

GŁOS WŁOCHOWSKI

NASZE WŁOCHY
STOWARZYSZENIE

PISMO DLA MIESZKAŃCÓW DZIELNICY WŁOCHY

URWANA... WSPÓLNOTA Z MIESZKAŃCAMI

20 KWIETNIA BR., WBREW SPRZECIWOWI MIESZKAŃCÓW, RADA DZIELNICY POPARŁA UCHWAŁĘ NADAJĄCĄ NAZWĘ „URWANA” JEDNEJ Z ULIC.



Fot. redakcja

Pod koniec marca stołeczne Biuro Geodezji i Katastru zwróciło się do Rady Dzielnicy Włochy o wydanie opinii nt. nadania nazwy „Urwana” jednej z dróg wewnętrznych. Krótka ulica zaczyna się przy ul. Budki Szczęśliwickie i biegnie w kierunku zachodnim. Mieszkańcy osiedla wystosowali do burmistrza swój sprzeciw. Ich niezadowolenie wzbudziły negatywne skojarzenia, jakie niesie ze sobą słowo „urwana”.

Wskazywali, że zaproponowana przez miasto nazwa kojarzy się z czymś niedokończonym, zniszczonym, chaotycznym czy niespójnym. W piśmie mieszkańcy zaznaczyli też, że na sąsiedniej działce zaczyna się budowa osiedla mieszkaniowego, więc niedługo ulica nie będzie „urywała się” w polu. Autorzy pisma wezwali burmistrza do przedłożenia nowego wniosku z nazwą ulicy, która będzie pozytywna i harmonijnie łącząca się z rodzinnym charakterem dzielnicy.

Sprzeciw poparła przytłaczająca większość mieszkańców ulicy – spośród 61 zameldowanych osób, podpisały go aż 54. Choć żaden z nich nie pojawił się na posiedzeniu Komisji Kultury i Sportu, to pismo, które wystosowali miało wpływ na decyzję Komisji w sprawie nadania nazwy ulicy. Komisja nie zajęła stanowiska w tej sprawie – 2 radnych było za, 2 było przeciw, a 3 się wstrzymało. Na posiedzeniu Rady jeden z mieszkańców powtórzył sprzeciw i zaapelował o wykreślenie z puli nazw tych, które mogą się źle kojarzyć. Nic to jednak nie dało...

W głosowaniu uchwałę poparło 10 radnych (POKO), przeciwnego zdania było 7 (PiS, niezrzeszeni i radny Konrad Walerzak), a 4 (WMDW i jeden niezrzeszony) wstrzymało się od głosu. Tym samym dokument dostał akceptację radnych. Niesmak budzi szczególnie zachowanie radnych skupionych wokół wiceburmistrza Sebastiana Pilińskiego. Przedstawicielki Stowarzyszenia Wspólnota Mieszkańców Dzielnicy Włochy, które zgodnie z deklaracjami składanymi w kampanii wyborczej powinny reprezentować wolę lokalnej społeczności, wstrzymały się od głosu. Umożliwiło to Platformie Obywatelskiej pozytywnie zaopiniować niekorzystny dla mieszkańców projekt uchwały. Niestety po raz kolejny Stowarzyszenie Wspólnota Mieszkańców Dzielnicy Włochy, zmarginalizowane przez swojego większego koalicjanta, pozoruje posiadanie własnego zdania, a tak naprawdę umożliwia realizację działań Platformy Obywatelskiej, licząc że mieszkańcy nie połapią się, kto jest za, a kto przeciw.

Grzegorz Rejowski

Wszystkie dotychczasowe numery Głosu Włochowskiego dostępne są online:



wlochyinfo.org/gazeta

ZAMIATANIE SPRAWOZDAŃ POD DYWAN

Kilka dni po długim majowym weekendzie w urzędzie dzielnicy Włochy odbyło się posiedzenie Komisji Rewizyjnej. W czasie obrad radni głosowali nad przyjęciem dwóch sprawozdań – pierwsze dotyczyło przeprowadzenia kontroli procesu inwestycyjnego w Szkole Podstawowej nr 88, drugie – przeprowadzenia kontroli wycinki zieleni w związku z budową ul. Tynkarskiej. Obydwa dokumenty wykazały szereg nieprawidłowości i uchybień jakie wystąpiły przy realizacji tych przedsięwzięć. Po burzliwym posiedzeniu komisji nieprzychylnie dla urzędu sprawozdania zostały odrzucone. Wszystko za sprawą radnych z klubu Platformy Obywatelskiej.

DOKOŃCZENIE:

STR. 2

115 LAT TRAMWAJÓW ELEKTRYCZNYCH W WARSZAWIE, 100 LAT NA OKĘCIU

Niedawno minęło 115 lat od uruchomienia tramwajów elektrycznych w Warszawie, bowiem 26 marca 1908 r. na ulice Warszawy wyjechał pierwszy elektryczny tramwaj. Inauguracja ruchu tramwajów elektrycznych miała bardzo uroczysty przebieg: po mszy św. z kościoła Nawiedzenia NMP na Nowym Mieście wyruszyła procesja młotniczych i konduktorów. Na placu Krasińskich poświęcono wagony tramwajowe, a po wysłuchaniu przemówień i przecięciu wstęgi o godz. 9.35 pierwszy tramwaj, prowadzony przez inż. Boulangerę, wyruszył z dostojnikami na trasę linii nr 3 wiodącą następującymi ulicami: Miodową, Krakowskim Przedmieściem, Królewską i Marszałkowską aż do Rogatek Mokotowskich. Przejazd trwał 25 minut, a tramwaj wzbudził entuzjazm widzów licząc zgromadzonych wzdłuż trasy przejazdu.

