pocztowych na terenie kraju lub u listonoszy albo drogą elektroniczną pod adresem: prenumerata.poczta-polska.pl

W NUMERZE

KRAJ

- 8 Aplikacja gwałtu
Niesprawdzeni kierowcy wożą pasażerów
- 14 Odra – krajobraz po katastrofie
Kto przywróci rzekę do życia
- 36 Jak porucznik z Olsztyna schwytał
zbrodniarza wojennego
- 40 Cafe tory były we krwi
Katastrofa pod Szczekocinami

ZAGRANICA

- 12 Za szybami taksówki ze smartfona
Uber potwierdza przestępstwa
- 18 Czas nowej zimnej wojny
– rozmowa z prof. Bogdanem Góralczykiem
- 22 Byle jak, ale stabilnie
Afganistan pod rządami talibów
- 26 Rekin znów żeruje
Korespondencja z Włoch

HISTORIA

- 30 Powstanie – rozdział wciąż otwarty
- 31 Niezagojona rana Osmańczyka
O powstańczej beznadziei
- 32 Internowanie „czerwonych” Hiszpanów
Republikanie w obozach

OPINIE

- 44 Piotr Kimla
Puszenie się

PRZEGLĄD ZWIĄZKOWY

- 46 Związki zawodowe
a migracja w Polsce

KULTURA

- 48 Mówię, więc jestem
– rozmowa z Lidią Dudą
- 51 Culturalia
- 52 Pocałunek śmierci
Dmitrij Wrubel między dwoma światami
- 66 Odszkolnić!

ZDROWIE

- 54 Powrót wstydliwych schorzeń
Choroby weneryczne w natarciu

PSYCHOLOGIA

- 58 Kłamstwa, w które wierzymy
Ludzie lubią być oszukiwani

FELIETONY I KOMENTARZE

- 3 Robert Walenciak
PiS sprawnego państwa nie zbuduje
- 17 Roman Kurkiewicz
Albo algi, albo śmierć
- 25 Andrzej Szahaj
Turbokapitalizm i epidemia chamstwa
- 35 Tomasz Jastrun
Atomowa wieś
- 39 Wojciech Kuczok
Śnięte, a niepojęte
- 53 Agnieszka Wolny-Hamkało
Odrze, na pozegnanie



12

ZAGRANICA

ZA SZYBAMI TAKSÓWKI ZE SMARTFONA Uber potwierdza przestępstwa



22

ZAGRANICA

BYLE JAK, ALE STABILNIE

Afganistan pod rządami talibów

58

PSYCHOLOGIA

KŁAMSTWA, W KTÓRE WIERZYMYS

Ludzie lubią być oszukiwani



Projekt okładki: Ed Mund

FOT. SHUTTERSTOCK





✉ Grubi do bicia

Na marginesie artykułu „Grubi do bicia” (PRZEGLĄD nr 33), współczując osobom chorującym na otyłość, chciałbym przypomnieć, że przyczyną otyłości jest przewlekłe przyjmowanie z pokarmem większej ilości kalorii, niż się ich spala. Tylko tyle. Ten nadmiar jest następnie magazynowany w tkance tłuszczowej. Obliczenie zarówno dziennego zużycia kalorii, jak również ilości oraz rodzaju pożywienia, które dostarczy tyle, a nie więcej kalorii, to zadanie na poziomie arytmetyki ze szkoły podstawowej. Zresztą nie trzeba liczyć. Wystarczy, gdy się zauważy zwiększenie masy ciała o 1-2 kg, coś odjąć od wcześniej przyjmowanego pożywienia. O ile mi wiadomo, nikt tych ludzi (z wyjątkiem nieszczęsnych dzieci tuczonych przez mamusie) przymusowo nie przekarmia. Robią to sami i sami robią sobie krzywdę. Leczyć to trudno, ale można zapobiegać, nie dopuszczając do wykształcenia u siebie złych nawyków żywieniowych. Do wymienionych w artykule wielu powodów medycznych trzeba dodać polityczny. W poprzednim systemie to zjawisko nie występowało na zauważalną skalę.

prof. Wiesław W. Jędrzejczak

Obżarstwo to nałóg. Taki jak picie alkoholu, narkotyki czy nikotyna. Różnica jest taka, że jeść trzeba. Żeby wyleczyć się z nałogu, potrzebna jest pomoc. Alkoholik, narkoman, nawet palacz mogą liczyć na jakąś pomoc lekarską. Leczenie zaburzeń odżywiania leży i kwiczy. A nawet jak ktoś pilnuje diety, jest aktywny fizycznie, to niekoniecznie jest szczupły, szczególnie w późniejszych latach życia. Ale syty głodnego nie zrozumie.

Joanna Rowińska

f Dyscyplinarka za wywiad dla PRZEGLĄDU

Ludzie u nas nie mają znaczenia, choćby byli to znakomici fachowcy. Szczyt nastąpił, kiedy do władzy doszli Tusk i jego sojusznicy. Ileż osób odeszło w tym czasie z wymiaru sprawiedliwości czy służb mundurowych! Zaczęto przyjmować ludzi po znajomości. Dzieła zniszczenia dopełniło PiS. Błaszczak wyrzuca prawie 4 tys. oficerów – a byli to znakomici fachowcy – tylko dlatego, że pierwsze gwiazdki oficerskie dostali ze socjalizmu. Wielu z nich dobijało pięćdziesiątki. W innych służbach działo się podobnie. Dzisiaj trzeba walczyć na wszystkich frontach, aby w końcu to działało na zasadach demokracji. Pani prokurator, powodzenia!

Andrzej Kościański

f Władzy raz zdobytej nie oddamy nigdy

Fakt, że PiS chce tylko władzy, jest ewidentny. Na Platformę nie zgłoszuję. PO przez lata szła ręką w rękę z PiS, to nie jest żadne centrum, a teraz partię Tuska reklamuje się jak środki myjące czy piwo. A ja propagandzie-reklamie nie ufam, co dotyczy również PiS. Oba te pravicowe ugrupowania psuły państwo. Szanse Lewicy na wygraną są rzeczywiście niewielkie z braku wyrazistego przywództwa i przez nieumiejętność połączenia sił, ale na odsunięcie partii Kaczyńskiego już spore. Wiele zależy od tego, jak zgłoszą młodzi wyborcy.

Ewa Wesółowska



ZDJĘCIE TYGODNIA

Bociany wkrótce odlecą do ciepłych krajów. Rozpoczęły się sejmiki, podczas których ptaki gromadzą się w stada nawet po 50 osobników. Żerują przez kilka dni na łąkach, przygotowując się do długiego lotu.



Inflacja znowu większa. W lipcu osiągnęła **15,6%** i była najwyższa od marca 1997 r.

Po 10 latach śledztwa **prokuratura Ziobry** umorzyła postępowanie prowadzone przeciwko **Jolancie i Aleksandrowi Kwaśniewskim** w sprawie nieruchomości w Kazimierzu Dolnym. **Mariusz Kamiński** jako były szef CBA posłużył się prowokacją ujawnioną później przez ówczesnego agenta Tomasza Kaczmarka. W państwie prawa Kamiński za długą listę działań przestępczych musi ponieść odpowiedzialność karną („Nie”).

W ciągu trzech miesięcy wojny na Ukrainie Polacy wydali z prywatnych portfeli na pomoc uchodźcom 10 mld zł, z pieniędzy publicznych poszło 16 mld zł. 3% mieszkańców największych miast przyjęło 526 tys. Ukraińców pod swój dach (najwięcej, ponad 100 tys., w Warszawie i we Wrocławiu). Większość znalazła schronienie u mieszkających w Polsce Ukraińców (**Polski Instytut Ekonomiczny**).

Małgorzata Tracz, liderka Zielonych, posłanka KO, jako pierwsza 3 sierpnia złożyła interpelację w sprawie zanieczyszczenia dolnośląskiego odcinka Odry, na podstawie informacji **Andrzeja Świętacha**, prezesa okręgu Polskiego Związku Wędkarskiego we Wrocławiu. Odpowiedzi na tę interpelację nie dostała.

Wicepremier **Piotr Gliński**, powołując **Bronisława Wildsteina** do rady muzeum Polin, pokazał środowiskom skupionym wokół tej instytucji gest Kozakiewiczza. **Prof. Hartmana**, który skrytykował tę decyzję,

Dawid Wildstein (syn) nazywał antysemitą i chamem, którym powinna się zająć jego macierzysta uczelnia, czyli Uniwersytet Jagielloński. Jak widać, wśród Żydów też nie brakuje głupków. I donosicieli.

