

Wiedeń na drodze do 15-minutowego miasta: od szalonego lata pełnego placów budowy do opartych na kamerach opłat za wjazd do centrum miasta

29 sierpnia 2026 r., autor: [dr Peter F. Mayer](#), czas czytania: 9,4 minuty

Wiedeń, niegdyś najbardziej przyjazne do życia miasto na świecie, przechodzi obecnie przez zdumiewającą transformację pod rządami czerwono-różowego, a wcześniej czerwono-zielonego rządu miejskiego — niestety, nie w kierunku większej wolności i jakości życia, ale w kierunku systemu kontroli opartego na kamerach, który ostatecznie sprawia, że termin „socjaldemokratyczny” staje się farsą.

Każdy, kto próbował przejechać przez Wiedeń tego lata, wie: to nie był przypadek. To było celowe. To szalone lato robót drogowych to wojna z kierowcami. To, co oficjalnie przedstawiane jest jako „konieczne remonty” i „uspokojenie ruchu”, okazuje się, po bliższym przyjrzeniu się, skoordynowaną ofensywą przeciwko prywatnemu transportowi zmotoryzowanemu. Plac budowy za placem budowy, całe główne arterie są zamknięte na miesiące lub ograniczone do jednego pasa – z jednym jasnym, choć nigdy nieogłoszonym wprost, celem: **uczynić jazdę po Wiedniu koszmarem.**

Metodologia opiera się na sprawdzonej taktyce salami: **najpierw** pasy ruchu są „tymczasowo” przekształcane – na ścieżki rowerowe, na „przestrzenie wspólne”, na miejsca do siedzenia na świeżym powietrzu, których nikt nie potrzebuje, bo tuż obok znajdują się trzy restauracje prowadzone przez migrantów, oferujące dokładnie to samo. **Następnie** następuje „ocena” – i o dziwo, ruch samochodowy faktycznie zmalał. Fakt, że zmalał, ponieważ same środki uniemożliwiły podróżowanie, jest wygodnie ignorowany. **Wreszcie**, trwałe wdrożenie: to, co zaczęło się jako środek tymczasowy, staje się trwałym przeprojektowaniem ulicy.

Równolegle: systematyczna redukcja miejsc parkingowych. Tam, gdzie kiedyś było 20 miejsc, teraz jest ich tylko osiem. Reszta: parkingi rowerowe, z których 90 procent stoi pustych, lub betonowe donice z wyblakłymi kępami trawy, którym wolno nazywać siebie „zielenią”. Fakt, że odsetek migrantów w niektórych dzielnicach już dawno przekroczył 50 procent i że powstały dzielnice podzielone etnicznie, w których rdzenna ludność stała się mniejszością – nieważne. Fakt, że wiedeńska SPÖ (Socjaldemokratyczna Partia) nie ma absolutnie nic wspólnego z klasyczną socjaldemokracją w rozumieniu **Brunona Kreisky'ego**, a wręcz stanowi jej całkowite przeciwieństwo, jest zjawiskiem widocznym od lat i obecnie osiągającym swój tymczasowy punkt kulminacyjny.

Narkotyk bramkowy: opłaty za wjazd do strefy płatnego parkowania z kamerami monitorującymi

A teraz, jako ukoronowanie tego rozwoju, to, co TKP wcześniej [mianem „klimatycznego lockdownu w więzieniu na świeżym powietrzu”](#), wkracza w fazę realizacji także w Wiedniu. określiło

Plan [Wiedeński – Plan Rozwoju Miasta 2035, strona 136](#) (dostępny do [pobrania w formacie PDF](#)) brzmi jak scenariusz dystopijnego filmu o nadzorze: **liczba pojazdów wjeżdżających do 1. dzielnicy zostanie zmniejszona poprzez regulację punktów dostępu, uzupełnioną o zarządzanie parkingami, za pomocą elektronicznego systemu opartego na kamerach**. To oficjalne, technokratycznie wyczyszczone sformułowanie. W praktyce oznacza to nic innego jak **opłatę za wjazd do strefy płatnego parkowania z kompleksowym rozpoznawaniem tablic rejestracyjnych i kamerami na każdym możliwym wjeździe**.