DOKOŃCZENIE:

STR. 6

ZAMIATANIE SPRAWOZDAŃ POD DYWAN

DOKOŃCZENIE ze str. 1

PÓŁ ROKU PÓŹNIEJ, 8 MILIONÓW WIĘCEJ

Według pierwotnego planu, rozbudowa Szkoły Podstawowej nr 88 im. Gabriela Narutowicza znajdującej się przy ul. Radarowej 4B miała się zakończyć 30 sierpnia 2020 r. Ogłoszona rok wcześniej wartość szacunkowa zamówienia podstawowego wynosiła nieco ponad 12 mln zł brutto. Jednak ośmiokrotne aneksowanie umowy spowodowało nie tylko cztery przesunięcia terminu zakończenia robót, ale przede wszystkim znaczący wzrost kosztów inwestycji. Ostatecznie termin zakończenia robót wyznaczono na 31 marca 2021 r., a łączny koszt całkowity zwiększył się niemal dwukrotnie w stosunku do pierwotnie zakładanego wynagrodzenia podstawowego i wyniósł ponad 20 mln zł brutto! Jakby tego było mało Zespół Kontrolny we wnioskach wskazał że, burmistrz Jarosław Karcz, wraz ze swoim zastępcą Moniką Kryk, na mocy kolejno podpisywanych aneksów terminowych do umowy z wykonawcą przekładających ostateczny termin oddania inwestycji, zaniechał możliwości dochodzenia kar umownych za opóźnienia w kwocie ponad 4 mln zł!

W tym miejscu wspomnieć należy, że 30 sierpnia 2020 r. z powodu opadów oraz wichury, zalany został modernizowany gmach szkoły. Spowodowało to konieczność przeprowadzenia naprawy budynku. W toku prowadzonych wyjaśnień Zespół Kontrolny ustalił, że przez strop zbudowany z płyt kanałowych, pozbawiony pokrycia dachowego i niezabezpieczony w sposób właściwy przed opadami atmosferycznymi, do budynku przelało się kilkadziesiąt metrów sześciennych wody z deszczu nawalnego. W następstwie tego zdarzenia, a także w wyniku wskazywanego przez Zespół Kontrolny nieprawidłowego prowadzenia robót przez wykonawcę oraz nadzoru ze strony urzędu dzielnicy Włochy, w znacznym stopniu zdezorganizowane zostało życie uczniów, rodziców, opiekunów i nauczycieli z kilku placówek oświatowych. W związku z zaistniałą sytuacją



www.wlochy.waw.pl

Fot. www.wlochy.waw.pl

powstała konieczność rozlokowania uczniów z SP nr 88 w placówkach sąsiednich do zakończenia naprawy.

Burmistrz dzielnicy Włochy tłumaczył się, że terminy oddania inwestycji przesuwane były za zgodą inwestora (na podstawie aneksów) i wynikały z uzasadnionych sytuacji i „zdarzeń losowych”. Jarosław Karcz, powołując się na przeprowadzoną przez brokera ubezpieczeniowego analizę dokumentacji związanej z prowadzonym postępowaniem odszkodowawczym, przekonywał, że szkoda nie powstała w wyniku nieprawidłowo realizowanych robót budowlanych. Wskazywał, że zalanie placu budowy było „zdarzeniem losowym”, a same prace budowlane prowadzono zgodnie ze sztuką budowlaną i projektem budowlanym. Burmistrz przekonywał, że zastosowana technologia została zaproponowana przez upoważnionych projektantów, dlatego władze dzielnicy nie miały podstaw, aby ją kwestionować. W tym kontekście zastanawiającym pozostaje fakt, że po zaistniałych „zdarzeniach losowych” zmieniono kierownika budowy i koordynatora. Mieszkańcy dzielnicy mogą zadać sobie pytanie, czy gdyby podobne „zdarzenie losowe” zaistniało podczas

remontu nieruchomości burmistrza opłaconego z jego prywatnych pieniędzy, to czy miałby równie dużo cierpliwości i wyrozumiałości?

WĄTPLIWY WYBÓR INWESTORA

Jak się okazało, nie tylko sprawa zawierania kolejnych aneksów uniemożliwiających egzekwowanie przez dzielnicę kar umownych za opóźnienie budziła kontrowersje. W trakcie obrad przewodniczący Zespołu Kontrolnego Adam Siek (PiS) podał w wątpliwość cały etap wyboru wykonawcy. Według pierwszego terminu mieli oni tylko 10 dni roboczych na przygotowanie ofert, co przy tak dużej inwestycji wydaje się wręcz niemożliwe. Następnie zmieniono termin i tych dni było już 14. Ostatecznie 2 sierpnia 2019 r. nastąpiło otwarcie ofert. Wygrała firma Climatic Spółka z o. o. Sp.k. Można się domyślać, że tak krótki czas składania ofert miał niebagatelny wpływ na konkurencyjność, ponieważ wpłynęły tylko dwie oferty. Drugą ofertę odrzucono, ponieważ oferent nie wpłacił wymaganego wadium w wysokości 300 tys. zł. Właśnie w tym miejscu pojawiają się konkretne zarzuty. W opinii Włodzimierza Makowieckiego, uczestnika

opisywanej Komisji Rewizyjnej, jedną z ofert można uznać za tzw. ofertę kurtuazyjną, co w świetle przepisów zamówień publicznych może nosić znamiona z umowy przetargowej. *W mojej ocenie druga ze złożonych ofert miała tylko sprawiać pozory konkurencyjności. Z dużym prawdopodobieństwem była to tzw. oferta kurtuazyjna nosząca znamiona umowy przetargowej. Pierwsze decyzje w tej sprawie podpisał jeszcze były burmistrz Artur W. i obecna wiceburmistrz Monika Kryk. Wszyscy wiemy, jak skończyły się podobne działania dla tego pierwszego, więc nie wykluczam, że i w tym przypadku mogło dojść do znacznych nieprawidłowości. Dodatkowo wykonawca ma obowiązek skonfrontować dokumentację techniczną z kosztorysem, a w tym przypadku tego zabrakło. Należy również wskazać, że prawdopodobnie to przez nieaktualniony kosztorys inwestorski do przetargu zgłosiły się tylko dwie firmy – stwierdził Makowiecki.*