Okazuje się, że biuro podróży **U Brata Józefa**, którego właścicielem jest Jarosław Miłkowski, nie ma wymaganego prawnie wpisu do rejestru organizatorów turystyki. W katastrofie autokaru w Chorwacji zginęło 13 osób pielgrzymujących do Medjugorje.

Wiemy, co było przyczyną awarii bloku 910 MW elektrowni Jaworzno. W węglu sprowadzonym z Indochin były kamienie, stalowe pręty, śruby, gwoździe, żwir i opony. Ciekawe, ile dojna zmiana zapłaciła za ten chłam.

NIK wystąpiła do prokuratury w sprawie niedopełnienia obowiązków w związku z finansowaniem całości inwestycji w elektrowni Ostrołęka. Zmarnowano prawie 1,3 mld zł, bo budowa została wstrzymana.

Wydział Cywilny Sądu Okręgowego w Warszawie, który miał usprawnić rozpatrywanie spraw frankowych, został de facto zablokowany liczbą pozwów. Aktualnie zarejestrowanych jest prawie 31 tys. spraw. Przy obecnym zatrudnieniu zajmie to sędziom około pięciu-sześciu lat.

Państwowa firma Energa od końca 2015 r. miała 11 prezesów, Polska Grupa Zbrojeniowa siedmiu, a Alior Bank pięciu od 2017 r. Karuzela kadrowa kręci się coraz szybciej i obejmuje wszystkie spółki skarbu państwa.

PRZEBŁYSKI

Nawrocki głęboko wierzy

Minął rok panowania Karola Nawrockiego w IPN. Efekty? Przykręcanie śruby pracownikom i wielki pociąg do mediów. Prezes kocha kamery, występy i wywiady. Nazywają go „Obalaczem”, bo jedyne, co mu się udało, to gnębienie lokalnych samorządów, by burzyły pomniki ze starego systemu. W zamian mogą sobie postawić pomnik Lecha Kaczyńskiego albo jakiegoś „wyklętego”. Nadawałby się Józef Franczak „Laluś”, który ukrywał się do 1963 r. „Laluś” w każdym powiecie jako cel Nawrockiego.

Bo innych sukcesów brak. Na Ukrainę ludzi z IPN ciągle nie wpuszczają. Co prezes Nawrocki opisuje w zadziwiający sposób: „Głęboko wierzę, że nasi ukraińscy bracia dojrzeją do decyzji pozwalającej polskim badaczom na powrót do pracy”.



Pomysłowy zwiastun

Mina człowieka pewnego siebie. Garnitury modne. Koszule i krawaty eleganckie. Widać, że modelowi ze zdjęć dobrze się wiedzie. No bo, jak mówi lud, gdy się jest prezesem, to się ma. A Marcin



Zarzecki prezesem jest. I to narodowym. Bo rządzi Polską Fundacją Narodową. Nie stylizujecie? To wstyd.

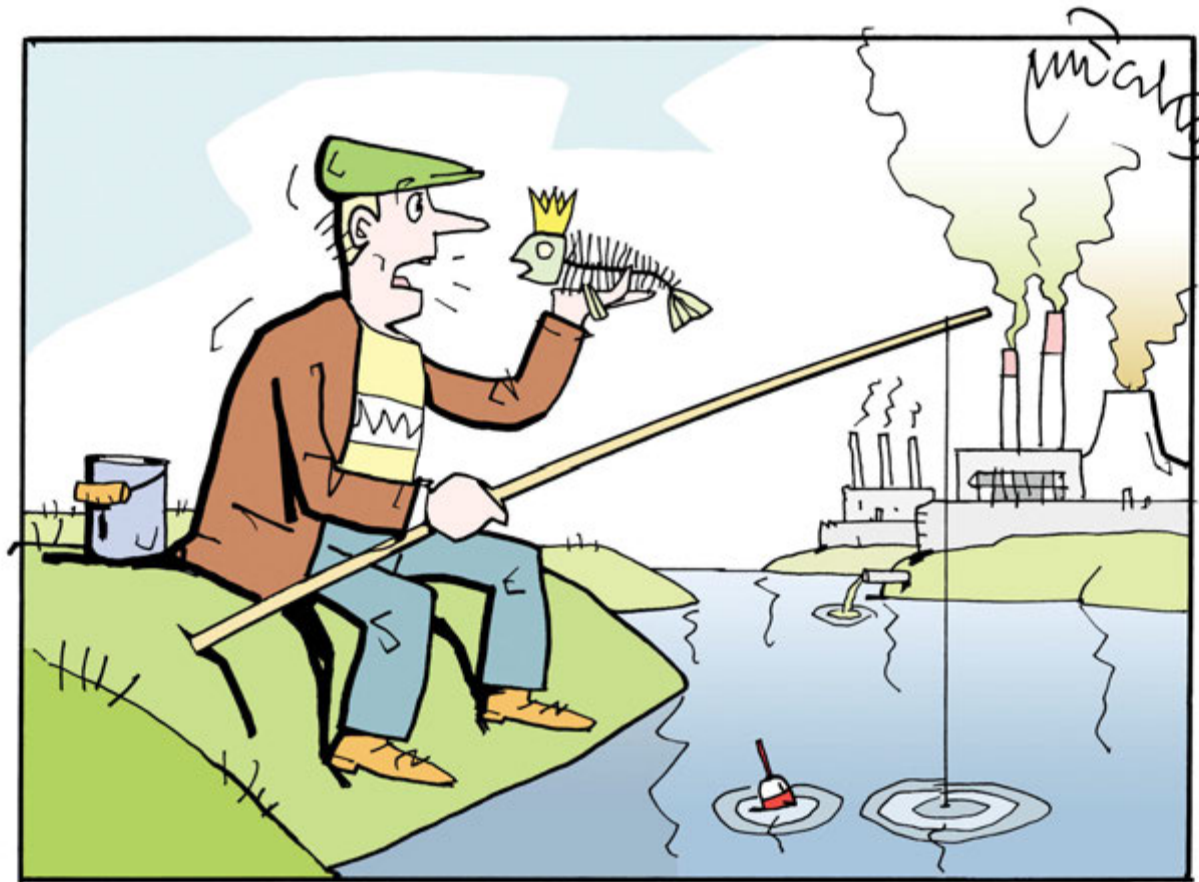
Bo to dla was, drodzy czytelnicy, Zarzecki realizuje pionierski projekt „Zwiastun”. Cel jest ambitny. Promocja Polski wśród żołnierzy NATO. Niestety, trzeba będzie się naharować. Ileż to wyjazdów! Lanczów, koktajli, wizyt i rewizyt. Żłaknieni wiedzy o historii Polski żołnierze z całego świata czekają na prezesa Zarzeckiego i jego uroczą ekipę. Zanim zwiastuni do nich dojadą, proponujemy wysłać wojakom tygodnik „Sieci”. Na czterech stronach (chyba reklamowych) prezes Z. chwali się sukcesami i pokazuje światu swoje oblicze. Na czterech zdjęciach. Żeby wizerunek się utrwalił.

W Opolu jak na Sycylii

Tygodnik „Nie” nie odpuszcza temu szkodnikowi. Andrzej Sikorski przypomniał, jak w wyborach samorządowych w 2014 r. Patryk Jaki poparł kandydaturę Arkadiusza Wiśniewskiego, byłego działacza PO, na prezydenta Opola.

Zawarli deal, o którym Jaki mówił, że „to była gra, której nie powstydziliby się Frank Underwood”. Podzielili łupy. Janusz Kowalski (ten, ten) został wiceprezydentem Opola, a tatusia Patryka, czyli Ireneusza Jakiego, ulokowali w spółce miejskiej Wodociągi i Kanalizacja. Jako (!) prezesa! Po latach tatusia zawieszono za mobbing, więc młody Jaki i prezydent Wiśniewski widowiskowo się pożarli. A Wiśniewski zaczął krytykować PiS i udawać bezpartyjnego samorządowca. Ludu Opola, ile razy mogą cię wy... wieść w pole?





PYTANIE TYGODNIA

Co zostało z ideałów Sierpnia '80?