Studium [wykonalności przygotowane przez miasto Wiedeń](#) — stworzone w 2022 r. pod niewinnym tytułem „Uspokajanie ruchu w centrum miasta” — zawiera konkretne propozycje: **zmniejszenia liczby wjazdów** z obecnych 34 do 26 wzdłuż Ringstrasse, **rozpoznawania pojazdów i tablic rejestracyjnych za pomocą kamer** na wszystkich punktach dostępu, **automatycznego porównywania** z „białą listą” — osoby, które nie znajdują się na niej, zostaną ukarane karą administracyjną — **30 minut darmowego wjazdu** na usługi odbioru i odwozu (ale biada ci, jeśli zostaniesz choć sekundę dłużej) oraz **nawiązania współpracy z operatorami garaży**, aby twoje dane parkingowe trafiały bezpośrednio do systemu.

Firma [Kapsch](#) — korporacja, która wdrożyła już podobne systemy we włoskich miastach i spokojnie przetwarza miliony tablic rejestracyjnych dziennie — ubiega się o kontrakt. Według analizy, szacowany koszt **inwestycji to 13,2 mln euro plus 1,27 mln euro rocznych kosztów operacyjnych** — a biorąc pod uwagę dyscyplinę budżetową Wiednia, można śmiało spodziewać się kwoty trzy do czterech razy wyższej. Przetarg [jest obecnie przygotowywany](#), jak informuje biuro radnego miejskiego ds. transportu Ulli Simy (SPÖ).

Ewaluacje w centrach danych AI?

Twierdzenie, że kamery to „tylko” aparaty fotograficzne i że „nie nagrywają filmów”, to typowe zapewnienie, którym rzecznicy Kapscha posługują się przy każdej okazji. Rzeczywistość w miastach takich jak Oksford pokazuje, że to, co dziś sprzedaje się jako „środek uspokajający ruch”, jutro będzie infrastrukturą dla ograniczeń strefowych, profili ruchu i — przy następnej okazji — **blokad klimatycznych**.

Technicznie rzecz biorąc, to twierdzenie jest bezsensowne. System musi w jakiś sposób rozpoznawać, kiedy tablica rejestracyjna może zostać wyraźnie sfotografowana. Najlepiej radzi sobie z tym kamera wideo ze zintegrowaną sztuczną inteligencją. Przechowywane jest jednak tylko jedno zdjęcie. Co jeszcze jest przechowywane w bazach danych, to zupełnie inna kwestia. Sztuczna inteligencja mogłaby z powodzeniem zostać umieszczona w centrum danych AI zaplanowanym w powiecie Korneuburg, niedaleko miejscowości Stetten, tuż obok ogromnej podstacji elektrycznej. Zlecone jakiejś firmie technologicznej — operatorzy i klienci pozostają tajemnicą.

Rozszerzenie monitoringu na inne dzielnice miasta to kolejny logiczny i prosty krok, ponieważ wszystkie wymogi prawne zostały już spełnione. Niezbędna infrastruktura techniczna jest już gotowa i przetestowana.

Wirus, lockdown, maski, obowiązkowe szczepienia

Warto pamiętać: **Wiedeń był bastionem ekstremistycznych środków w czasie pandemii koronawirusa.** Podczas gdy rząd federalny wahał się, miasto Wiedeń pospieszyło z wprowadzeniem **obowiązkowych maseczek dla dzieci w szkołach podstawowych, przepisów 2G, groźbami obowiązkowych szczepień** i gorliwością w zakresie nadzoru, która zyskałaby uznanie nawet w Niemczech i Izraelu.

A kto był architektem tej wiedeńskiej wyjątkowości? **Radny Miasta ds. Zdrowia Peter Hacker** – [ten sam człowiek, który wcześniej, w latach 1992–2003](#), pełnił funkcję koordynatora ds. narkotyków w Wiedniu. Człowiek, który zajął się „sceną na Karlsplatz” i stworzył „nowe usługi wsparcia i doradztwa”, podczas gdy otwarta scena narkotykowa eksplodowała, a Karlsplatz stał się strefą zakazaną dla zwykłych obywateli. W latach 2001–2018 był dyrektorem zarządzającym Wiedeńskiego [Funduszu Społecznego](#), a od 2015 roku pełnił również funkcję wiedeńskiego koordynatora ds. uchodźców – ścieżka kariery, która płynnie przechodzi od polityki narkotykowej do administracji migracyjnej i do dyktatury zdrowotnej lat COVID.