PODWÓJNE STANDARDY

Kiedy do opinii publicznej dotarła informacja o tym, że zarząd dzielnicy Włochy zrezygnował z dochodzenia kar umownych w wysokości ponad 4 mln zł za opóźnienia w realizacji rozbudowy Szkoły Podstawowej nr 88 na rzecz aneksów terminowych, wśród mieszkańców zawrzało. Wiele osób zaczęło się zastanawiać o co chodzi: z jednej strony burmistrz Karcza na podstawie krytykowanych publicznie argumentów pozywa klub RKS Okęcie o zapłatę ponad 200 tys. zł, wiedząc przy tym, że przegranie procesu przez klub może spowodować jego upadek, a z drugiej strony, gdy pojawia się możliwość dochodzenia kary umownej, to wraz ze swoim zastępcą Moniką Kryk, świadomie decyduje się pozbawić tej możliwości, podpisując korzystny dla wykonawcy aneks. Co na to radni dzielnicy?

Z GŁOWAMI W PIACHU

Po zakończonym posiedzeniu Komisji Rewizyjnej redakcja „Głosu Włochowskiego” postanowiła zapytać jej członków o słuszność takiej decyzji. Na pytanie: *Czy decyzja burmistrza Jarosława Karcza o odstąpieniu od dochodzenia kar umownych od wykonawcy, pomimo ziszczenia się faktycznych przesłanek do ich realizacji była słuszną czy nie?*, radna Halina

Berłowska (PO) stwierdziła krótko: *nie odpowiem na te pytanie*. Następnie o odpowiedź redakcja poprosiła radną Iwonę Chwiałkowską (PO), która najpierw powiedziała, że nie ma na to czasu, jednak dopytywana, dodała: *jest to bardzo uproszczona wersja pytania, na które nie odpowiem*. Dopiero radny Adam Siek zdecydował się udzielić merytorycznej odpowiedzi. *Treść umowy zawartej między inwestorem a wykonawcą jasno wskazywała, że za każdy dzień zwłoki inwestor może naliczać kary umowne i w myśl tego zapisu to inwestor decydował, czy chce wykorzystać ten zapis umowy, czy znajduje uzasadnienie do podpisania aneksu i przedłużenia terminu. Urząd w jakiś sposób, dla siebie zrozumiały, znajdował kilkunrotnie takie uzasadnienie i nie naliczał kar umownych, co jest być może działaniem na szkodę podatnika, bo to łączne odszkodowanie na 4 mln zł jest bardzo dużą kwotą – mówił przewodniczący zespołu kontrolnego badającego sprawę modernizacji podstawówki przy ul. Radarowej.*



Fot. Krzysztof Pączkowski

WCIAŻ BEZ HAPPY ENDU

Nie jest to pierwszy raz, kiedy radni rządzącej we Włochach Platformy Obywatelskiej blokują upublicznienie niekorzystnego dla władz dzielnicy raportu czy sprawozdania. Z podobną sytuacją mieliśmy do czynienia w czasie ostatniego posiedzenia Komisji Doraźnej

ds. wyjaśnienia nieprawidłowości i przypadków korupcji w urzędzie dzielnicy Włochy związanych z wydawaniem decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w okresie pełnienia funkcji Burmistrza przez Artura W. Wtedy to, po przesłaniu do burmistrza Jarosława Karcza prośby o publikację raportu, ten podjął próbę jego uchylecia. Próba okazała się nieskuteczna, jednak treść raportu do teraz nie jest znana (dokładnie sprawę opisaliśmy w artykule „Raport ws. korupcji w urzędzie dzielnicy Włochy ponownie przyjęty! Czy radni znowu będą chcieli zablokować jego publikację? Wśród mieszkańców niedowierzanie!” w wydaniu 5/2022 „Głosu Włochowskiego”).

W rozmowie z redakcją radny Christian Młynarek (PiS) wskazał na schemat działania radnych Platformy Obywatelskiej. Chodzi o sytuację, kiedy przy bezsprzecznym wskazaniu nieprawidłowości występujących w urzędzie dzielnicy Włochy, w różnego rodzaju raportach czy sprawozdaniach, radni Platformy Obywatelskiej podejmują działania uniemożliwiające opinii publicznej zapoznanie się ze skutkami złych decyzji władz dzielnicy. *Komisja Rewizyjna zdecydowała o nieuchwaleniu dwóch sprawozdań z kontroli. Kontroli bardzo ważnych dla mieszkańców dzielnicy Włochy, którzy jednak nie dowiedzą się, jakimi błędami obarczona była inwestycja związana z modernizacją Szkoły Podstawowej nr 88. Podczas tej inwestycji doszło do zalania znacznej części budynku, na skutek czego termin oddania inwestycji przesunął się o kilka miesięcy. Urząd dzielnicy zaniechał dochodzenia przeszło czteromilionowego odszkodowania. Na te wszystkie wady wskazywał Zespół Kontrolny. Niestety Komisja Rewizyjna głosami radnych Platformy Obywatelskiej zablokowała przyjęcie sprawozdania z kontroli – 3 radnych zagłosowało za przyjęciem protokołu z kontroli, 3 radnych było przeciw – podsumował przewodniczący obydwu komisji. Odnosił się także do drugiego sprawozdania dotyczącego nieprawidłowości przy wycince zieleni przy ul. Tynkarskiej. Tą sprawą też się zajmujemy i wkrótce przybliżymy ją naszym czytelnikom*