DR BARBARA LABUDA,
*aktywistka, działaczka opozycji
w czasach PRL*

Ideałem Solidarności, ujętym w samej nazwie związku, było bezinteresowne, oparte na szacunku i empatii współdziałanie różnych grup dla dobra ogółu. W polskiej polityce, zwłaszcza w ostatnich latach, zostało ono wyparte przez przeciwieństwo tamtych marzeń: egoizmy społeczne, szczytowanie jednych na drugich, wzgardę dla potrzeb i działań obywateli, bogacenie się spryciarzy kosztem słabszych. W swoją karykaturę zamienił się także mój dawny związek zawodowy, który nie bronił np. pracowników Poczty Polskiej, gdy ich zmuszano, by organizowali wybory. Ideał wspólnotowego działania na rzecz innych jest za to nadal silny w postawach i sercach wielu zwykłych ludzi, dobrowolnie angażujących się w takie szlachetne sprawy jak

obrona pokrzywdzonych przez system, walka o instytucje demokratyczne z prawdziwego zdarzenia czy o powszechny dostęp do światłej edukacji, ratowanie naszych wspólnych rzek i lasów, pomoc uchodźcom wojennym. Daje mi to nadzieję, gdy myślę o przyszłości Polski.

PROF. JACEK WÓDZ,
socjolog, Akademia WSB

Na pewno głębokie przekonanie, że zbiorowa walka o sprawy – nazwijmy to górnolotnie – ludu jest ważna i może przynosić efekty. To z niego wypływają poszczególne przypadki mobilizacji naszego społeczeństwa; podejrzewam, że gdyby Solidarność przegrała, wśród Polaków dominowałby marazm i trudno byłoby w nich wzbudzić wiarę, że wspólne działania mogą cokolwiek dać. Tymczasem jest to dość łatwe, czego dowodzi nasza reakcja na masową migrację z Ukrainy. To

rzecz jasna pośredni, długotrwały efekt społeczny Sierpnia; nie chcę mówić o żadnych efektach politycznych, bo te są, delikatnie mówiąc, raczej mierne.

DR GRZEGORZ PIOTROWSKI,
*antropolog kultury, socjolog,
Europejskie Centrum Solidarności*

Spadkiem po Sierpniu jest to, że jeśli trzeba się zorganizować, jesteśmy w stanie to zrobić. Bardzo dobrze pokazały to wydarzenia po 24 lutego, gdy, jak było trzeba, Polacy zjednoczyli się przeciwko Rosji Putina oraz wokół pomocy Ukraincom. Wydaje mi się, że ten potencjał jedności jest najważniejszym, co zostało z ideałów Sierpnia. Jednocześnie, jeśli przyjrzymy się tablicom z 21 postulatami, to większość można nadal podnosić, bo są jak najbardziej aktualne.

Not. Michał Sobczyk

Aplikacja gwałtu

Przewóz osób mogą wykonywać ludzie bez uprawnień i badań psychologicznych, nieznający naszego języka ani przepisów. O ich konfliktach z prawem nic nie wiadomo

Andrzej Dryszel

Gwałcili i gwałcą nadal. Nie udaje się skutecznie zapobiegać atakom, do jakich dochodzi w samochodach na aplikację. Kierowca Ubera, Gruzin (29 lat, żona, dwoje dzieci), który w lipcu w Warszawie zmusił swoją pasażerkę do „poddania się innej czynności seksualnej”, uciekł do Gdańska i stamtąd próbował odlecieć do Kutaisi. Zatrzymano go na pokładzie samolotu, został aresztowany, do niczego się nie przyznał.

Gruzin naturalnie miał świadomość, czego się dopuścił, chciał więc szybko opuścić Polskę. Również przybysze z innych państw, którzy w naszym kraju w taksówkach na aplikację gwałcą i molestują młode kobiety, rozumieją, że popełniają przestępstwo. Podaje to w wątpliwość sens szkoleń dla kierowców, rozpoczętych w Polsce przez Ubera i Bolta po ujawnieniu na początku tego roku fali napaści na kobiety.

Na tych szkoleniach kierowcom ze Wschodu czy Południa tłumaczy się, że nie należy dotykać ciała pasażerek, chwycić ich, obejmować, głaskać, oraz że krótka spódnica i dekolt nie oznaczają, iż młoda Polka wsiadająca samotnie nocą do auta na aplikację marzy o przeżyciu erotycznej przygody z kierowcą z Gruzji, Tadżykistanu, Algierii czy Turkmenistanu. Oni o tym wszystkim dobrze wiedzą, więc może dlatego efekt owych szkoleń wydaje się, delikatnie mówiąc, niewielki.

To właśnie przedstawiciele wspomnianych nacji są, przynajmniej w Warszawie, notowani wśród samochodowych agresorów seksualnych. Oczywiście

Uberem czy Boltem jeżdżą i jeździli także inni cudzoziemcy.

– Kiedy w taksówkach na aplikację pracowało jeszcze wielu obywateli Ukrainy, nie dochodziło raczej do takich zdarzeń. Gdy do Polski napłynęli mieszkańcy dalej położonych krajów i przejęli od nich te przewozy, coraz częściej zaczęto się robić niebezpiecznie. Nigdy nie korzystałam z taksówki na aplikację – mówi prok. Katarzyna Skrzeczkowska z Prokuratury Okręgowej Warszawa-Praga.

Jak na wyprawę wojenną

Napastnicy nadal robią swoje. W lipcu ustalono, że w stolicy średnio raz w tygodniu zdarza się przypadek gwałtu lub molestowania przez kierowcę taksówki na aplikację. Jak jest w innych dużych polskich miastach – dokładnie nie wiadomo. Ale jasne jest, że ujawnione zdarzenia, jak zwykle w przestępstwach tego rodzaju, stanowią wierzchołek góry lodowej.

Jej rozmiary ukazują się stopniowo. W San Francisco 550 poszkodowanych kobiet wniosło pozew zbiorowy przeciw Uberowi, zeznania 150 kolejnych są weryfikowane (więcej na s. 12-13). Trudno przypuścić,

by z jakiegoś powodu sytuacja w Polsce była znacząco lepsza.

– Informacje o przestępstwach w taksówkach na aplikację są przesyłane do prokuratury okręgowej oraz regionalnej, bada się skalę takich zdarzeń. Te postępowania są utrudnione, bo zwykle mamy do czynienia z obcokrajowcami, weryfikowanie ich tożsamości nastręcza problemy, potrzebni są tłumacze z różnych języków. Pytanie, kto ma tłumaczyć, jeśli chodzi np. o obywatela Tadżykistanu lub jakiegoś sąsiedniego kraju – zwraca uwagę prok. Katarzyna Skrzeczkowska.

Uber deklaruje, że bardzo zależy mu na bezpieczeństwie pasażerów i chce je wzmocnić, z drugiej strony szef tej firmy, Dara Khosrowshahi, Irańczyk mieszkający w USA, zapowiedział zdecydowane cięcia kosztów. To zaś nie sprzyja inwestowaniu w nowe funkcje i procedury.

W każdym razie szefowie Ubera zdają sobie sprawę, jak poważnym wyzwaniem może być podróż ich taksówką na aplikację. Dlatego na stronie internetowej firmy apelują do potencjalnych pasażerów:

„Poinformuj bliskich, gdzie jesteś. Wybierz w aplikacji zaufane kontakty i ustaw przypomnienia o udostępnianiu im szczegółów przejazdu.

Weryfikuj swoje przejazdy z użyciem kodu PIN, aby upewnić się, czy wsiadasz do właściwego samochodu z właściwym kierowcą.

Zanim wejdiesz do samochodu, poświęć chwilę, aby dokładnie sprawdzić w aplikacji informacje o kierowcy.

Przed rozpoczęciem przejazdu pasażer powinien sprawdzić numer rejestracyjny, markę i model samochodu oraz zdjęcie i imię

Zanim wsiądziesz do taksówki:

1. Poinformuj bliskich, gdzie jesteś.
 2. Zweryfikuj swój przejazd z użyciem kodu PIN, aby upewnić się, czy wsiadasz do właściwego samochodu z właściwym kierowcą.
 3. Dokładnie sprawdź w aplikacji informacje o kierowcy.
 4. Sprawdź numer rejestracyjny, markę i model samochodu oraz zdjęcie i imię kierowcy.
-



Uber wydawał miliony dolarów na reklamę. Ale z mediów społecznościowych wyłaniało się zupełnie inne jego oblicze.



kierowcy (nazwiska już nie można sprawdzić – przyp. aut.).

