

NR 4

Nakład 10 tys.

Gazeta bezpłatna



Chociaż ciasno, chociaż tłok

O potrzebie skomunikowania Wilanowa torami tramwajowymi mówiło się nie od dziś. I oto powstała! Trasa łącząca Żoliborz, Bielany, Wilanów i Centrum. Trasa niedokończona, ale niezwykle pomocna i wręcz niezbędna zimą.

► WIĘCEJ na str. 2

KURIER SAMORZĄDOWY

WARSZAWA

Gdy zmęczy Cię głównego miasta ulic szum

■ Nie zatrzyma się w korkach, nie stoi na światłach – metro! Ale czy nie za mało go jak na stolicę? Poniżej przedstawimy plany na budowę trzeciej linii metra, a także dokończenie drugiej linii metra. Piszemy o tym, czego mamy się spodziewać w bliższej i dalszej przyszłości.

Nieco ponad dwa lata temu, bo we wrześniu 2022 roku, oddano do użytku kolejny odcinek drugiej linii metra, czyli stacje: Bródno, Kondratowicza i Ząbki. Obecnie trwają prace nad ostatnimi stacjami od strony Bemowa (Łazurowa, Chruszczowa i Karolin), które mają być oddane do użytku publicznego w 2026 roku, czym rozbudują drugą linię metra o kolejne 4 km.

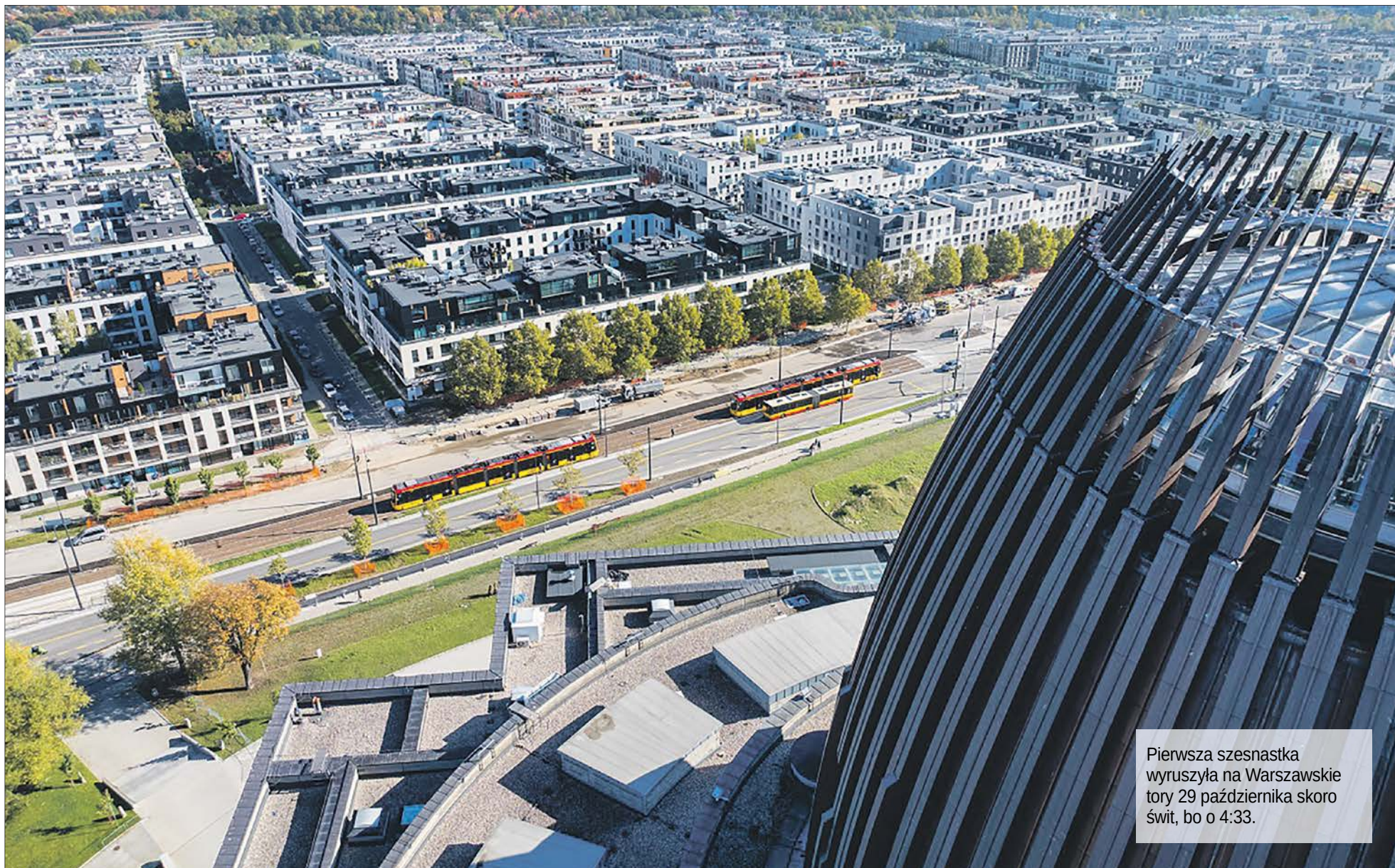
– Prace nad wybudowaniem drugiej linii metra postępowywały niezwykle wolno i trwały bardzo długo – zauważa Tomasz Herbich, warszawski radny. – Oczywiście jednak mającą na horyzoncie perspektywę dokończenia tych prac w najbliższych latach cieszy, metro jest bowiem bez wątpienia elementem kluczowym w systemie komunikacyjnym Warszawy.

DOKOŃCZENIE str. 3



Chociaż ciasno, chociaż tłok

O potrzebie skomunikowania Wilanowa torami tramwajowymi mówiło się nie od dziś. I oto powstała! Trasa łącząca Żoliborz, Bielany, Wilanów i Centrum. Trasa niedokończona, ale niezwykle pomocna i wręcz niezbędna zimą.



Pierwsza szesnastka wyruszyła na Warszawskie tory 29 października skoro świt, bo o 4:33.

Fot. C. Wierś UM Warszawa

Pierwsza szesnastka wyruszyła na Warszawskie tory 29 października skoro świt, bo o 4:33. Wprowadziła ją na miasto koleżanka nie widziana na Wilanowie od 50 lat – czternastka, która od końcówki października jeździ trasą niewiele różniącą się od tej sprzed pół wieku. O potrzebach mieszkańców najlepiej mówią liczby – w pierwszym dniu tramwajami tych linii przejechało niemal 75 tys. osób. Zainteresowanie nie było przypadkową gorączką, która pchała wszystkich do wypróbowania nowości. W pierwszym tygodniu obie linie przewiozły 500 tysięcy pasażerów. A już dwa tygodnie później – 15 listopada do szesnastki wsiadł

milionowy pasażer.