ULICA ŻWIRKI I WIGURY

ULICA ŻWIRKI I WIGURY PRZEBIEGA PRZESZ DZIELNICE: OCHOTA, MOKOTÓW I WŁOCHY. MA 7,2 KM DŁUGOŚCI I ŁĄCZY LOTNISKO CHOPINA Z CENTRUM MIASTA.



Fot. Adam Kulikowski

Ulica Żwirki i Wigury składa się obecnie z dwóch odcinków. Pierwszy, bardzo krótki, rozpoczyna swój bieg na terenie działek „Paluch”, tuż przy granicy miasta z Jaworową, i kończy się ulicą Na Skraju. Pierwotny ciąg ulicy przedzieliła płyta lotniska Chopina, odcinek zlikwidowano w maju 1962 r., dlatego wstęp na nią jest niemożliwy. Drugi odcinek ulicy rozpoczyna się przy terminalu lotniska Chopina. Dalej ul. Żwirki i Wigury biegnie na północ, przecinając ulice Komitetu Obrony Robotników i Astronautów, przechodzi pod wiaduktem ulic Franciszka Hynka i Sasanki. Dalej przecina działki, by napotkać ulicę 1 Sierpnia. Zaraz za nią znajduje się wiadukt kolejowy nad linią kolejową nr 8 Warszawa-Kraków, tzw. linią radomską. Tutaj kończy się odcinek włochowski, ulica dalej prowadzi w kierunku Śródmieścia.

HISTORIA ULICY

Ulica zbudowana została według projektu Antoniego Jawornickiego jako droga szybkiego ruchu łącząca Port Lotniczy Warszawa I z dawnym lotniskiem mokotowskim na Polu Mokotowskim. Jednojezdniowa droga brukowana granitową kostką, wyposażona została jednak w chodniki i ścieżki rowerowe. W latach 30. ustawiono również gazowe latarnie o unikalnej stylistyce, które miały za zadanie ułatwiać orientację pilotom samolotów. Aleję uroczyscie otwarto 26 sierpnia 1934 r., a jej patronami zostali Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura, którzy zginęli tragicznie w katastrofie lotniczej w 1932 r. Wzdłuż ulicy posadzono lipy.

W okresie okupacji niemieckiej nazwę ulicy zmieniono na Strasse der Flieger (Ulicę Lotników). W 1954 r. komunistyczne władze nazwę

Żwirki i Wigury zmieniły na Rokitnicką, jednak po pięciu latach przywrócono jej dawne imię. W 1964 r. ulicę wyasfaltowano i poszerzono zgodnie z pierwotnym projektem, a trzy lata później zrekonstruowany pomnik Lotnika ustawiono u zbiegu z ul. Wawelską (przed II wojną światową znajdował się na placu Unii Lubelskiej).

Ulica Żwirki i Wigury była pierwszą w Warszawie, której latarnie zostały wyposażone w lampy sodowe. Ta modernizacja nastąpiła na początku lat 80. XX wieku. W latach 1985–1998 była częścią drogi krajowej nr 634, która od 1999 r. jest drogą wojewódzką. W trakcie Euro 2012 na całej długości ul. Żwirki i Wigury działał buspas. W ostatnim czasie została zbudowana ścieżka rowerowa.

Wytyczona przez Antoniego Jawornickiego w latach 20. i nasadzona w kolejnej dekadzie aleja lipowa ma od 1988 r. status pomnika przyrody. Formalnie dotyczy to odcinka między Pomnikiem Lotnika a skrzyżowaniem z ulicą Komitetu Obrony Robotników liczącego w 2018 r. ponad 1050 drzew, rosnących w trzech lub czterech rzędach. W 2009 miały one od 10 do 220 cm obwodu i od 3 do 16 m wysokości. Aleję tworzą różne gatunki lip: naturalnie występujące w Polsce lipa drobnolistna i lipa szerokolistna oraz gatunki mieszańcowe – lipa krymska i lipa warszawska. Kondycja drzew pogorszyła się od czasu modernizacji ulicy w latach 80. XX w., kiedy naruszono ich bryły korzeniowe, a powierzchnia jezdni zwiększyła się kosztem trzech rzędów trawników, na których rosną. Obumierające drzewa są sukcesywnie zastępowane nowymi. Aleja od 2017 r. jest również ujęta w gminnej ewidencji zabytków pod numerem OCH34318. Na rogu ul. 1 Sierpnia znajduje się pomnikowy głaz narzutowy (granit).

PATRONI ULICY

Stanisław Wigura był polskim konstruktorem lotniczym i lotnikiem, współzałożycielem zespołu konstrukcyjnego RWD. Wraz z pilotem Franciszkiem Żwirką zwyciężył w międzynarodowym turnieju lotniczym Challenge 1932 (życiorys Stanisława Wigury został szerzej przedstawiony w nr 3/2022 „Głosu Włochowskiego”). 11 września 1932 r., lecąc na meeting lotniczy do Pragi, Stanisław Wigura zginął w katastrofie w lesie pod Cierlickim Górnym koło Cieszyńska na Śląsku Cieszyńskim na terenie Czech, na skutek oderwania się skrzydła samolotu RWD-6 podczas burzy.