Szybko uzyskaj pomoc. Wezwij służby ratunkowe bezpośrednio z aplikacji, gdziekolwiek jesteś”.

Te zalecenia dla pasażerów przypominają trochę przygotowania do niebezpiecznej wyprawy wojennej, a nie do przejazdu przez miasto. Ich skuteczność jest zaś ograniczona, bo w przeciwieństwie do korporacji taksówkowych nie można do Ubera zadzwonić, gdy dzieje się coś złego. W takich sytuacjach należy użyć tzw. przycisku alarmowego w aplikacji, ona zaś wyświetli lokalizację samochodu, którą pasażerka powinna podać, gdy zadzwoni na 112 albo 997 (o ile zdąży). Jest to jakaś szansa na ratunek, gdy już dojdzie do niebezpiecznej sytuacji – ale nie daje żadnej gwarancji, że zagrożenie nie wystąpi.

Do Bolta telefon kontaktowy wprawdzie jest, lecz tylko i wyłącznie dla użytkowników hulajnóg elektrycznych. Na stronie internetowej Bolta nie umieszczono informacji związanych z bezpieczeństwem pasażerów, co jednak nie znaczy, że podróżowanie za pośrednictwem tej firmy jest bezpieczniejsze. Warszawskie statystyki pokazują, że przypadki

agresji seksualnej rozkładają się mniej więcej po równo na obu przewoźników.

Przedstawiciele Bolta także zalecają, żeby pasażer sprawdził, czy rzeczywiście przyjechał po niego samochód mający takie numery rejestracyjne, jak podano, oraz czy wygląd kierowcy zgadza się z jego zdjęciem w aplikacji.

Ponadto Uber oraz Bolt mają prawo zażądać, by w celu weryfikacji ten, kto siedzi za kółkiem, przestał swoje zdjęcie do firmy, gdzie zostanie porównane ze zdjęciem widniejącym w dokumentacji. To rozwiązanie

W Warszawie średnio raz w tygodniu zdarza się przypadek gwałtu lub molestowania przez kierowcę taksówki na aplikację. To wierzchołek góry lodowej.

mogłoby być bardzo przydatne do sprawdzania tożsamości, jeśli wreszcie zaczniesz być regularnie, często i konsekwentnie stosowane wobec każdego kierowcy.

Nic o nich nie wiadomo

Jednym ze źródeł zagrożenia dla pasażerek jest właśnie anonimowość kierowców prowadzących taksówki na aplikację. Uber, Bolt czy Free Now zabraniają, by przewozy wykonywał ktoś inny niż właściciel profilu wyświetlanego w aplikacji

dla pasażerów – ale to częsty proceder, bo w ten sposób na jednym aucie może zarabiać kilku. Kontrole ze strony firm są zaś iluzoryczne.

– Istnieją firmy służy, które ściśle współpracują z Uberem czy Boltem i zatrudniają kierowców, ale formalnie nie zajmują się przewozami osobowymi. Zatrudniają kogoś na jedną dwudziestą etatu, a faktycznie taksówką na aplikację jeździ jeszcze nielegalnie dziesięciu niezarejestrowanych. Jak coś złego się zdarzy, okazuje się, że w dokumentach firmy sprawca nie figuruje. Ci ludzie nie znają naszego prawa ani topografii miast, polegają wyłącznie na GPS, którego wskazania nie zawsze umiemy prawidłowo odczytać. Jeśli

nie będzie się ich identyfikować, nie da się zatrzymać fali gwałtów – mówi Tadeusz Stasiów, prezes Samorządowego Związku Zawodowego Taksówkarzy RP.

Prezes związku taksówkarzy, co zrozumiałe, nie jest zachwycony konkurencją ze strony samochodów na aplikację, które na początku swojej ekspansji stosowały dumpingowe stawki, kierowcy nie musieli zdawać egzaminów ze znajomości miasta, płacili mniejsze OC niż regularni taksówkarze, a ich dochody były trudne do opodatkowania.

– Gdy taksówki na aplikację wchodziły na polski rynek, klienci dostawali bonusy do sumy 40-50 zł, a ceny przejazdów początkowo były obniżane. Dotychczas z Uberem i Boltem nie zrobiono żadnego porządku, przeciwnie, dano im zielone światło na te nieprawidłowości, które znamy. Oni natomiast opowiadają, jacy są uczciwi i jak walczą z problemami. To pobożne życzenia niemające nic wspólnego z prawdą – dodaje Tadeusz Stasiów.

Porządek z taksówkami na aplikację miała zrobić nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, która zaczęła w pełni obowiązywać 1 stycznia 2021 r. W rzeczywistości była ona wyrazem wielkiej życzliwości

Jednym ze źródeł zagrożenia dla pasażerek jest anonimowość kierowców. Kontrole ze strony firm są iluzoryczne.

rządu PiS dla interesów Ubera, Bolta i innych podobnych firm. Pisowską nowelizację ustawy można uznać za grzech założycielski tych patologii, które dziś występują w działalności podmiotów organizujących przewozy na aplikację.

Nowelizacja w teorii miała stanowić odpowiedź na oczekiwania zawodowych taksówkarzy, którzy narzekali, że oni muszą uzyskiwać licencję i zdawać egzamin z topografii miasta, w którym chcą pracować – a kierowcy Ubera czy Bolta nie. Pisowska większość parlamentarna uchwaliła więc, że w ogóle dla nikogo, również dla taksówkarzy, nie można przeprowadzać egzaminów ze znajomości miast oraz miejscowych przepisów.

Było to oczywistym ukłonem w stronę firm organizujących przewozy na aplikację. Od tej pory mogły one zawierać umowy z kierowcami amatorami, niemającymi pojęcia o mieście, po którym jeżdżą, ani o regułach w nim obowiązujących (np., że trzeba się zatrzymać, gdy pieszy podchodzi do przejścia). Tę wiedzę miał im zastąpić GPS.

Formalnie rzecz biorąc, już przed nowelizacją egzamin z topografii miasta nie był obowiązkowy, ale rady miast powyżej 100 tys. mieszkańców

miały prawo go utrzymać – i na ogół korzystały z takiej możliwości. Ekipa rządząca, w ramach zwalczania samorządów i wspierania firm organizujących przewozy na aplikację, całkowicie zniósła jednak możliwość przeprowadzania takich egzaminów przez władze miast.

Przybysze z innych krajów, którzy mają jeździć w Polsce taksówkami na aplikację, nie muszą też nawiązywać jakiegokolwiek kontaktu z urzędami i osobiście ubiegać się o licencję na przewóz osób. Zamiast nich o licencję występuje firma lub osoba, która będzie z nimi współpracować. Taki przedsiębiorca do wniosku o licencję dołącza oświadczenie następującej treści (w formularzach bywają

różnice, zależnie od miasta): „Ja, niżej podpisany(a), oświadczam, że kierowcy, których zatrudniam, spełniają (lub zatrudnię i będą spełniać) wymagania określone w art. 39a ust. 1 pkt 1-4 ustawy o transporcie drogowym. Jednocześnie oświadczam, że w stosunku do zatrudnionych kierowców, a także innych osób niezatrudnionych przeze mnie, lecz wykonujących osobiście przewóz na moją rzecz, nie wydano prawomocnego orzeczenia zakazującego wykonywanie zawodu kierowcy”.

Te wymagania art. 39a, jakie ma spełniać osoba wykonująca przewozy, to ukończenie 18 lat, posiadanie prawa jazdy oraz brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy kierowcy. Tyle że wystarczy jedynie oświadczenie, że tak właśnie jest, nie trzeba składać dokumentów, które to potwierdzają. Nie jest więc wymagane dostarczenie do urzędu kopii prawa jazdy przybysza z Gruzji czy Tadżykistanu bądź orzeczenia o braku u niego przeciwwskazań czy o jego stanie psychicznym.

– Dziś w Polsce pseudopracodawcy zatrudniają ludzi z Azji, którzy niejednokrotnie w ogóle nie mają prawa jazdy – oświadcza prezes Tadeusz Stasiów.

Przedsiębiorca składający wniosek o licencję musi natomiast dostarczyć polskie zaświadczenie o niekaralności przybysza mającego prowadzić auto z aplikacją. Jeśli przyjechał on do Polski niedawno, to oczywiście, że w papierach będzie czysty jak łąka. A co ma na sumieniu w innych krajach? O to już nikt nie pyta.