– Te wszystkie dane statystyczne pokazują przede wszystkim, że wtedy, gdy mieszkańcy mają taką możliwość: gdy zatem istnieje odpowiednia infrastruktura i połączenia, chętnie wybierają podróż transportem szynowym. To zaś unaocznia, jak ważne jest to, aby tego typu inwestycje realizować konsekwentnie i szybciej niż jest to robione przez obecnie rządzących. Linia, o której mówimy, to przecież dwa lata opóźnienia, a to i tak niewiele jak na warszawskie inwestycje. A przecież możemy też spojrzeć na czas sprzed momentu, gdy została zapowiedziana. Czy powinno być tak, że ogromne osiedle, jakim

jest Miasteczko Wilanów, przez tyle lat pozbawione było możliwości tak sprawnego i szybkiego dotarcia do centrum, jaką gwarantuje właśnie transport szynowy? – pyta Tomasz Herbich, radny Warszawy.

Częstotliwość jeżdżenia obydwu tramwajów jest pomyślna tak, by ułatwić pasażerom przejazdy, mimo wielu zmian w trasach komunikacji miejskiej. Tramwaje linii 14 odjeżdżają w godzinach szczytu co 8 minut, a linii 16 – co 4 minuty. W ciągu godziny przewidziano więc około 22 odjazdów. Łączy się to ze zwiększoną ilością tramwajów w Warszawie, która przeważnie liczyła sobie 427 składów poruszających się po

mieście. W tym momencie ich liczba wzrosła do 456.

Na trasie oddanych do użytku zostało 12 nowych przystanków i to właśnie one cieszą się największą popularnością. Najwięcej pasażerów wsiada na odcinku trasy między Miasteczkiem Wilanów a Goworka. A największy ruch w pojazdach następuje w ścisłym centrum Warszawy, kolejno: przy rondzie Dmowskiego (125 tys. osób wsiadających i wysiadających), przy metrze Świętokrzyska (93 tys.), a następnie przy św. Bonifacego (76 tys.) i później na przystankach: Dolna, Świątynia Opatrzności Bożej, Miasteczko Wilanów, Goworka, Oś Królewska, Nałęczowska, Hoża. W porannych godzinach szczytu z dwóch nowych linii korzysta około 7% wszystkich podróżnych. Po południu zaś (między 16 a 17) jest to ponad 10% wszystkich warszawskich pasażerów.

Trasa nowej linii ma zostać jeszcze wydłużona, ponieważ planowane jest oddanie w przy-

Trasa nowej linii ma zostać jeszcze wydłużona, ponieważ planowane jest oddanie w przyszłym roku dodatkowej odnogi prowadzącej przez Świętego Bonifacego na Stegny. Na zakończenie zasadniczych robót drogowych w ciągu Belwederskiej, Sobieskiego i al. Rzeczypospolitej kierowcy będą jednak niestety musieli poczekać bardzo długo, bo aż do końcówki 2025 roku.

tej kierowcy będą jednak niestety musieli poczekać bardzo długo, bo aż do końcówki 2025 roku. Warto także zastanowić się, czy kolejnym uzupełnieniem sieci komunikacyjnej w Warszawie nie powinien być tramwaj idący wzdłuż ulicy Czerniakowskiej.

Źródła:

<https://web.archive.org/web/20101130043026/http://ztm.waw.pl/zmiany.php?c=102&i=785&l=1>
<https://www.wtp.waw.pl/wp-content/uploads/sites/2/2024/10/14.png>
<https://www.wtp.waw.pl/wp-content/uploads/sites/2/2024/10/16.png>
<https://um.warszawa.pl/-tramwajem-do-wilanowa>
<https://tramwajdowilanowa.pl/milionowy-pasazer-w-liniach-tramwajowych-do-wilanowa/>
<https://www.wtp.waw.pl/newsy/2024/11/08/tramwaj-do-wilanowa-od-16-listopada-zasadnicza-czesc-zmian/>
<https://tramwajdowilanowa.pl/milionowy-pasazer-w-liniach-tramwajowych-do-wilanowa/>

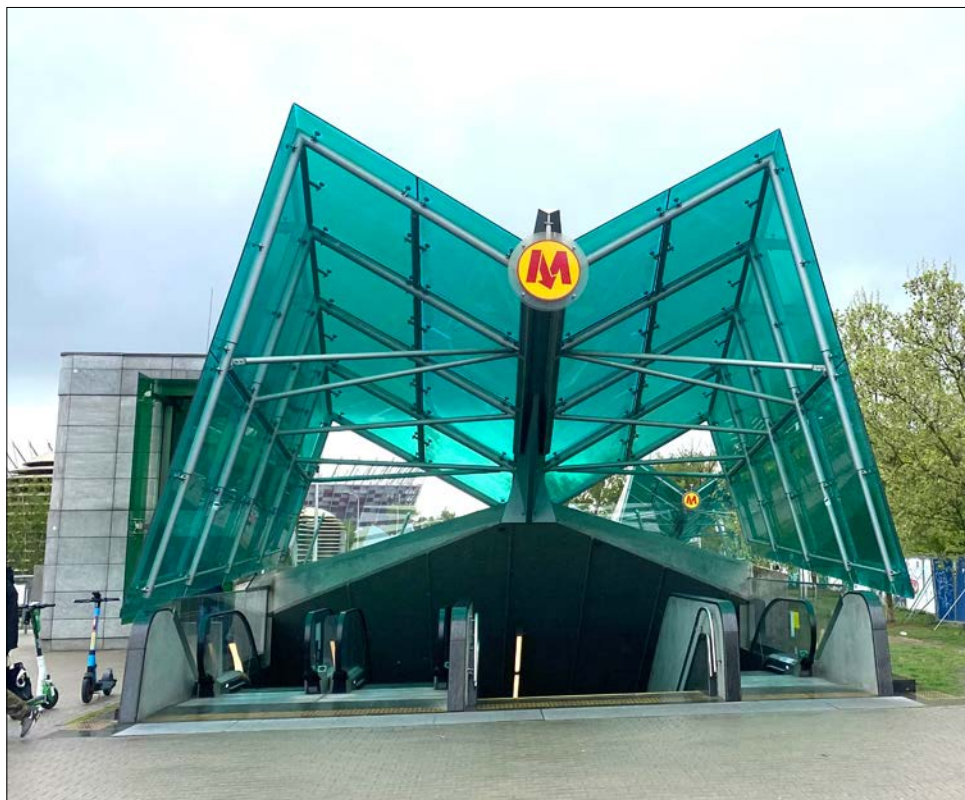
DOKOŃCZENIE ze strony 1

Gdy zmęczy Cię głównego miasta ulic szum

Miejmy też nadzieję, że prezydent Warszawy nie zapomni o jednej z jego obietnic wyborczych, jaką było doprowadzenie odnogi II linii metra do Ursusa.