Franciszek Żwirko, po ukończeniu szkoły oficerskiej w Irkucku, służył w piechocie, m.in. w 27 pułku strzelców syberyjskich i 674 pułku piechoty, walcząc z Niemcami. We wrześniu 1921 r. przedostał się przez granicę do Polski i zgłosił do służby w polskim lotnictwie. W listopadzie 1923 r. ukończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy, a następnie w 1924 r. Wyższą Szkołę Pilotów w Grudziądzu, po czym służył jako pilot w 18. eskadrze myśliwskiej 1. pułku, w stopniu porucznika pilota. Również zginął, lecąc na meeting lotniczy do Pragi.

Adam Kulikowski

WAŻNIEJSZE OBIEKTY PRZY UL. ŻWIRKI I WIGURY

- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (ul. Żwirki i Wigury 1);
- Lotnisko Chopina w Warszawie (ul. Żwirki i Wigury 1a);
- 1. Baza Lotnictwa Transportowego (ul. Żwirki i Wigury 1c);
- Skwer 7 pp Armii Krajowej „Garluch” i skwer Bazy Lotniczej „Łużyce” (róg ul. Żwirki i Wigury i Komitetu Obrony Robotników);
- Koszary Dowództwa Garnizonu Warszawa (ul. Żwirki i Wigury 9/13);
- ul. Żwirki i Wigury 16/18 – Business Garden;
- ul. Żwirki i Wigury 22b – przedszkole nr 22;
- Przystanek kolejowy Warszawa Żwirki i Wigury.

ZABETONOWANY PROBLEM

POD KONIEC KWIETNIA MIESZKAŃCY DZIELNICY KOLEJNY RAZ DALI WYRAZ SWOJEMU NIEZADOWOLENIU Z ROZJEŹDZANIA OKOLICY PRZEZ SAMOCHODY CIĘŻAROWE.

Okazją do wyrażenia sprzeciwu stały się obrady połączonych Komisji Ładu Przestrzennego, Infrastruktury i Ochrony Środowiska oraz Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego, które miało miejsce 25 kwietnia br. Sprawa betoniarek i wywrotek z ciężkim ładunkiem ze składów budowlanych i zakładów przemysłowych na Odolanach rozjeżdżających ulice w dzielnicy nie jest nowa, ciągnie się od wielu lat (więcej na ten temat pisaliśmy w artykule „Betoniarki i wywrotki znowu rozjeżdżają Włochy!” w wydaniu 3/2022 „Głosu Włochowskiego”). Problem, na który skarżą się mieszkańcy, wciąż jednak nie został rozwiązany. Przed przystąpieniem do dyskusji, radni mieli okazję na własne oczy zobaczyć, jak dziś wygląda sytuacja.

WIĘCEJ KONTROLI

Obecni na posiedzeniu komisji mieszkańcy skarżyli się, że ciężarówki regularnie jeżdżą ul. Potrzebną, z których duża część nie posiada wymaganych identyfikatorów, nie stosują się do przepisów ruchu drogowego: jeżdżą z nadmierną prędkością, ignorują oznakowanie, tworzą korki i niszczą ulice. Poza zagrożeniem bezpieczeństwa innych uczestników ruchu, źle zabezpieczone ładunki, którymi często są po prostu śmieci i odpadki, przyczyniają się do zanieczyszczenia dzielnicy, a ciągnący się od rana do wieczora hałas obniża komfort życia mieszkańców. Zwracano uwagę, że Warszawa jest miastem chronionym przed wjazdem na jego teren pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton. Pojazdy z identyfikatorem C-5 lub C-10 mogą wjeżdżać na teren obowiązywania zakazu wjazdu samochodów ciężarowych, odpowiednio pięcio- lub dziesięcotonowych. Do wniosku o wydanie takiego identyfikatora muszą być dołączone dokumenty potwierdzające konieczność dojazdu do poszczególnych miejsc.

Samo oznakowanie nie przynosi efektu, dlatego wnioskowano o zaostrzenie kontroli. Inspekcja Transportu Drogowego może kontrolować pojazdy tylko w miejscach, które spełniają warunki określone przepisami.

Jednak Policja ma obowiązek reagować na zgłoszenia obywateli, np. na sporządzane przez nich nagrania łamania przepisów, i nie może odmówić wszczęcia postępowania. Radny Adam Siek (PiS) zaznaczył, że na Woli samochody policyjne przewencyjnie znacznie częściej pełnią patrole, co ogranicza ruch ciężarówek po stronie sąsiedniej dzielnicy. Ponadto każdy policjant ma prawo zatrzymać i skontrolować pojazd, nie tylko funkcjonariusz policji drogowej.

DROGA TYLKO NA MAPIE I ULOTKACH

Mieszkańcy zwracali uwagę, że co prawda konsultacje społeczne zaplanowano na połowę maja, to parę lat temu, w poprzedniej kadencji, toczyła się identyczna dyskusja w sprawie ciężarówek rozjeżdżających włochowskie uliczki. Temat ten był już wtedy na tyle istotny, że jego rozwiązanie stało się postulatem wyborczym na ulotkach kandydatów na radnych. Mateusz Załęski, radny obecnej kadencji z Nowoczesnej, deklarował popularne wtedy rozwiązanie tego problemu poprzez utworzenie „drogi technicznej”, mającej na celu wyprowadzenie ruchu ciężarowego z Odolan na ulicę Połczyńską nieopodal Ciepłowni Wola. Projekt ten jednak nie wyszedł poza etap rysunków potencjalnego przebiegu drogi technicznej na mapach. Ponowne „odgrzewanie” go na posiedzeniu komisji tym bardziej mogło budzić jedynie zdziwienie mieszkańców borykających się z problemem ruchu ciężarowego nieopodal okien swych domów, a w istocie nie stanowiło realnego rozwiązanie problemu.