– Świadczenie niekaralności dostają kilka dni po przyjeździe do Polski, więc naturalnie u nas zawsze są niekarani – dodaje Tadeusz Stasiów.

W rezultacie w wyniku pisowskiej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym przewóz osób samochodami osobowymi mogą w praktyce wykonywać ludzie bez żadnych uprawnień, niewiadomego stanu psychicznego, o których przeszłości i ewentualnych konfliktach z prawem brakuje wiedzy, nieznający naszego języka, norm, przepisów drogowych, topografii żadnego polskiego miasta, o kulturze i obyczajach już nie mówiąc.

Mniej ufać, więcej kontrolować

Wylimitowanie wszystkich wymienionych tu nieprawidłowości nie da oczywiście gwarancji, że kierowcy na aplikację Ubera czy Bolta przestaną molestować i gwałcić pasażerki. Zostałoby jednak stworzone nieco gęstsze sito, ułatwiające oddzielenie ludzi uczciwych od zwykłych przestępców i zbrojców.

Dziś coraz wyraźniej widać, jak fatalne skutki przyniosło rozluźnienie przepisów regulujących przewóz ludzi samochodami osobowymi. Stołeczna prokuratura regionalna zwraca więc uwagę na pilną potrzebę podjęcia działań prewencyjnych, bo organy ścigania zaczynają czynności dopiero wtedy, gdy przestępstwo zostanie już popełnione.

Zdaniem prezesa Samorządowego Związku Zawodowego Taksówkarzy RP należałoby zacząć od odwrócenia skutków niefortunnej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym. – Jeśli Polak chce zostać taksówkarzem we Francji, w Anglii czy w USA, musi znać język oraz topografię miasta, w którym będzie pracować. W Anglii kurs na taksówkarza trwa dwa lata. U nas nowelizacja

ustawy o transporcie drogowym zniósł obowiązek zdania egzaminu ze znajomości topografii miasta oraz przepisów miejscowych. Czy nie można do tego wrócić? – pyta Tadeusz Stasiów. Zwraca też uwagę, że nie powinno być tak, aby kierowcy wożący ludzi nie znali czasami nawet słowa po polsku.

Niestety, wydaje się, że spowodowanie, aby kierowcy Ubera czy Bolta mówili trochę po polsku, jest niezwykle trudnym zadaniem. Żadne przepisy tego nie nakazują. A skoro koślawe prawo wprowadzone przez PiS (ustawa o zapewnieniu kadr medycznych) nie wymaga, aby nawet lekarz obcokrajowiec znał polski w stopniu komunikatywnym, to co dopiero mówić o kierowcy samochodu na aplikację?

Podobny kłopot jest z innymi rozwiązaniami, które należałoby zastosować – polskie prawo ich nie wymaga. Z pewnością byłoby pożądane, aby każdy cudzoziemiec, który chce wozić ludzi i nie ma prawa jazdy z Polski lub innego kraju Unii Europejskiej, zdał w naszym kraju egzamin ze znajomości polskich przepisów i umiejętności prowadzenia samochodu.

Powinien on także przedstawić aktualne zaświadczenie o niekaralności ze swojego ojczystego kraju oraz z kraju, w którym przebywał przez dłuższy czas (np. przez rok) bezpośrednio przed przyjazdem do Polski. Ale nie tylko. Konieczna byłaby również informacja o ewentualnych postępowaniach karnych prowadzonych wobec niego i jeszcze niezakończonych.

Bardzo ważne jest wprowadzenie obowiązku posiadania aktualnego, wiarygodnego, przeprowadzonego w Polsce badania psychologicznego, potwierdzającego brak przeciwwskazań do przewożenia ludzi samochodem osobowym.

Oczywisty wydaje się też powrót do obowiązkowych egzaminów z topografii miasta.

Uber, Bolt i inne firmy organizujące przewozy na aplikację powinny także powszechnie wdrożyć rozwiązania, które regularnie (najlepiej codziennie) będą weryfikować tożsamość prowadzącego samochód

– i alarmować, jeśli okaże się, że za kierownicą siedzi nie ta osoba, która powinna. Być może oprócz obowiązku wystąpienia aktualnego zdjęcia do firmy przydatne byłoby podawanie uprawnionemu kierowcy określonego hasła, zmienianego często, ale w nieregularnych odstępach czasu, które musiałby on wstukiwać – trochę tak jak na froncie.

Wiadomo więc, co warto zrobić, aby ograniczyć falę napaści na kobiety – ale wiadomo też, że ustawodawca nie zajmie się wprowadzeniem przepisów, które wdrożyłyby

kobietę gwarantuje, że za kierownicą również będzie kobieta. Problem jednak w tym, że kierujących kobiet jest niewiele, więc w weekendowym szczycie ta usługa jest albo niedostępna, albo trzeba długo czekać.

Co pozostaje? Katarzyna Skrzeczkowska z Prokuratury Okręgowej Warszawa-Praga radzi, by pasażerki zadbały o własne bezpieczeństwo: – Wiele z tych przestępstw jest popełnianych na kobietach będących pod wpływem alkoholu. Sprawcy wykorzystują ich bezradność. Nie mamy uprawnień, by sprawdzać



Kierowcy Ubera nie zawsze mają wystarczające umiejętności prowadzenia pojazdu. Ten wylądował na drzewie na rogu al. Jana Pawła II i Nowolipek w Warszawie w kwietniu 2021 r.

te rozwiązania. Obecna ekipa rządząca musiałaby najpierw przyznać, że dotychczasowe, firmowane przez nią prawo było złe – oraz stworzyć nowe, lepsze przepisy. A do tego niezbędna jest wola i pracowitość.

Naturalnie brak stosownych przepisów nie zabrania, aby Uber, Bolt i inni na własną rękę wprowadzili wobec swoich kierowców podobne i inne uregulowania służące bezpieczeństwu. Wymagałoby to jednak pracy koncepcyjnej, zmian organizacyjnych, no i wydatków – dużo większych niż przeprowadzanie kursów o tym, że nie wolno dotykać pasażerek. Firmy organizujące przewozy na aplikację nie podejmą więc takiego wysiłku.

Na razie pojawiły się dwie jaskółki zmian: Bolt wdrożył usługę „Kobiety dla kobiet”, a Free Now „Dla niej”. Zamówienie takiego przejazdu przez

każdego kierowcę Ubera, czy jest karany, czy nie. Nocą raczej nie chodzimy ulicami, o których wiemy, że są niebezpieczne, lub do parku, który nie jest monitorowany. Gdy więc jesteśmy pod wpływem alkoholu, korzystamy ze zwykłych taksówek, a nie z przejazdów na aplikację. Warto też, żeby ktoś nas choćby odprowadził i zobaczył, jak wygląda kierowca.

Chyba jednak, niezależnie od stanu trzeźwości, byłoby dobrze, gdyby kobiety w Polsce w ogóle zrezygnowały z podróżowania samochodami na aplikację. Zamówienie taksówki przez telefon nie jest bardziej skomplikowane niż wezwanie samochodu Ubera czy Bolta. Różnica w cenie także nie wydaje się porażająca. A dla własnego bezpieczeństwa można wydać kilka złotych więcej.

Andrzej Dryszel

Za szybami taksówki ze smartfona

Uber oficjalnie przyznał, że w 2020 r. w taksówkach firmy doszło do niemal 1000 przestępstw na tle seksualnym

Marek Czarkowski

W 2009 r. kanadyjski programista Garrett Camp oraz amerykański inwestor Travis Kalanick założyli w Kalifornii firmę o nazwie Ubercab. Camp był niezadowolony z usług kalifornijskich korporacji taksówkowych. Skarżył się, że są drogie i nie dbają o klientów. Wpadł na pomysł stworzenia aplikacji, dzięki której można byłoby zamówić podwózkę, bezpośrednio kontaktując się z kierowcą, który niekoniecznie musiał być zawodowym taksówkarzem. To Camp, a nie Travis Kalanick, który później stanie się kontrowersyjną twarzą Ubera, wyłożył pierwsze 250 tys. dol. na rozkręcenie biznesu.

Cycki Trávisa

Ubercab wystartował w połowie 2010 r. z zaledwie kilkunastoma samochodami. Motto firmy brzmiało: „Prywatny kierowca dla każdego”. Po kilku miesiącach Agencja Transportu Miejskiego San Francisco ostrzegła zarząd spółki, że prowadzenie działalności taksówkarskiej bez posiadania licencji i odpowiednich zezwoleń jest naruszeniem obowiązujących przepisów, a za to grożą surowe kary.