W stolicy zaplanowanych – a właściwie: zapowiedzianych – jest pięć linii metra. Znamy już nie tylko szczegóły dotyczące dokończenia prac nad drugą linią, lecz także – nad trzecią. Zgodnie z zapowiedziami, budowa ma ruszyć w 2028 roku po zdobyciu unijnego dofinansowania, inwestycja zakłada bowiem wydatki rzędu 5 miliardów złotych. Projektowanie tak dużego przedsięwzięcia ma się zakończyć w 2027 roku. Umożliwi to przeprowadzenie przetargu w tym samym jeszcze roku, by z nadejściem 2028 roku rozpocząć faktyczną budowę.

– Trudno powiedzieć, na ile ten harmonogram należy postrzegać jako realistyczny. Wiemy o ogromnych opóźnieniach w realizacji II linii metra. Wiemy też, że stołeczni radni próbowali doprosić się szczegółowych informacji związanych z pracami nad III linią metra, ale zazwyczaj ich starania nie prowadziły do tego, że dowiedzieliśmy



Fot. Karolina Najda

się czegoś więcej na temat naprawdę kluczowych spraw związanych z planowaną inwestycją – mówi Jacek Jeżewski z Fundacji

Promocji Samorządu Terytorialnego.

Inwestycja ma być szczególnie istotna dla prawobrzeżnej

części Warszawy, zwłaszcza dla gęsto zabudowanej Pragi-Południe. Prezes Metra Warszawskiego Jerzy Lejk w jednej z wypo-

wiedzi medialnych zwrócił uwagę na to, że Praga-Południe jest najgęściej zaludnioną dzielnicą całej Warszawy. Trzecia linia ma służyć pasażerom jako szybka obwodowa komunikacja z drugą i planowaną czwartą linią metra. Przyspieszy to nie tylko czas, w jakim można dojechać do centrum, ale także ułatwi przemieszczanie się między dwoma węzłami komunikacji kolejowej: Dworcem Wileńskim a Dworcem Wschodnim.

Pierwszy odcinek zielonej linii M3 będzie zawierał 7 z 15 planowanych stacji, w tym jedną istniejącą już, a zmodyfikowaną pod węzeł przesiadkowy stację – Stadion Narodowy. Cały odcinek będzie miał 8 km długości, a w skład sześciu nowych stacji będą wchodziły: Dworzec Wschodni, Mińska, Rondo Wiatraczna, Ostrobramska, Jana Nowaka-Jeziorańskiego, Gocław. Dodatkowo zostanie też zbudowane odgałęzienie prowadzące na Kozia Górka – nową Stację Techniczno-Postojową.

Źródła:

<https://www.ztm.waw.pl/informacje-prasowe/2024/03/08/początek-prac-projektowych-iii-linii-metra/>

Prace nad wybudowaniem drugiej linii metra postępowały niezwykle wolno i trwały bardzo długo – zauważa Tomasz Herbich, warszawski radny. – Oczywiście jednak mająca na horyzoncie perspektywa dokończenia tych prac w najbliższych latach cieszy, metro jest bowiem bez wątpienia elementem kluczowym w systemie komunikacyjnym Warszawy.

https://um.warszawa.pl/-/kiedy-pojedziemy-trzecia-linia-metra-https://www.ztm.waw.pl/wp-content/uploads/2024/03/5-linii-metra_plan_UM-Warszawa.png
<https://um.warszawa.pl/-/dzielnice-warszawy-pod-lupa-statystyki>
<https://metro.waw.pl/metro-warszawskie/linia-m3/aktualnosci-m3/>

Kiedy rano jadę tą szesnastką

■ Czy ktokolwiek zastanawia się czasem, jak to było z tramwajami dawniej? Skąd się wzięły, co zastąpiły i jaką mają historię? Siedząc w tramwaju, zatrzymajmy na chwilę myśl i narysujmy w głowie mapę Warszawy, by wyobrazić sobie tych ludzi, którzy może jeździli tą samą linią, po tej samej ulicy.

Linia 16 została uruchomiona w 1908 roku i tworzyła dogodny połączenie między Placem Zbawiciela a Młynarską. Następnie wydłużono jej trasę z Koła aż do Wierzbna. W takim kształcie przetrwała aż do wybuchu II wojny światowej.

Dzisiaj szesnastka rusza z Miasteczka Wilanów wzdłuż al. Rzeczypospolitej, ul. Jana III Sobieskiego, Spacerową, potem jedzie dalej na północ wzdłuż Marszałkowskiej, przecinając plac Bankowy, aż dociera do Muranowskiej. Jest to ostatni przystanek dla skróconych kursów (które stanowią połowę wszystkich), jednak w pełnej swojej długości szesnastka odbija z gen. Andersa na zachód w Stawki i ul. Broniewskiego dojeżdża aż do białńskiego osiedla Piaski. Tramwaj zatrzymuje się na dwunastu nowych przystankach.

– To dobrze, że mieszkańcy osiedla Piaski otrzymali możliwość bezpośredniego dojazdu do Miasteczka Wilanów – komentuje Jacek Jeżewski, radny dziel-



Fot. S. Pulejny UM Warszawa

nicy Bielany. – Szkoda, że możliwość ta jest realizowana tylko w ramach części kursów, tak jakby dla obecnie rządzących mieszkańcy tego osiedla byli mniej ważni niż mieszkańcy Wilanowa.

Pierwszy raz linia 14 została uruchomiona w sierpniu 1908 roku śladem czerwono-żółtej linii tramwaju konnego i połączyła Plac Muranowski z Placem Unii Lubelskiej. Jej kursowanie zawieszano i wznowiano kilkakrotnie. Ostatni raz zlikwidowano jej przejazdy w 1920 roku, w związku ze zbliżającą się do stolicy armią radziecką, a odzyskane wagony służyły do przewożenia rannych.

Ostatnim razem czternastka zadomowiła się na Wilanowie w 1967 roku na wówczas wybudowanej trasie. Rok później trasę skorygowano poprzez jej wydłużenie na Okęcie. W 1973 roku rozpoczęto likwidację linii tramwajowej do Wilanowa, co skutkowało skróceniem biegu tramwaju do Sadyby, a następnie zupełnym jego wyłączeniem z tej części Warszawy.

Tramwaj nr 14 rusza teraz z zajezdni przy ul. Banacha i jedzie Grójecką, Filtrową, Nowowiejską (gdzie można dogodnie przesiąść się z metra), po czym skręca na południe Marszałkowską, odbija na kawałek w Spacerową, a następnie jedzie ul. Jana III Sobieskiego prosto na Wilanów, gdzie kończy trasę wzdłuż al. Rzeczypospolitej i dojeżdża aż na ul. Branickiego, na miasteczko Wilanów.