W związku z nasilającymi się żądaniami mieszkańców, komisje zwróciły się do zarządu dzielnicy o zbadanie możliwości instalacji całodobowego, automatycznego monitoringu przejazdu samochodów ciężarowych na wskazanych odcinkach ul. Potrzebnej. Sprawdzone mają zostać możliwości prawne i techniczne, a także koszty. Postulowano także uzyskanie dostępu do bazy danych aut uprawnionych do wjazdu, co zwiększyłoby efektywność w karaniu kierowców łamiących przepisy.



Fot. mat. własne/kp

PRZERZUCANIE GORĄCEGO KARTOFLA

To, jak temat jest trudny i być może nierozwiązywalny dla obecnych władz dzielnicy, pokazało późniejsze oświadczenie na profilu Stowarzyszenia Wspólnota Mieszkańców Dzielnicy Włochy, współzrządzającego w dzielnicy wraz z Platformą Obywatelską. W oświadczeniu podsumowano posiedzenie komisji, pisząc o jej identycznych konkluzjach z tymi, które zakończyły komisję w tej sprawie w 2018 r.

Jednocześnie w odpowiedzi na komentarze mieszkańców, wskazujące na współodpowiedzialność w tej kwestii Stowarzyszenia Wspólnota Mieszkańców Dzielnicy Włochy, reprezentowanego w Zarządzie Dzielnicy przez zastępcę burmistrza Sebastian Pilińskiego, prezes Stowarzyszenia Marcin Lipiec zrzucił odpowiedzialność za niepowodzenia w zakresie rozwiązania problemu ciężarówek na burmistrza Jarosława Karcza. Wskazał przy tym, że *to on jest odpowiedzialny za tę inwestycję*. Czujni mieszkańcy odpowiedzieli, że to przecież Jarosław Karcz został wybrany na stanowisko burmistrza dzielnicy głosami m.in. lokalnego Stowarzyszenia i dalej jest przez nie popierany...

Ostatnimi czasy nie było to jedyne nieporozumienie w szeregach włochowskich władz. Robi się ich na tyle dużo, że z czasem chyba trzeba będzie się przyzwyczaić do tego, że obecna władza będzie zajmować się jedynie „trwaniem” i przerzucaniem się odpowiedzialnością za kolejne niepowodzenia, zamiast podejmowaniem prób rozwiązania problemów. Szkoda tylko, że kosztem mieszkańców, którzy do hałasu betoniarek i ciężarówek pod swoimi oknami pewnie nigdy się nie przyzwyczają.

Grzegorz Rejowski

115 LAT TRAMWAJÓW ELEKTRYCZNYCH W WARSZAWIE, 100 LAT NA OKĘCIU

DOKOŃCZENIE ze str. 1



Wagon silnikowy typu A prod. Falkenried z 1907 r. Fot. Adam Kulikowski

Elektryfikacja sieci tramwajowej w Warszawie, wykonana w latach 1906–1908 przez firmę Siemens-Schuckert z Hamburga, była adaptacją istniejącej od 1866 r. sieci tramwaju konnego, zbudowanego przez Generalne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosji, poszerzonego o 1 mm (czyli do 1525 mm) szerokiego toru stosowanego w Rosji. Na potrzeby elektryfikacji tramwajów zakupiono 180 wagonów silnikowych (oznaczonych później jako typ A, z czego 50 wagonów wyprodukowanych w zakładach MAN w Norymberdze oraz 130 wagonów hamburskiego producenta Falkenried) oraz 10 wagonów doczepnych (typ P4, również wyprodukowane w Hamburgu przez zakłady Falkenried). Ponadto 10 wagonów konnych przebudowano na wagony doczepne. Wagon typu A o nr 43 zachował się do dzisiejszych czasów jako wóz zabytkowy.

W 1916 r. Ochota wraz ze Szczęśliwicami i Rakowcem zostały włączone do Warszawy. Już po odzyskaniu przez Polskę niepodległości sieć tramwajowa była rozbudowywana, kupowano kolejne modele wagonów, również krajowej produkcji. 26 sierpnia 1923 r. uru-

chomiono linię prowadzącą z ul. Opaczewskiej ul. Grójecką i al. Krakowską do Okęcia, gdzie przystanek końcowy w formie jednotorowej pętli znajdował się przy ówczesnej fabryce Skody (Instytucie Lotnictwa). Linia początkowo była dwutorowa od ul. Opaczewskiej do dawnej granicy miasta, którą stanowił dzisiejszy wiadukt nad kolejną radomską. Choć od ówczesnej granicy miasta do samego Okęcia linia była jednotorowa, to miała dwie mijanki: przy dzisiejszych ulicach Łopuszańskiej oraz Lipowczana. Początkowo linia podmiejska została oznaczona jako linia „A”. Od 1926 r. przy skrzyżowaniu z dzisiejszą ul. Komitetu Obrony Robotników linia tramwajowa krzyżowała się z kolejową boczną towarową, a w latach 1934–1953 z linią kolejową Warszawa–Kraków (opisaną szerzej w artykule „Pociąg z Lotniska do Krakowa” w wydaniu 2/2023 „Głosu Włochowskiego”). W 1930 r. na sąsiednim Rakowcu uruchomiono nową zajezdnię tramwajową, a przed II wojną światową zbudowano wiadukt drogowy w ciągu ul. Grójeckiej i al. Krakowskiej nad budowaną linią kolejową (przy dawnej granicy miasta). W 1939 r. władze

Warszawy zamówiły nową serię 60 wagonów, które miały wyprodukować Gdańska Fabryka Wagonów oraz fabryka w Chorzowie. Z powodu wybuchu wojny wagony nie zostały odebrane, a Niemcy skierowali je do Berlina. Stąd ten typ wagonu nosił popularną nazwę „berlinka”.