Travis Kalanick polecił zmienić nazwę firmy z Ubercab na Uber i kontynuować działalność, nie przejmując się ostrzeżeniami urzędników. Wtedy po raz pierwszy pojawił się argument, że Uber to nie firma taksówkowa, lecz jedynie platforma IT, dzięki której osoba poszukująca podwózki może spotkać osobę oferującą taką usługę.

W latach 2011-2013 Kalanick i Camp bardzo skutecznie przekonali inwestorów, że ich firma to świetny interes, i zgromadzili prawie 300 mln dol. Jednocześnie dbali, by ci, którzy powierzyli im swoje środki, zbytnio nie wnikaliby w bieżącą

działalność. Gdy w roku 2013 Travis Kalanick, który był dyrektorem generalnym Ubera, przekonał (lub podkupił) inwestorów chcących wesprzeć konkurencyjną firmę Lyft, pojawiły się oskarżenia o bezwzględne traktowanie pracowników, kierowców i klientów. Lista zarzutów szybko rosła. Uber miał szpiegować konkurencję, a prywatni detektywi śledzić urzędników organów regulacyjnych. Media opisywały toksyczne relacje damsko-męskie i panującą w firmie atmosferę macyzmu oraz mizoginii. Kierownictwo Ubera znane było z tego, że urządzało imprezy w lokalach ze strip-tizem. Nazwano je „Cyckami Trávisa”. Pojawiły się też oskarżenia o molestowanie seksualne, co w Stanach Zjednoczonych jest zabójcze i dla finansów firm, i dla menedżerów.

W 2017 r. powstał wewnętrzny raport opisujący przypadki molestowania seksualnego w Uberze, który trafił na biurka kierownictwa firmy. Podobno miał setki stron i zawierał

Sąd w Berlinie uznał, że Uber nie gwarantuje odpowiedniego ubezpieczenia ani nie jest w stanie zweryfikować swoich kierowców.

krytyczną ocenę stylu pracy Trávisa Kalanicka. Był to początek końca wszechmocnego bossa.

Kalanick najpierw wziął urlop. Następnie na żądanie akcjonariuszy zrezygnował ze stanowiska dyrektora generalnego, zachowując miejsce w radzie dyrektorów Ubera. Gdy jednak z tylnego siedzenia spróbował wpływać na bieżącą pracę spółki, członkowie jej ówczesnych władz zagrozili dymisjami.

Punktem kulminacyjnym konfliktu było złożenie w sierpniu 2017 r. przez fundusz inwestycyjny Benchmark Capital, czyli jednego z głównych udziałowców Ubera, pozwu

sądowego przeciw Kalanickowi, w którym zarzucono mu m.in. oszustwa i naruszenie umowy. Rzeczą była bez precedensu, gdyż w Kalifornii inwestor nie może bezpośrednio pozwać założyciela firmy. Sąd uznał rację adwokatów Kalanicka i skierował sprawę do arbitrażu. Lecz było to pyrrusowe zwycięstwo. Dla wszystkich w Dolinie Krzemowej stało się jasne, że w tym środowisku współzałożyciel Ubera nie ma czego szukać.

W grudniu 2019 r. Travis Kalanick ostatecznie wycofał się ze spółki. Za 2,5 mld dol. sprzedał 90% posiadanych akcji i założył fundusz inwestycyjny o nazwie 10100, który miał działać na rynkach chińskim i indyjskim, a swoją aktywność biznesową przenieść poza Stany Zjednoczone.

Następcą Kalanicka został pochodzący z Iranu biznesmen Dara Khosrowshahi. Pod jego kierownictwem zaczęto budować wizerunek firmy przyjaznej klientom i szanującej pracowników. Zyskał on też zaufanie

inwestorów i do dziś kieruje Uberem. Nie znaczy to, że wokół spółki przestały się piętrzyć kontrowersje. Wręcz przeciwnie. Dopiero teraz zaczęły wypadać trupy z szaf.

Przemoc gwarantuje sukces

Działalność Ubera od początku budziła sprzeciw taksówkarzy. Do najpoważniejszego starcia doszło w 2015 r. we Francji, gdy na ulice Paryża, Nantes i Marsylii wyszły tysiące taksówkarzy protestujących przeciwko działalności firmy. W Marsylii policja zmuszona była pałować zbyt krewkich uczestników demonstracji.

W efekcie pojawiły się głosy, że Uber dostanie zakaz działalności w tym kraju.

Jak wynika z dziennikarskiego śledztwa prowadzonego przez brytyjskiego „Guardiana” oraz Międzynarodowe Konsorcjum Dziennikarzy Śledczych, spółka, którą kierował wówczas Travis Kalanick, podjęła wyzwanie i planowała przeznaczyć 90 mln dol. na public relations i lobbying. Z ujawnionych w lipcu br. dokumentów wynika, że jednemu z lobbystów Ubera, Markowi McGannowi, udało się dotrzeć do ówczesnego ministra gospodarki, a obecnie prezydenta Francji Emmanuela Macrona. Miał on „osobiście przyrzeć się sprawie”. Po rozmowie z lobbystą prefekt Marsylii cofnął swoją decyzję o zakazie działalności Ubera w tym mieście.

W równie krępującej sytuacji znalazła się była wiceprzewodnicząca Komisji Europejskiej Neelie Kroes, która w 2015 r. miała potajemnie lobbować w interesie Ubera u premiera Holandii Marka Ruttego oraz u wielu innych holenderskich polityków.

Sprawa była tak delikatna, że ówczesne kierownictwo Ubera zalecało daleko idącą ostrożność i dyskrecję w kontaktach z panią Kroes. Nie brakuje głosów, że jej postępowanie mogło naruszać obowiązujące w Unii zasady etyczne. Była wiceprzewodnicząca Komisji Europejskiej tłumaczyła się, że nie robiła nic złego, gdyż jako osoba odpowiedzialna za nowoczesne technologie i firmy działające w obszarze IT miała wręcz obowiązek prowadzenia rozmów na ten temat.

Inny fragment ujawnionej przez „Guardiana” korespondencji Trávisa Kalanicka wskazuje, że w 2015 r. nie liczył się on z opiniami podległych mu menedżerów, ostrzegających, że wystanie francuskich kierowców Ubera na protesty taksówkarzy może być dla nich groźne. „Wydaje mi się, że warto – pisał Kalanick. – Przemoc gwarantuje sukces”.

Podobnie działo się w innych państwach. We wrześniu 2017 r. Uber stracił licencję przewozową w Londynie ze względu na bezpieczeństwo



Travis Kalanick, dyrektor generalny Ubera, twierdził, że „przemoc gwarantuje sukces”.

dziennie. Jej wartość jest szacowana na 50 mld dol.

Ostatnio poważnym problemem stały się informacje o gwałtach i molestowaniu seksualnym pasażerek przez kierowców Ubera. W sądzie hrabstwa San Francisco kancelaria Slater Slater Schulman złożyła pozew zbiorowy w imieniu 550 kobiet, które były napastowane seksualnie, porywane i gwałcone lub w inny sposób atakowane. Stało się to niespełna dwa tygodnie po opublikowaniu przez Ubera raportu na temat bezpieczeństwa. Wynika z niego, że w 2020 r. doszło do 998 napaści na tle seksualnym, w tym 141 gwałtów. Firma zaznacza jednak, że w porównaniu do lat 2017-2018 liczba incydentów spadła o połowę.

Prawnicy kancelarii Slater Slater Schulman twierdzą, że od 2014 r. firma wiedziała, iż jej kierowcy dopuszczają się takich czynów, jednak przedkładała zyski nad bezpieczeństwo klientów, dlatego ukrywała informacje na ten temat. Do tej pory ta kancelaria złożyła 12 pozwów przeciwko Uberowi, łącznie ma ich być 25.

Spółka z kolei przekonuje, że w ostatnich latach wprowadziła zmiany mające wyeliminować podobne przypadki. Jedną z nich jest opcja nagrywania dźwięku z podróży, dostępna już w 14 krajach, w tym w Brazylii i Meksyku.