Źródła:

<https://web.archive.org/web/20101130043026/http://ztm.waw.pl/zmiany.php?c=102&i=785&l=1>
<https://warszawa.fandom.com/wiki/14>
<https://warszawa.fandom.com/wiki/16>
<https://www.wtp.waw.pl/wp-content/uploads/sites/2/2024/10/14.png>
<https://www.wtp.waw.pl/wp-content/uploads/sites/2/2024/10/16.png>
<https://um.warszawa.pl/-/tramwajem-do-wilanowa>
<https://tramwajdowilanowa.pl/milionowy-pasazer-w-liniach-tramwajowych-do-wilanowa/>

– To dobrze, że mieszkańcy osiedla Piaski otrzymali możliwość bezpośredniego dojazdu do Miasteczka Wilanów – komentuje Jacek Jeżewski, radny dzielnicy Bielany. – Szkoda, że możliwość ta jest realizowana tylko w ramach części kursów, tak jakby dla obecnie rządzących mieszkańcy tego osiedla byli mniej ważni niż mieszkańcy Wilanowa.

<https://www.wtp.waw.pl/newsy/2024/11/08/tramwaj-do-wilanowa-od-16-listopada-zasadnicza-czesc-zmian/>
<https://tramwajdowilanowa.pl/milionowy-pasazer-w-liniach-tramwajowych-do-wilanowa/>

Nawet pociąg, ten z daleka...

■ Nawet pociąg, ten z daleka, co to mógłby do Warszawy wziąć człowieka, nie przyjedzie dzisiaj, bo zamienili go. WKD zmieniło nazwę z EKD, została też wykupiona przez Koleje Państwowe. Czym jest podwarszawska kolej i od kiedy możemy się nią szczyścić? Krótka lekcja historii z poprzedniego wieku.

Historia Warszawskiej Kolei Dojazdowej sięga początków XX wieku. WKD została uruchomiona prawie sto lat temu, pierwszy pociąg wyjechał na linię dokładnie 11 grudnia 1927 roku. Była to pierwsza normalnotorowa kolej elektryczna, stąd też pochodziła jej ówczesna nazwa – Elektryczne Koleje Dojazdowe. Były one zbudowane, co prawda głównie za angielski kapitał, ale za to zbudowane były od podstaw na odrodzonej Polsce. Budowę całej traktacji rozpoczęto w Komorowie i prowadzono symultanicznie w obu kierunkach, czyli w kierunku Grodziska Mazowieckiego i w kierunku Warszawy. Jednak przebieg warszawskiej linii pierwotnie różnił się od jej dzisiejszego kształtu. Linię poprowadzono w oddaleniu od torów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i ulicą Nowogrodzką doprowadzono aż do ulicy Marszałkowskiej. Obecnie zaś tory od Pruszkowa począwszy biegną wzdłuż Alei Jerozolimskich. Dokładano wszelkich starań, by EKD była kolejną najnowocze-



śniejszą na swoje czasy. Wypożyczono ją w nowoczesny system prowadzenia pociągów opar-

ty na automatycznej sygnalizacji świetlnej sprowadzonej ze Szwecji. Dzięki niemu ruch

pociągów był nie tylko znacznie bezpieczniejszy, ale był niezwykle częsty jak na ówczesne realia kolei państwowych. Powszechnie uznawano, że sprowadzane z Anglii wagony silnikowe i doczepne osiągały prędkość 70 km/h, to jest prędkość nieprawdopodobną na tamte czasy.

Po 20 latach funkcjonowania kolei elektrycznej, w 1947 roku rozpoczęto upaństwowienie EKD, której przejęcie dokonało się w 1951 roku. Od tego momentu kolej zmieniła też swoją nazwę na znaną nam dzisiaj Warszawską Kolej Dojazdową. Jednak nie pozostawiono trasy w stanie niezmienionym na długo. Już po 1960 roku zaczęto likwidować odcinki miejskie w Grodzisku Mazowieckim, między Włochami i Warszawą, a na koniec – w Milanówku. Linia nie została jednak zapomniana lub zmarginalizowana – w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych wprowadzono na niej szereg napraw, wymian i usprawnień.

W 1963 roku zlikwidowano część miejskiego odcinka li-

nii na ulicach Nowogrodzkiej i Tarczyńskiej, a także zbudowano nową stację Warszawa Śródmieście WKD na wysokości ul. Chałubińskiego (która do teraz funkcjonuje jako stacja końcowa linii WKD). Po raz ostatni zmieniono przebieg linii WKD na terenie Warszawy po południu ostatniego dnia 1974 roku. Wycofano wtedy trakcję z ul. Szczeliwickiej i poprowadzono w kierunku linii średnicowej od stacji Warszawa Raków.

Sytuacja własnościowa WKD miała po raz kolejny ulec zmianie pod koniec XX wieku. Polskie Koleje Państwowe postanowiły bowiem wyodrębnić WKD ze swoich struktur. W pierwszych tygodniach nowego milenium, na mocy ustawy z 8 lutego 2000 roku o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, majątek WKD został wydzielony. Pod koniec tego samego roku utworzono spółkę PKP WKD sp. z o.o., która po rozpoczęciu swojej działalności w lipcu 2001 roku zarzą-

Historia Warszawskiej Kolei Dojazdowej sięga początków XX wieku. WKD została uruchomiona prawie sto lat temu, pierwszy pociąg wyjechał na linię dokładnie 11 grudnia 1927 roku. Była to pierwsza normalnotorowa kolej elektryczna, stąd też pochodziła jej ówczesna nazwa – Elektryczne Koleje Dojazdowe.

dza Warszawską Kolej Dojazdową do dziś.

Źródła:

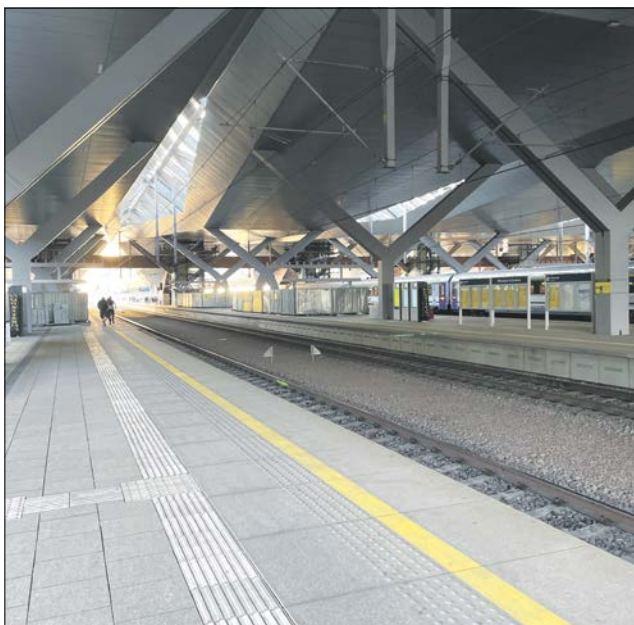
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20000840948>
<https://historiakoluszek.pl/czytelnia/dzieje-przed-1914-r/31-droga-zelazna-warszawsko-wiedenska>
<https://wkd.com.pl/o-wkd/historia-ekd-wkd/wstep>

Patrzeć jak wszystko zostaje w tyle

■ Kolejowe centrum Warszawy może przyprawiać o ból głowy. Warszawa Centralna, Warszawa Śródmieście, Warszawa Główna... A czy ktoś wie, gdzie jest stacja WKD w Śródmieściu? Czym jest to niepozorne zejście na peron tuż obok Warszawy Centralnej? Dokąd nas zabiera? Oto odpowiedź!