WOJNA

8 września 1939 r. ruch tramwajów został wstrzymany z powodu oblężenia Warszawy przez wojska niemieckie. Na pobliskiej Ochocie z wagonów tramwajowych zbudowano barykadę. 28 września 1939 r. nastąpiła honorowa kapitulacja miasta pozbawionego wody, światła, gazu i żywności. Warszawa znalazła się w Generalnej Guberni. W wyniku zniszczeń torów, sieci trakcyjnej, taboru i systemu zasilania spowodowanych działaniami wojennymi, Warszawa została pozbawiona całkowicie komunikacji tramwajowej. Tramwaje poniosły duże straty: spalono 9 wozów silnikowych i 10 doczepnych oraz uszkodzono 238 silnikowych i 184 doczepne. Sieć jezdna była zerwana w 80%, a tory w dziesiątkach miejsc uszkodzone przez bomby i pociski. Zniszczone zostały wszystkie instalacje elektryczne na terenie miasta. Poważnie ucierpiała elektrownia tramwajowa przy ul. Przyokopowej 28 oraz podstacje i inne urządzenia zaplecza technicznego i linowego. Niezwłocznie przystąpiono do robót naprawczych, a z powodu braku personelu, w szczególności fachowców, Zarząd Miejski wezwał do pracy swoich emerytowanych pracowników. Odbudowując stopniowo tory tramwajowe, sieć trakcyjną, obiekty zasilania, warsztaty i tabor, uruchamiano linie tramwajowe. W latach 1940–1941 niemal całkowicie odbudowano uszkodzone tory i urządzenia tramwajowe, a całą sieć torów oddano do normalnej eksploatacji. W czasie okupacji nie prowadzono budowy nowych torów, jak również nie dokonywano ich napraw, ograniczając się jedynie do robót konserwacyjnych. Ruch tramwajów na linii do Okęcia został wznowiony 8 lutego 1940 r., a już 23 lutego linia tramwajowa „A” została wydłużona do pl. Narutowicza i zyskała numer 7A. 1 marca 1943 r. linia tramwajowa 7A została wydłużona do pętli Bielany AWF,

znów zmieniając numer, tym razem na 7. 17 października 1943 r. linia tramwajowa nr 7 została skrócona do pl. Narutowicza, a w jej miejsce na Okęcie pojechała linia nr 7E z pl. Narutowicza. 1 lutego 1944 r. linia nr 7E zmieniła swój numer na 7A.

1 sierpnia 1944 r. wybuchło Powstanie Warszawskie, ruch tramwajów został wstrzymany. Podczas Powstania i po jego upadku Niemcy mordowali ludność cywilną, palili i wysadzali w powietrze budynki, zgrabiali przy tym m.in. mienie MZK – 31 wagonów, ponad 100 obrabiarek, prostowniki, transformatory, rozdzielnie wysokiego i niskiego napięcia, silniki trakcyjne, różnego rodzaju sprzęt i wyposażenie. MZK doznały największych strat spośród wszystkich przedsiębiorstw komunalnych. Po wojnie w Warszawie pozostało 80% zniszczonych wagonów tramwajowych, zaś wszystkie pozostałe autobusy były zdekompletowane. Tory tramwajowe, zniszczone przez leje i wyrwy w ok. 450 punktach, były zasypane gruzem, a na długości 13 km kompletnie zdewastowane. Sieć trakcyjna została zniszczona w ok. 80%, a warsztaty, elektrownia tramwajowa i trzy podstacje, przy ulicach Kawęczyńskiej, Słowackiego i Tynieckiej, zostały niemal całkowicie (80-95%) zniszczone. Zaniechano odbudowy najbardziej zrujnowanej zajezdni „Muranów”.

ODBUDOWA

Tramwaje na Okęcie wróciły dopiero 15 września 1945 r. jako linia nr 7 kursująca z pętli przy ul. Opaczewskiej. Po wojnie rewindykowano z Berlina serię wagonów typu K, zamówionych przez warszawski

magistrat jeszcze przed wojną. Jednak wagony były przystosowane do eksploatacji na torze normalnym, zatem podjęto decyzję o przekuciu torowisk z toru szerokiego (1525 mm) na normalny (1435 mm). Operację przekuwania torowiska na linii tramwajowej do Okęcia przeprowadzono od 18 maja do 20 czerwca 1948 r. Po zakończeniu robót tramwaje linii nr 7 wróciły na trasę do Okęcia.