W mediach można się spotkać z poglądem, że agresja seksualna i przypadki gwałtów wynikają m.in. z tego, że kierowcami Ubera są często ubodzy i gorzej wykształceni imigranci. Fakt, że usługa jest tania, oznacza, że zarobek pracownika nie może być wysoki. Trzeba jednak przyznać, że większość klientów firmy docenia to, że za niewielkie pieniądze może skorzystać z podwozki. I w tym tkwi tajemnica sukcesu Ubera.

publiczne. Był to finał trwających od czerwca 2014 r. protestów kierowców słynnych londyńskich taksówek black cabs oraz członków Związku Licencjonowanych Kierowców Taxi.

Działalność Ubera w Berlinie została zakazana przez sąd, który uznał, że firma nie gwarantuje wymaganego przez prawo odpowiedniego ubezpieczenia ani nie jest w stanie zweryfikować pracujących dla niej kierowców. Lecz w innych niemieckich miastach – Monachium, Frankfurtie czy Hamburgu – korzystanie z aplikacji jest legalne.

W grudniu 2017 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydał wyrok w sprawie o sygnaturze C-434/15, w którym orzekł, że Uber świadczy usługi transportowe, a nie elektroniczne. Wydawało się wtedy, że może to mieć przełomowe znaczenie dla całego europejskiego rynku usług transportowych. Dziś wiemy, że tak nie jest. Uber nie zniknął z rynku, tylko do niego się dostosował. Pracują w nim licencjonowani taksówkarze. Na początku 2022 r. firma miała na całym świecie ponad 118 mln aktywnych użytkowników i generowała średnio 19 mln kursów

Marek Czarkowski
m.czarkowski@tygodnikprzeglad.pl

Odra – krajobraz po katastrofie

W Polsce są naukowcy i praktycy, którzy wiedzą, jak przywrócić Odrę do życia. Tylko czy władze będą chciały skorzystać z ich wiedzy?

Marek Czarkowski

Na ekranach telewizorów oglądamy tony martwych ryb wylądowanych z Odry koparkami. Oburzają nas idiotyczne wypowiedzi urzędników i polityków Prawa i Sprawiedliwości, którzy najpierw starali się zamieść sprawę pod dywan, by następnie, w obliczu dramatycznych faktów, przejść do działania wedle maksymy: „Pogłębiać dno i trzymać się koryta”.

Od wyłowienia pierwszych martwych ryb z Odry minął miesiąc, a wysiłki prokuratury oraz innych tajnych i jawnych służb nawet na jotę

problemami dermatologicznymi? Kto będzie chciał jeść złowione w zatrutej wodzie ryby?

Rzeki jak ścieki

23 października 2015 r. w Poznaniu doszło do katastrofy ekologicznej, która zmieniła Wartę w martwy ściek. Ktoś wylał do rzeki trującą substancję. Wyłowiono wówczas ponad 20 ton martwych ryb, choć nie brakuje głosów, że straty były znacznie większe. W lutym br. – czyli po siedmiu latach – przed sądem w Poznaniu stanął Piotr M., współwłaściciel firmy Bros, produkującej

W roku 2019 doszło do awarii kolektora doprowadzającego ścieki do oczyszczalni Czajka w Warszawie. Z tego powodu do Wisły przez dłuższy czas płynęły ścieki z niektórych dzielnic stolicy.

Rok później kolektor ponownie uległ uszkodzeniu i sytuacja ze zrzućtem nieoczyszczonych fekaliiów do królowej polskich rzek się powtórzyła. Szacuje się, że do Wisły trafiło łącznie ponad 10 mln m sześć ścieków komunalnych.

Na początku lipca 2020 r. zanieczyszczona została Barycz na odcinku 60 km w okolicach Ostrowa Wielkopolskiego. Wyniki badań wskazywały na zatrucie bakteriami pochodzenia zwierzęcego, podejrzania padły więc na okoliczne chlewnie i ubojnie, rolników gromadzących na polach nawozy sztuczne w przyzmacach, które mogły zostać wymyte przez deszcze, a nawet oczyszczalnię ścieków z okolic Odolanowa.

Pod koniec lipca 2021 r. nieznanymi sprawcami wlań do rzeki Leśnicy (dopływ Parsęty, koło Białogardu, Zachodniopomorskie) zrzucano substancję chemiczną, która niszczyła ekosystem na odcinku 10 km. Trucizna dotarła także do Gospodarstwa Rybackiego Dadoń w Żytkowie. Otrutych zostało kilkadziesiąt ton ryb.

W grudniu tego samego roku ktoś ponownie wlań substancje chemiczne do tej rzeki i znów trzeba było zutylizować dziesiątki ton ryb.

W maju 2022 r. zaobserwowano śnięte ryby płynące Bzurą między Łowiczem a Sochaczewem. Nie ustalono, co było przyczyną zatrucia.

1 czerwca br. doszło do skażenia produktami ropopochodnymi Motławy. Akcja strażaków związana z tym wypadkiem trwała kilkanaście godzin. Z późniejszych analiz wody wynikało, że normy zostały przekroczone dziesięciokrotnie.

Do Wód Polskich przeszła stosunkowo niewielka grupa doświadczonych pracowników starostw powiatowych i urzędów marszałkowskich.

nie przybliżyły nas do odpowiedzi na pytanie, kto odpowiada za ten dramat. Komendant główny policji wyznaczył milion złotych nagrody za pomoc w ustaleniu sprawcy, ale czy będzie przełom?

Tak czy inaczej, rzekę trzeba oczyścić i jak najszybciej przywrócić do stanu sprzed katastrofy. Rząd ani Wody Polskie, centralna instytucja, która zajmuje się naszymi rzekami, jeziorami, stawami, wałami przeciwpowodziowymi itp., nie są w stanie tego zrobić. A już cierpią mieszkańcy czterech województw – opolskiego, dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego.

Problemy dotknęły właścicieli gospodarstw rybackich, które korzystają z wód rzeki, oraz położonych nad rzeką hoteli i restauracji, turystów i mieszkańców nadodrzańskich miast, miasteczek i wsi. Kto będzie chciał wypoczywać nad ściekiem, w którym kąpiel grozi poważnymi

preparaty zwalczające owady i gryzonie. Prokuratura zarzuca mu m.in., że w 2015 r. dopuścił do wylania do studzienki ściekowej w magazynie firmy przy ul. Bałtyckiej w Poznaniu trujących substancji, które następnie kanalizacją i kolektorem ściekowym popłynęły do Warty.

Bez względu na ostateczne rozstrzygnięcie proces będzie się toczył bardzo długo – to jedno jest pewne. W podobnych sprawach zawsze tak się dzieje. Oczywiście jeśli prokuraturze uda się ustalić podejrzanych i skierować akt oskarżenia do sądu.

Lista katastrof ekologicznych, do których doszło w ostatnich latach w Polsce, jest długa. Oto kilka przykładów.

W maju 2018 r. w Gdańsku w efekcie awarii w przepompowni ścieków do Motławy zaczęły spływać nieczystości z dużej części miasta, zamieniając rzekę w szambo. A stamtąd dostały się do Bałtyku.



W Krajniku Dolnym (Zachodniopomorskie) tylko od 13 do 15 sierpnia wydobyto ok. 20 ton śniętych ryb.

Odpowiedź na pytanie, kto ponosi za to wszystko odpowiedzialność, jest ważna. Lecz jeszcze ważniejsza jest kwestia, co dalej.

Wodny moloch z posadami

W Polsce mało kto przejmuje się wodą, o czym dobrze wiedzieli liderzy Prawa i Sprawiedliwości. Gdy 1 stycznia 2018 r. na mocy sejmowej ustawy powołane zostało Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, nikt nie protestował. Tak powstał moloch zatrudniający ok. 6 tys. pracowników, w tym krewnych i bliskich prominentnych polityków PiS. Wbrew szumnym zapowiedziom, że teraz będzie lepiej, chodziło o podporządkowanie sobie kolejnego obszaru, głównie aktywności samorządowej, i zaopiekowanie się dziesiątkami miliardów złotych, które Unia Europejska przeznacza na ekologię.

Więcej pikantnych szczegółów na temat Wód Polskich znajdziemy w raporcie Najwyższej Izby Kontroli z października 2020 r. To, co stało się z Odrą, w pełni potwierdziło wyrażone w nim obawy.

Kontrolerzy NIK stwierdzili, że do Wód Polskich przeszła stosunkowo

niewielka grupa doświadczonych pracowników starostw powiatowych oraz urzędów marszałkowskich, co odbiło się na funkcjonowaniu instytucji. Wody Polskie w latach 2018-2019 nie zapewniły prawidłowego utrzymania i eksploatacji urządzeń wodnych będących własnością skarbu państwa ani należytego stanu technicznego obsługi i bezpieczeństwa budowli hydrotechnicznych.