Kolejka wąskotorowa, czyli dawna EKD (Elektryczne Koleje Dojazdowe), jest trzecim obok SKM i KM kolejowym podmiejskim połączeniem ze stolicą. Różni się jednak od swoich siostr nie tylko kolorem, a także wyjątkowym sposobem funkcjonowania. Warszawska Kolej Dojazdowa została zaprojektowana na tani i stosunkowo niezawodny środek komunikacji. Pociągi kursują z Warszawy Śródmieście po jednej linii, która u swojego końca rozgałęzia się w Podkowie Leśnej i prowadzi do jednej z dwóch podwarszawskich miejscowości. Pociągi odchodzą regularnie o tej samej porze i zależnie od godziny kurs odbywa się do Grodziska lub do Milanówka. Dokładne położenie pociągu można od niedawna wygodnie sprawdzić na głównej stronie WKD: <https://wkd.com.pl/>.

Każdy z nas choć raz doświadczył spóźnienia się pociągu czy to w dalekiej podróży, czy też przy okazji regularnego jeżdżenia do pracy. Na opóźnienia pociągów wpływ mają warunki atmosferyczne, przebudowy, zerwania trak-



cji, zdarzenia losowe, zmiany w rozkładzie jazdy i oczekiwanie na zwolnienie się torów. Jakość podróży podwarszawskich znacząco wzrosła w ostatnich latach i opóźnienia pojawiają się wielokrotnie rzadziej niż w przeszłości. Niemniej jednak wciąż się zdarzają. I tu zdecydowaną przewagę Warszawskiej Kolei Do-

jazdowej jest bez wątpienia punktualność. Przejazd pełnej trasy zajmuje konsekwentnie poniżej godziny, nie jest przerywany przez mijające się pociągi innych traktacji lub przebudowy na trasie SKM.

Kolej Dojazdowa jest również konkurencyjna pod kątem ceny. Bilety na WKD są tańsze, dzielą się do tego na trzy strefy cza-

sowe. To może tworzyć istotną różnicę dla podróżników. Kupowanie biletów KM oraz SKM wymaga określenia geograficznego położenia danej stacji (strefy te pokrywają się ze strefami biletów miejskich). Dla przykładu: kupienie biletu z Warszawskiego Śródmieścia do Milanówka wykracza poza strefę 1 (kończącą się w Ursusie Niedźwiadku) oraz poza strefę 2 (kończącą się w Pruszkowie). W WKD jednak strefy biletowe liczone są inaczej. Honorowana jest tam karta miejska aż do Opaczu, później jednak należy skasować bilet WKD, który można kupić w 3 różnych wariantach. I choć na każdym bilecie napisana będzie strefa, należy przez nią rozumieć ilość czasu, którą można na nim przejechać, nie zaś konkretne stacje. Można więc przejechać do Milanówka na bilecie uprawniającym do przejazdów powyżej 38 minut (III strefa) lub też z kartą miejską skasować w Opaczu bilet strefy II (do 38 minut).

Kolejka kończy swoją trasę w ścisłym centrum Warszawy, dzięki czemu podróżni mogą oszczędzić sobie czasu na przemieszczanie się do najbliższego dużego węzła komunikacyjnego.

go, zwłaszcza jeśli spieszą się na pociąg dalekobieżny. Jeśli za to rozpatrywać użyteczność kolei w kierunku przeciwnym do stolicy – WKD stanowi dobry przykład dogodnego połączenia turystycznego. Po trasie mija się wiele urokliwych miasteczek i lasów, do których można by wybrać się na wycieczkę rowerową. Dodatkowo oba zwieńczenia trasy, a zatem tak Milanówek, jak i Grodzisk Mazowiecki są interesującymi turystycznymi miejscowościami. W zielonym, urokliwym mieście-ogrodzie Milanówka chętni turyści mogą zobaczyć wiele historycznych zabudowań z I połowy XX w., mogą ruszyć milanowskim Jedwabnym Szlakiem lub znaleźć fabrykę krówek. W Grodzisku zaś nie trzeba się nawet wybierać daleko od stacji, by dotknąć historii i zwiedzić Izbę Tradycji EKD/WKD.

Źródła:

https://pl.wikipedia.org/wiki/Zabytki_w_Milan%C3%B3wku
<https://wkd.com.pl/izba-tradycji>
<https://milanowek.pl/poznaj-milanowek/szlaki-turystyczne/jedwabny-szlak>
<https://wkd.com.pl/aktualnosci/3109->

Kolejka kończy swoją trasę w ścisłym centrum Warszawy, dzięki czemu podróżni mogą oszczędzić sobie czasu na przemieszczanie się do najbliższego dużego węzła komunikacyjnego, zwłaszcza jeśli spieszą się na pociąg dalekobieżny. Jeśli za to rozpatrywać użyteczność kolei w kierunku przeciwnym do stolicy – WKD stanowi dobry przykład dogodnego połączenia turystycznego. Po trasie mija się wiele urokliwych miasteczek i lasów, do których można by wybrać się na wycieczkę rowerową.

rozbudowa linii kolejowej WKD - o drugi tor pomiędzy Podkowie Leśną i Grodziskiem Mazowieckim - zakończona

Hen w dal po szynach. Zmiana? Taka kolej rzeczy

■ Poranek wczesny. Jadę pospiesznym wprost do Warszawy załatwiać sprawy. Jak bardzo zmieni się godzina załatwiania spraw? Już nadchodzi czas na zmianę rozkładu jazdy pociągów. Od kiedy i na czym będą polegały?



Od 15 grudnia przestaje obowiązywać honorowanie wszystkich rodzajów biletów WTP w pociągach KM, które były wprowadzone ze względu na przebudowę Warszawy Zachodniej i związanych z tym utrudnień komunikacyjnych. Z przejazdów pociągami można nadal korzystać z ważnym biletem WTP (dobowym lub dłuższym).

W połowie grudnia zazwyczaj spotykamy się ze zmianami komunikacyjnymi pociągów w całej Polsce. Od niedzieli 15 grudnia godziny odjazdów kolei zostaną zmienione. Nowy rozkład na 2024/2025 rok będzie obowiązywał do marca przyszłego roku, czyli przez cztery najbliższe miesiące.