Jednak ukoronowaniem jego działań była [zmiana nazw wiedeńskich szpitali](#): znane kliniki i szpitale zostały pozbawione nazw i zastąpione nazwami dzielnicowymi. Rezultat: koszty rzędu dziesiątek milionów i nikt już nie wie, co się dzieje. Arcydzieło biurokratycznej pomysłowości, podczas gdy same szpitale tonęły w niedoborach kadrowych, braku funduszy i kryzysach pielęgniarstwach, zmuszając całe oddziały do zamknięcia. Raport TKP [na temat głodujących i szczególnie ważnych szpitali pogotowia ratunkowego można znaleźć tutaj](#).

Wiedeńska SPÖ, która wciąż przykleja sobie etykietkę „socjaldemokratycznej”, nie ma z **ideałami Brunona Kreisky’ego** nic wspólnego – **pełnym zatrudnieniem, zabezpieczeniem społecznym i możliwościami edukacyjnymi dla klasy robotniczej. Pod czerwono-różową flagą żeglują dziś technokratyczno-autorytarny klientelizm**, który postrzega migrantów jako pulę głosów, nęka rdzenną ludność za pomocą środków kontroli i nadzoru oraz zniesławia wszelką krytykę jako „prawicowy populizm” lub „teorię spiskową”. To lobby korporacji i Światowego Forum Ekonomicznego (WEF) determinuje politykę, a nie interesy obywateli.

Kariera burmistrza Michaela Ludwiga stała się już klasyką dla dzisiejszych polityków: sala wykładowa – sala wykładowa (nauki polityczne) – sala plenarna.

Miasto 15-minutowe: od koncepcji dobrego samopoczucia do więzienia na świeżym powietrzu

To, co dzieje się w Wiedniu, nie jest odosobnionym przypadkiem Wiednia. Jak [TKP w artykule „15-minutowe miasto jako klimatyczna blokada w więzieniu na wolnym powietrzu”](#), **szczegółowo opisuje**, **to wejście Austrii do globalnie skoordynowanego programu**. Piętnastominutowe miasto jest promowane jako nieszkodliwa koncepcja urbanistyczna: wszystko, czego potrzebujesz do codziennego życia, powinno być dostępne w ciągu 15 minut pieszo lub rowerem. Kto mógłby się sprzeciwić?

Ale paralele z erą koronawirusa są uderzające. Ograniczenia związane z pandemią znajdują swoje bezpośrednie odpowiedniki w strefach z ograniczonym ruchem w 15-minutowym mieście. „Zostań w domu” powraca jako „Wszystko w ciągu 15 minut” – tylko tym razem nie jest to już apel, ale strukturalnie narzucona rzeczywistość. Tam, gdzie kiedyś obowiązywał

obowiązek noszenia maseczek, teraz obowiązuje de facto zakaz poruszania się samochodem. Kontrola dostępu 2G i 3G z ery koronawirusa ustąpiła miejsca systemom zezwalającym na przekraczanie stref. A niesławne śledzenie kontaktów zostało zinstytucjonalizowane w postaci kamer ANPR z kompleksowymi profilami ruchu. TKP: [„Pod pretekstem bezpieczeństwa, wygody w czasie lockdownu i ratowania klimatu, budowane są miejskie więzienia na świeżym powietrzu dla zwykłych ludzi”](#).