A trzeba pamiętać, że pod względem zasobów wody nie jesteśmy najbogatszym krajem w Europie. Przeciętnie wynoszą one 60 mld m sześć., w porach suchych poziom ten może spaść poniżej 40 mld m sześć. Dla porównania zasoby Francji to 208 mld m sześć., a Niemiec – 188 mld m sześć.

Systematycznie powtarzające się letnie susze dodatkowo pogarszają jakość wody, która – zwłaszcza w małych zbiornikach – na skutek parowania zmienia się w pozbawioną tlenu zupę. Według Europejskiej Agencji Środowiska stan ekologiczny ponad połowy naszych wód powierzchniowych (rzek, jezior, małych zbiorników wodnych itp.) jest poniżej dobrego. Jedynie 11,5% polskich jezior może się poszczycić dobrym stanem wody. Z rzekami jest podobnie.

Oczyszczając, ale jak?

Naukowcy i ekolodzy twierdzą, że jeśli chcemy ograniczyć skutki suszy i mieć czystsza wodę, powinniśmy zatrzymać ją tam, gdzie ona spadła – w bagnach, mokradłach, na terenach zalewowych, którym musimy przywrócić łączność z rzekami, te zaś nie powinny być zbyt uregulowane. Woda będzie miała wtedy szansę oczyścić się w sposób naturalny. Poza tym to jedyny sposób, by powstrzymać, a w przyszłości odwrócić, proces stepowania kraju.

Musimy też poważnie zabrać się do rekultywacji, czyli naprawy ekosystemów rzek, jezior oraz innych zbiorników wodnych. Do wyboru są tu trzy metody: mechaniczna, chemiczna oraz biologiczna.

Pierwsza polega na prowadzeniu prac na zbiorniku wodnym z zastosowaniem maszyn budowlanych i ciężkiego sprzętu. Z jeziora spuszcza się wodę, a osady denne są wybierane przez koparki i spychacze, następnie zaś utylizowane. Mechaniczne metody oczyszczania należy stosować, gdy inne rozwiązania są nieskuteczne. Na przykład gdy osady denne są silnie zanieczyszczone chemicznie ▶

► lub substancjami zawierającymi metale ciężkie. Ta metoda jest najkosztowniejsza i wprowadza największą zmianę w środowisku naturalnym.

Metoda chemiczna opiera się na dozowaniu specjalnych substancji (koagulantów) w celu strącenia i inaktywacji biogenów w osadach dennych. Efekty jej zastosowania są widoczne już po kilku tygodniach. Woda w jeziorze, do którego wsypało kilka, a zdarza się, że nawet kilkanaście ton takich związków, staje się wyraźnie przejrzystsza. Słabością tej metody jest to, że nie likwiduje przyczyn zanieczyszczenia wody, a jedynie wytrąca niepożądane związki, które zalegają na dnie. Co gorsza, podobne zabiegi trzeba powtarzać co jakiś czas. Problemem jest też określenie długofalowych skutków stosowania środków chemicznych na ekosystem jeziora lub innego zbiornika wodnego. Od jakiegoś czasu trwają badania, które mają ustalić, czy – i na ile – ta metoda jest bezpieczna dla środowiska.

Nadzieja w bakteriach

W ostatnich latach największe nadzieje wiązane są z metodą biologiczną, która bazuje na wykorzystaniu

W 2021 r. kanadyjscy naukowcy opublikowali badania, z których wynikało, że trzy rodzaje bakterii – *Paraperlucidibaca*, *Cycloclasticus* i *Zhongshania* – są w stanie rozkładać olej napędowy i komponenty ropy naftowej. Z kolei zespół europejskich badaczy odkodował genom

Jedynie 11,5% polskich jezior może się poszczycić dobrym stanem wody. Z rzekami jest podobnie.

podstawowej bakterii rozkładającej ropę naftową – *Alcanivorax borkumensis*. Uczni mają nadzieję, że dogłębne poznanie biochemii mikroorganizmów pomoże w opracowaniu nowych, skutecznych i przyjaznych dla środowiska metod oczyszczania wód skażonych ropą naftową.

Polacy także mają czym się pochwalić. Spółka ACS Poland, będąca w istocie zespołem naukowców pracujących w różnych krajowych i zagranicznych ośrodkach badawczych, od lat rozwija biologiczną metodę oczyszczania i rekultywacji zbiorników wodnych, opracowaną w 2009 r. przez dr. inż. Marcina Sitarkę. Do dziś udało im się oczyścić ponad 300 różnych zbiorników wodnych na terenie

analizie próbki wody, osadów dennych oraz inne parametry niezbędne do ustalenia wymaganej dawki mikroorganizmów, tak by uzyskać jak najlepsze efekty.

Prezes Karwowski uważa, że w związku z katastrofą ekologiczną, jaka dotknęła Odrę, rząd powinien

zwrócić się do naukowców i ekspertów, którzy mają doświadczenie w oczyszczaniu rzek i zbiorników wodnych, by jak najszybciej zaproponowali skuteczne i najmniej zagrażające środowisku rozwiązania.

– W Polsce nie brakuje specjalistów, którzy będą w stanie przywrócić pierwotne funkcje ekosystemu tej rzeki. Fakt, że niemal 500-kilometry odcinek Odry został zniszczony, nie oznacza, że nic nie można zrobić. Jestem pewien, że rzekę da się przywrócić do życia w ciągu kilku lat, pod warunkiem że sięgniemy po sprawdzone w praktyce rozwiązania.

W ubiegłym tygodniu dr hab. Jacek Wróbel, profesor i rektor Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, powołał specjalną grupę naukowo-ekspertką w sprawie zatrutej Odry. W jej skład weszło 17 naukowców z różnych dziedzin, którzy gotowi są pomóc władzom samorządowym i centralnym, jeśli

będą chciały skorzystać z ich wiedzy. To cenna inicjatywa, bo rząd nie wie, co dalej robić. Do kogo się zwrócić o radę i pomoc? I komu można w tej sprawie zaufać?

W życiu sztuką jest wyciąganie pozytywnych wniosków z negatywnych przesłanek. Oby ta tragedia sprawiła, że z większą powagą potraktujemy postulat, że o wodę w Polsce trzeba dbać. Bo nie jest ona nam dana na wieki w nieograniczonej ilości. Jeśli tego nie zrobimy, bez względu na to, kto będzie rządził, w końcu przyjdzie nam ją racjonować.

Marek Czarkowski
m.czarkowski@tygodnikprzeglad.pl

Naukowcy ze spółki ACS Poland od lat rozwijają biologiczną metodę oczyszczania i rekultywacji zbiorników wodnych dr. inż. Marcina Sitarka. Do dziś oczyścili ponad 300 zbiorników wodnych.

żywych organizmów – bakterii, fitoplanktonu itp. Potrafią one skutecznie oczyszczać wodę w sposób naturalny. Przy czym koszt tej metody w porównaniu do innych wypada bardzo korzystnie. Powód jest prosty, mikroorganizmy kosztują niewiele, a ich możliwości budzą respekt. Przykładem może być *Ideonella sakaiensis* zamieniająca najpopularniejszy na świecie rodzaj plastiku, politereftalan etylenu (PET), z którego produkowane są butelki do napojów, w biodegradowalny plastik. Dlatego *Ideonella* nazwano bakterią, która zjada plastik. Wystarczy 10 godzin, by dzięki niej tona plastikowych butelek uległa 90-procentowej biodegradacji.

całego kraju. W tym zalew Muchawka w Siedlcach, zalew w Dojlidach, Jezioro Kozienickie, zalew Pasternik w Starachowicach i zalew w Ożannie koło Leżajska. – Jesteśmy w stanie nie tylko oczyścić jezioro, zalew czy inny zbiornik wodny, ale – co ważniejsze – potrafimy znacząco zredukować osady dennie – opowiada mi prezes firmy Przemysław Karwowski. – Pracę wykonują specjalnie wyselekcjonowane i dobrane przez naszych badaczy mikroorganizmy. Naszym celem jest przywrócenie równowagi biologicznej w akwenach, którymi się zajmujemy. Wymaga to indywidualnego podejścia do każdego projektu, dlatego poddajemy szczegółowej