Największe zmiany będą dotyczyły linii Szybkiej Kolei Miejskiej. Wynika to w głównej mie-

rze z zakończenia modernizacji Warszawy Zachodniej, która zaczęła się cztery lata temu (w październiku 2020 roku). Dla pasażerów najważniejszy będzie stabilny i regularny rozkład jazdy oraz zwiększenie liczby połączeń. Na linii legionowskiej będą kursowały trzy połączenia na godzinę, dodatkowo zwiększy się liczba kursów na linii obwodowej przez Warszawę Gdańską. Kolejowa obsługa Lotniska Chopina również zostanie poprawiona. Poza Szybką Koleją Miejską według nowego rozkładu będą również kursowały pociągi Kolei Mazowieckich.

Pociągi SKM S1 będą kursowały w równych odstępach, z częstotliwością co około 30 minut przez cały dzień. W relacji Pruszków – Otwock pojedzie 37 pociągów, a w odwrotnym kierunku – 38 pociągów. Poranne po-

łączenia będą ruszać z Warszawy Zachodniej w kierunku Otwocka, a z Warszawy Wschodniej w kierunku Pruszkowa. Za to wieczorne kursy z Otwocka zakończą się na Warszawie Zachodniej, a te z Pruszkowa – na Warszawie Wschodniej.

15 grudnia pociągi SKM S2 wrócą na trasę Lotnisko Chopina – Sulejówek Miłosna. Połączenia, tak samo jak w przypadku SKM S1 będą się odbywały co pół godziny o łatwych do zapamiętania godzinach – pociągi z lotniska będą odchodziły 25 i 55 minut po pełnej godzinie. Zostały też wydłużone godziny kursowania pociągów na lotnisko – pierwsze dotrą tam o 4:33, ostatnie zabiorą pasażerów do Sulejówka o 23:55.

Pociągi SKM S3 od nowego rozkładu jazdy będą kursowały między Lotniskiem Chopi-

na a Legionowem przez dalekobieżną linię średnicową i stację Warszawa Centralna. Mniej niż 20 pociągów będzie jeździło co około godzinę do Legionowa (17 składów) i na lotnisko (18 składów). Pierwsze poranne połączenia będą realizowane na skróconej trasie (ze stacji Warszawa Zachodnia). Natomiast ostatni pociąg z Lotniska Chopina skończy bieg na Warszawie Wschodniej, a ostatni z Legionowa – na stacji Warszawa Zachodnia.

Port lotniczy będzie także obsługiwany pociągami liniami S2 oraz RL Kolei Mazowieckich. Dzięki przesiadkom na pociągi linii S4 i S40 oraz KM, podróżujący mogą sprawnie przesiąść się na stacji Warszawa Gdańska i skorzystać z pierwszej linii metra. Mogą także wsiąść w tramwaj z ronda Starzyńskiego i dojechać nim na Dworzec Wileń-

Nowy rozkład na 2024/2025 rok będzie obowiązywał do marca przyszłego roku, czyli przez cztery najbliższe miesiące. Największe zmiany będą dotyczyły linii Szybkiej Kolei Miejskiej. Wynika to w głównej mierze z zakończenia modernizacji Warszawy Zachodniej, która zaczęła się cztery lata temu (w październiku 2020 roku). Dla pasażerów najważniejszy będzie stabilny i regularny rozkład jazdy oraz zwiększenie liczby połączeń.

ski.

Pociągi SKM S40 przestają kursować do Warszawy Głównej. W dni powszednie będą poruszały się po wydłużonej trasie z Piaseczna do Wieliszewa lub Radzymina przez Warszawę Gdańską. Dodatkowo ostatni wieczorny pociąg z Piaseczna skończy bieg na stacji Legionowo Piaski. Na odcinku Piasecz-

no–Wieliszew pociągi SKM będą kursowały co około pół godziny, natomiast z Legionowa do Warszawy w dni robocze będą kursowały trzy pociągi na godzinę.

Źródło:

<https://www.wtp.waw.pl/newsy/2024/12/05/zmiana-kolejowego-rozkladu-jazdy-od-15-grudnia/>

Zaglądamy do okien tramwajom

16 i 14 jeżdżą, ale 35 pod Arkadię już nie dociera. Co się zmieniło na szynach i na drogach? Czego mamy się spodziewać w okresie świątecznym?

131 po wielu latach zatrzymywania się pod Cepelią przestało pod nią zajeżdżać. Może to ze względu na to, że sama Cepelia przestała istnieć na rzecz Empiku, a autobus można teraz złapać pod hotelem Novotel (dawny Forum) zanim ruszy, minąwszy bokiem rondo de Gaulle'a, na plac Trzech Krzyży.

Linia 35 przed zawieszeniem kursowała między przystankami Piaski i Banacha, łącząc Żoliborz, Centrum i Ochotę. Teraz, w związku z budową traktacji tramwajowej na Wilanów, pasażerowie mają do dyspozycji inne połączenia. Linia numer 14 zastąpi tramwaj 35 na odcinku między przystankiem Banacha a Metrem Politechnika, gdzie można przesiąść się do pierwszej linii metra. Linia numer 16 zastąpi drugą część rozkładu jazdy tramwaju 35 – kursuje na odcinku pl. Zbawiciela – Piaski. Linia numer 16 połączyła Wilanów ze ścisłym centrum Warszawy oraz z Bielaniami.

– Redukowanie linii tramwajowych nie jest dobrym pomysłem – zauważa jeden z białeńskich radnych. – Dwie linie obsługujące dawną jedną: to nigdy



Fot. Jakub Jezewski

nie jest korzystna zmiana dla mieszkańców, którzy dotąd korzystali z linii 35.

22 i 23 grudnia (w przedświąteczny weekend) tramwaje będą kursowały według sobotniego rozkładu jazdy, a autobusy i koleje według świątecznego. W Wigilię duża część komunikacji miejskiej zakończy swoje kursy w zajezdniach około godziny 17:00. Niektóre linie będą też tego dnia kursowały według specjalnego rozkładu jazdy. Za to transport szynowy, czyli metro i tramwaje, będzie poruszał się jak w soboty, za wyjątkiem kursów nocnych.

W pierwszy i drugi dzień świąt całą komunikację miejską obowiązuje świąteczny rozkład jazdy. Wiele linii nie będzie kursowało w ogóle, a niektóre według specjalnych rozkładów. Tak samo część linii nie pojawi się na ulicach 27 i 28 grudnia, gdy będzie obowiązywał rozkład jazdy dnia powszedniego.

Warto sprawdzić kursy komunikacji miejskiej przed wyruszeniem w podróż, by nie spotkała nas przykra niespodzianka w świąteczne i tak już zabiegane dni.