Kluczowa różnica: **lockdown związany z koronawirusem był tymczasowy.**

Piętnastominutowe miasto ma być trwałe. To, co testowano i testowano na populacji jako tymczasowy „środek nadzwyczajny”, teraz utrwała się jako stały model miejski.

przedstawiło **Samo Światowe Forum Ekonomiczne (WEF)** koncepcję 15-minutowego miasta jako wzór dla lockdownów – dostępność obiektów stała się „kwestią życia i śmierci” w czasie pandemii COVID-19. Zmiany klimatyczne i konflikty globalne są przytaczane jako kolejne uzasadnienia. Już w [2023 roku](#) TLP donosiło, że „zrównoważone” miasta stają się coraz bardziej „inteligentnymi” miastami – pełnymi kamer, czujników, trackerów Wi-Fi i innych aplikacji Internetu Rzeczy działających w sieciach 2G i 5G, monitorujących niezliczone aspekty życia publicznego i prywatnego.

To, co dziś sprzedaje się jako „uspokojenie ruchu”, będzie jutrzejszą infrastrukturą na czas **lockdownu klimatycznego** : nowa pandemia, „kryzys klimatyczny”, „niedobór energii” – i nagle 30 minut darmowego wstępu zniknie. 100 dozwolonych przejazdów rocznie zniknie. **Każdy, komu nie wolno opuszczać swojej strefy, jest w istocie więźniem – tyle że bez widocznych krat.**

Taktyka salami: najpierw Favoriten, potem cały Wiedeń

O tym, że Wiedeń podchodzi do sprawy poważnie, świadczy projekt pilotażowy w **Favoriten** : liczba miejsc parkingowych została **zmniejszona o 30 procent** , a ruch drogowy jest kontrolowany przez „nowe przepisy na całym obszarze” – innymi słowy, jeździ się tylko tam, gdzie i kiedy jest to dozwolone. Wdrożenie odbywa się zgodnie z klasyczną taktyką salami: najpierw środki tymczasowe, potem stałe struktury – kawałek po kawałku, aż do utraty wolności.

Kolejny cel jest już zaplanowany: **„dzielnice o niskim natężeniu ruchu”** – rozszerzenie modelu na inne dzielnice zostało już ustalone. Jak [donosi ORF Vienna](#) , projekt ma zostać wdrożony w obecnej kadencji, która potrwa do 2030 roku. To, co zaczęło się w Oksfordzie od sześciu stref i 100 podróży rocznie, a stało się podatkiem miejskim w Londynie wraz z wprowadzeniem **ULEZ** (Strefy Ultra Niskiej Emisji) – teraz trafia do Wiednia.

SPÖ – politycznie przeciwieństwo dawnej partii

Wiedeńska SPÖ pod wodzą burmistrza Michaela Ludwiga i radnego ds. zdrowia Petera Hackera nie ma już nic wspólnego z ideałami ruchu robotniczego. Dzisiejszym Wiedniem rządzi **technokratyczno-autorytarna partia interesów** , która nęka kierowców i wypędza ich z miasta, organizując place budowy i likwidując miejsca parkingowe, instaluje kamery rejestrujące dziś tablice rejestracyjne, a jutro będzie tworzyć profile ruchu, traktuje migrantów jako pulę wyborców, podczas gdy rdzenna ludność staje się mniejszością we własnych dzielnicach, odrzuca krytykę jako „prawicowy populizm” lub „teorię spiskową” i systematycznie demontuje wolności obywatelskie pod pretekstem „ochrony klimatu” i „uspokojenia ruchu”.

Bruno Kreisky przewracałby się w grobie.

Piętnastominutowe miasto nie jest odpowiedzią na problemy komunikacyjne. To **zwiastun totalnego systemu inwigilacji**, który płynie pod zieloną flagą i jest wdrażany w Wiedniu przez Socjaldemokratyczną Partię (SPÖ), która w swoim programie używa słowa „socjaldemokratyczny” jedynie jako historycznego reliktu.

Pod pretekstem bezpieczeństwa, wygody w czasie lockdownu i ratowania klimatu budowane są miejskie więzienia na świeżym powietrzu dla zwykłych ludzi.

Wiedeń jest na dobrej drodze. Lato budowy – nie pierwsze tego typu – było dopiero początkiem. [opłata za wjazd do strefy płatnego parkowania z monitoringiem](#) Kolejnym krokiem jest . **A co będzie dalej? Zapytajcie mieszkańców Oksfordu.** Oni już znają odpowiedź.