Źródła:

<https://www.nakolei.pl/rusza-tramwaj-do-wilanowa-znika-linia-35-zastapia-ja-14-i-16/>
<https://www.wtp.waw.pl/>

22 i 23 grudnia (w przedświąteczny weekend) tramwaje będą kursowały według sobotniego rozkładu jazdy, a autobusy i koleje według świątecznego. W Wigilię duża część komunikacji miejskiej zakończy swoje kursy w zajezdniach około godziny 17:00. Niektóre linie będą też tego dnia kursowały według specjalnego rozkładu jazdy. Za to transport szynowy, czyli metro i tramwaje, będzie poruszał się jak w soboty, za wyjątkiem kursów nocnych.

utrudnienia/2024/10/28/zastapienie-linii-35-przez-14-i-16/
<https://um.warszawa.pl/-/komunikacja-na-swiate-1>

Kiedy wreszcie ten tramwaj na Białolekę?

Mieszkańcy której z dzielnic Warszawy są zmuszeni do żmudnego czekania na realizację największej ilości obietnic dotyczących inwestycji w komunikację szynową? Białoleki!

Gdybyśmy wzięli pod uwagę zaledwie ostatnich kilkanaście lat, bez trudu dostrzeżemy, że co najmniej trzy bardzo duże inwestycje w komunikację szynową, które na różnych etapach obiecywano mieszkańcom Białoleki, nie mogą doczekać się realizacji. Mowa o tramwaju na Zieloną Białolekę, tramwaju wzdłuż ulicy Modlińskiej oraz odnodze drugiej linii metra prowadzącej na Białolekę.

Projekt na linię tramwajową z Targówka na Białolekę został co prawda już podpisany. Planowana trasa będzie mierzyć 6,5 km i przechodzić będzie przez stację drugiej linii metra – metro Kondratowicza. Za nową trasę wartą około 25 milionów złotych odpowiada firma Voessing Polska sp. z o.o. Na realizację projektu wykonawca przetargu będzie miał 42 miesiące, ma więc być on gotowy do początku 2028 roku, by jeszcze w tym samym roku zacząć budowę, która ma zakończyć się do 2030 roku.

– To bardzo długo – zwraca uwagę Jacek Jezewski – zwłaszcza gdy weźmiemy pod uwagę to, od jak dawna ta inwestycja była zapowiadana. Mijamy jednak nadzie-



ję, że chociaż w tej sprawie nie będziemy mieli do czynienia z kolejnymi przesunięciami terminu.

Co składa się na proces przygotowania projektu, na który zostało dane tyle czasu? Zgodnie z informacjami medialnymi, firma wykona analizę obsługi komunikacyjnej połączenia wschodniej części Białoleki ze stacją metra Kondratowicza. Po wyborze jednego z wariantów opracuje projekty architektoniczno-budow-

lane i projekty wykonawcze dla samej trasy tramwajowej oraz pozostałej infrastruktury. Będą to dla przykładu podstacje zapewniające dopływ energii elektrycznej, budynki techniczne i socjalne. Firma będzie musiała ponadto sporządzić dokumenty i raporty z przewidywań oddziaływania inwestycji na środowisko.

Trasa ma się rozpocząć przy skrzyżowaniu ulic Matki Teresy z Kalkuty i Rembielińskiej, gdzie

istnieje już torowisko tramwajowe. Następnie linia ma ciągnąć się przez ulicę św. Wincentego i dalej przez ul. Głębocką. Planowany jest następnie przejazd estakadą nad trasą S8 oraz nad rondem Małej Brzozy. Pętla tramwajowo-autobusowa będzie się znajdowała przy ul. Zaułek, w okolicach Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 112 im. Marii Kownackiej.

Na nowo wybudowanej linii

tramwaje będą mogły kursować z częstotliwością co dwie lub trzy minuty. Przejazd od metra Kondratowicza do pętli tramwajowej przy ul. Zaułek zabierze kwadrans. Za to pokonanie trasy od pętli do samego Dworca Wileńskiego ma zająć około 30 minut.

Źródła:

<https://tvn24.pl/tvnwarszawa/bialoleka/warszawa-tramwaj-na-bialoleke-umowa-podpisana->

Trasa ma się rozpocząć przy skrzyżowaniu ulic Matki Teresy z Kalkuty i Rembielińskiej, gdzie istnieje już torowisko tramwajowe. Następnie linia ma ciągnąć się przez ulicę św. Wincentego i dalej przez ul. Głębocką. Planowany jest następnie przejazd estakadą nad trasą S8 oraz nad rondem Małej Brzozy. Pętla tramwajowo-autobusowa będzie się znajdowała przy ul. Zaułek, w okolicach Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 112 im. Marii Kownackiej.

szczegoly-koszty-termíny-st8083973
<https://um.warszawa.pl/-/tramwaj-na-zielona-bialoleke-coraz-blziej>
<https://um.warszawa.pl/-/tramwaj-na-zielona-bialoleke>

Mkna po szynach marzone tramwaje

■ Budowa kolejnej linii metra ma ruszyć w ciągu najbliższych czterech lat, a o tramwaju na Gocław mówi się już przynajmniej od ostatnich czterech. Czy nie szybciej i sprawniej byłoby przeprowadzić szynę po ziemi, a nie pod nią? Co z inwestycją tramwajową na Pradze?



Sam pomysł na wybudowanie tramwaju na Gocław pojawił się po raz pierwszy jeszcze w 2009 roku. Kolejne próby podniesienia tego projektu również nie doprowadziły do przysypania do prac budowlanych. Planowana trasa miała łączyć osiedle Gocław na Pradze-Południe z centrum Warszawy w około 20 minut. Nowe szyny miały przebiegać od pętli autobusowej na Gocławiu, przez Kanał Wystawowy, później wiaduktem nad aleją Stanów Zjednoczonych aż do alei Waszyngtona. Tam tramwaj mógłby jechać dalej po istniejących już szynach przez most Poniatowskiego wprost do centrum. Nowa linia miała mierzyć 3,6 km i w głównej części miała się składać z zielonych torowisk (2,6 km). Na projektowanym odcinku miało powstać 7 nowych przystanków. Obecnie nie wiadomo jednak, kiedy budowa linii się

Musimy przede wszystkim pamiętać o tym, że według wszystkich szacunków, jakie miasto dotąd pokazało, tramwaj na Gocław jest inwestycją zdecydowanie bardziej rentowną niż projektowany praski odcinek trzeciej linii metra – zwraca uwagę Tomasz Herbich.
– Powinniśmy realizować zarówno jedną, jak i drugą z tych inwestycji.

zacznie.

W 2023 roku Tramwaje Warszawskie podawały, że przetarg

na budowę nowego połączenia zostanie ogłoszony najpóźniej w 2026 roku, a Rafał Trzaskowski podawał 2027 rok jako termin rozpoczęcia robót. W sierpniu bieżącego roku Tramwaje Warszawskie przedstawiły plany na inwestycje w najbliższych latach, z których wynikało, że podtrzymuje się budowę tramwaju na Gocław. Według projektów zrealizowanie inwestycji na Pradze-Południe ma przypadać na ostatnie lata tej dekady (2027–2030).

Sytuacja jednak ciągle się dynamicznie zmienia, i to zbyt często – na niekorzyść tej istotnej dla rozwoju Warszawy inwestycji. Prezydent miasta w swoich wypowiedziach ujawnił, że tramwaj został ponownie odsunięty w czasie. Z jego wypowiedzi medialnych wynikało, że priorytetowo chce się on zająć doprowadzeniem traktacji tramwajowej

do Wilanowa, do Dworca Zachodniego, na Rakowiecką i na Zieloną Białolekę. Ważniejszym wydatkiem staje się też budowa trzeciej linii metra.

– Nie zapomnieliśmy o tramwaju na Gocław, natomiast dzisiaj absolutnym priorytetem jest dokończenie obecnych inwestycji: Wilanowa, Rakowieckiej i trasy do Dw. Zachodniego. Natomiast później dla mnie priorytetem numer jeden jest Białoleka. I na tym się chcę skupić – mówił prezydent miasta cytowany przez serwis transport-publiczny.pl.

Takie stawianie sprawy wzbudza jednak sprzeciw radnych ze stołecznej opozycji. – Musimy przede wszystkim pamiętać o tym, że według wszystkich szacunków, jakie miasto dotąd pokazało, tramwaj na Gocław jest inwestycją zdecydowanie bardziej rentowną niż projek-

towany praski odcinek trzeciej linii metra – zwraca uwagę Tomasz Herbich. – Powinniśmy realizować zarówno jedną, jak i drugą z tych inwestycji, niestety jednak działania miasta sprawiają takie wrażenie, jak gdyby ich celem było niedoprowadzenie do realizacji tramwaju na Gocław pod pretekstem tego, że budowana jest trzecia linia metra, która także będzie miała swój przebieg na Pradze. Jeżeli do tego dojdzie, będzie to poważny błąd.

Inwestycje tak duże, jak budowa metra, zależą wprost od środków unijnych. Z większym finansowaniem rośnie szansa na podjęcie inwestycji, która były planowane i długo odkładane. Jednak według informacji z niektórych źródeł wiadomo, że miasto nie planuje pozyskiwać unijnego dofinansowania z budżetu UE na lata 2021–2027 na gocławski tram-

waj. To także pokazuje, że Prażanie nieprędko doczekają się tego połączenia. Zamiast tego stolica złoży wnioski o dotację na ukończenie bardzo opóźnionej w stosunku do pierwotnych planów II linii metra na Bemowie oraz finalizowanie połączeń tramwajowych między Wilanowem a Wolą.

Źródła:

<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-co-z-tramwajem-na-goclaw-trzaskowski-prioritety-sa-jasne-83890.html>
<https://warszawa.naszemiasto.pl/mial-byc-tramwaj-na-goclaw-beda-elektryczne-autobusy-miasto/ar/c1-7839866>
<https://www.muratorplus.pl/inwestycje/inwestycje-publiczne/tramwaj-na-goclaw-kiedy-budowa-sa-sprzeczne-sygnały-w-sprawie-inwestycji-najpierw-3-linia-metra-na-pradze-poludnie-aa-bbaj-XWii-5q8v.html>

Boże Narodzenie po wodzie, to tramwaje na chodzie

■ Na ulice już wyjechały świątecznie przystrojone pojazdy. Sprawdź, dokąd możesz dojechać saniami na szynach! Masz wspaniałą okazję, by przejechać się zabytkowym składem!



Fot. S. Pulcyn UM Warszawa (2)

W grudniu co krok słysząc świąteczne piosenki, dzieci przygotowują jasełka, cieszymy się na myśl o puchatym śniegu. Warszawa rozświetla się świątecznymi iluminacjami i transport publiczny już kolejny rok z rzędu przypomina o wyjątkowym czasie w ciągu roku. Świąteczne motywy w tramwajach, autobusach i metrze rosną jak grzyby po deszczu, bo śniegu nie widać.

Pojazdy ozdobione bożonarodzeniowymi motywami wyjechały na warszawskie ulice w pierwszym tygodniu grudnia. Świąteczne tramwaje będą gościły na naszych drogach aż do 6 stycznia 2025 roku. Jest to idealna atrakcja tak dla dzieci, jak i dla dorosłych. Warszawianki i warszawiacy z entuzjazmem witają świąteczne składy – pasażerowie chętnie robią sobie zdjęcia na ich tle lub wsiadają na kilka przystanków tylko po to, by poczuć magię świąt w środku miasta.

By namierzenie świątecznych pojazdów szynowych było łatwiejsze, można je zlokalizować za pomocą strony Czynczas.pl, gdzie dostępna jest rzeczywista pozycja GPS Tramwaju Świątecznego w Warszawie. Linie kursowania nie są znane, trzeba więc na bieżąco sprawdzać informacje o nich na mediach społecznościowych

By namierzenie świątecznych pojazdów szynowych było łatwiejsze, można je zlokalizować za pomocą strony Czynczas.pl, gdzie dostępna jest rzeczywista pozycja GPS Tramwaju Świątecznego w Warszawie. Linie kursowania nie są znane, trzeba więc na bieżąco sprawdzać informacje o nich na mediach społecznościowych Tramwajów Warszawskich lub na innych stronach. Są jednak tak ustalone, by tramwaj dotarł do jak największej liczby pasażerów.

Tramwajów Warszawskich lub na innych stronach. Są jednak tak ustalone, by tramwaj dotarł do jak największej liczby pasażerów.

Warszawski Tramwaj Świąteczny jest niskopodłogowy, zaopatrzonego w automat biletowy, przy-

datną również w czasie zimowym klimatyzację oraz elektryczne tablice. Tramwaj wyprodukowano w 2012 roku, zjeżdża do zajezdni Żoliborz, a jego numer taborowy to 3502. W ostatni kurs ma wyruszyć o godz. 20:21 z przystanku Czynszowa w kierunku Nowego Bemowa i dalej do zajezdni Żoliborz.

Na tory wyjadą też zabytkowe tramwaje linii mikołajkowej M, którą można dojechać na Plac Zamkowy, pod warszawską choinkę i rozświetlony trakt królewski. Historyczne składy będą kursowały weekendowo między placem Narutowicza a Annopolem. Do obsługi linii przeznaczono cztery wagony zabytkowe – dwa klasyczne na korbe, pochodzące z początku i końca lat 40. XX wieku, oraz tzw. „parówki”, czyli wagony 13N z końcówki lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku.

Źródła:

<https://www.wtp.waw.pl/newsy/2024/12/04/swiateczne-pojazdy-od-4-grudnia-na-ulicach-i-pod-ziemia/>
<https://czynczas.pl/blog/tramwaj-swiateczny-warszawa-rozklad-jazdy-informacje-2024>
<https://um.warszawa.pl/-/swiateczne-pojazdy-i-lodowiska-juz-gotowe>
<https://um.warszawa.pl/-/swiateczne-pojazdy-czekaja-na-pasazerow>