W 1951 r. Włochy i Okęcie zostały przyłączone do Warszawy, linia tramwajowa stała się zatem miejską. 29 kwietnia 1954 r. oddano do użytkowania nową pętlę tramwajową na Okęciu, położoną we współczesnej lokalizacji, pojawiła się na niej również linia 7 kreślone. W latach 1959–1962 w dwóch etapach zbudowano drugi tor na trasie tramwajowej do Okęcia. We wrześniu 1962 r. oddano do użytkowania drugi tor na odcinku od wiaduktu nad koleją radomską do skrzyżowania z dzisiejszą ulicą KOR, zaś 19 listopada 1962 r. drugi tor na odcinku od skrzyżowania z dzisiejszą ul. KOR do pętli Okęcie. Od 1963 r. pętla Okęcie funkcjonuje w wersji trzytorowej z żeberkiem, a w tym samym roku dotarła na nią linia 7 BIS. 28 stycznia 1963 r. dojechała tutaj linia 9, z przerwami kursująca do dziś. W 1964 r. zniknęła linia 7 kreślone, a rok później linię 7 BIS zastąpiła linia 9 BIS, którą wycofano już w 1969 r. W 1968 r. na pętlę zawitała linia 14. 2 grudnia 1971 przy pętli tramwajowej uruchomiono pętlę autobusową. W 1974 roku na pętli pojawiła się linia 2 i taki stan na krańcu (2, 7, 9 oraz 14) utrzymywał się przez kolejne 11 lat. W latach 1986–1989 na pętli swój bieg kończyła linia 29 zamiast linii 7. W 1989 r.

powrócił poprzedni układ na pętli, tj. 2, 7, 9 oraz 14. Ta ostatnia linia została później skrócona w zamian za wydłużenie linii 15, zaś linię 2 najpierw w 2000 r. skrócono do ul. Banacha, potem kilkakrotnie zmieniano jej trasę, a następnie zlikwidowano, a w końcu uruchomiono w innej części miasta. Obecnie kursują tutaj tramwaje linii 7, 9 oraz 15.

DZISIAJ

Pod koniec maja 2010 r. rozpoczęła się przebudowa całego krańca Okęcia oraz budowy parkingu Parkuj i Jedź. 28 sierpnia 2011 r. oddano do użytku kraniec wraz z parkingiem. Tego samego dnia nazwa całego zespołu została zmieniona na P+R Aleja Krakowska, co spotkało się z powszechną krytyką zarówno warszawianistów, jak i mieszkańców, którzy zarzucili usuwanie tradycyjnej, zakorzenionej nazwy. Zarząd Transportu Miejskiego bronił jednak swojej decyzji, uważając, że dotychczasowa nazwa była myląca – argumentował, że mogła wprowadzać w błąd turystów, którzy przyjeżdżali na kraniec w celu wejścia na terminale Lotniska Chopina, nazywanego potocznie właśnie „Okęciem”, podczas gdy wejście do portu lotniczego znajduje się kilka kilometrów dalej. Wynikiem nadania tej krytykowanej nazwy było odebranie ZTM-owi prawa do nadawania i zmieniania nazw zespołów przystankowych, a Zespół Nazewnictwa Miejskiego wraz z Radą Warszawy będą dążyły do choć częściowego przywrócenia historycznej nazwy Okęcie. Pierwsza przymiarka w tym kierunku miała miejsce w październiku 2014 r. Niemniej jednak, wyrugowanie tradycyjnej nazwy pętli pochodzącej od osiedla było złe i szkodliwe.

Od 8 do 21 sierpnia 2015 r. odcinek linii od ul. Banacha do pętli Okęcie był „odcięty” od reszty sieci z powodu przebudowy skrzyżowania ulic Grójeckiej i Banacha. Przy pomniku Barykada Września zorganizowano wówczas tymczasowy kraniec w formie rozjazdu nakładkowego na ślepych torach. Z kolei od 29 czerwca do 31 lipca 2020 r. wyłączono ruch tramwajowy na ul. Grójeckiej i w al. Krakowskiej na odcinku od ul. Banacha do pętli Okęcie z powodu przebudowy skrzyżowania ulic Grójeckiej, Raclawickiej i Harfowej. Obecnie na liniach kursujących z Okęcia można spotkać m.in. nowoczesne polskie wagony typu Pesa Jazz 128N.



Linia tramwajowa na Okęcie, widok z wiaduktu nad koleją radomską. Fot. Adam Kulikowski

Adam Kulikowski

PSZCZOŁY W PRZYDOMOWYM OGRÓDKU

TO JUŻ DRUGI ROK FUNKCJONOWANIA PRZYDOMOWEJ PASIEKI, KTÓRĄ ZE ZNALEZIONYCH W PIWNICY MATERIAŁÓW ZBUDOWALI BRACIA PAWEŁ I WOJCIECH ILCZUK ZE STOWARZYSZENIA NASZE WŁOCHY.



Do budowy domku dla pszczoł wykorzystaliśmy starą szafkę, kilka desek, stary kawałek blachy dachowej. Jedyny poniesiony przez nas koszt to zakup kilku śrubek i farby. Do tego dwa zimowe wieczory spędzone w piwnicy i tak powstała nasza pasieka. To nic trudnego, a korzyści z jej funkcjonowania jest sporo, od ekologicznych po ekonomiczne. Pszczoły poprawiają jakość flory przez co nasze ogrodowe zbiory są większe. Cieszy to zarówno nas jak i naszych sąsiadów – komentuje Paweł Ilczuk.

Hodowane przez braci pszczoły to murarki ogrodowe (łac. *Osmia bicor-nis*), bliskie kuzynki pszczoł miodnych. Dlaczego warto zaprosić murarki do swojego ogrodu? Pod wieloma względami murarka ogrodowa jest zdecydowanie lepszym zapylaczem od pszczoły miodnej. Kolejnymi jej zaletami są łagodność (nie posiada żądła), zdolność do zapylania w szklarniach i odwiedzanie kwiatów produkujących nawet niewielkie ilości nektaru.

Murarka ogrodowa odwiedza aż 150 różnych gatunków roślin, a jej obecność w przydomowych ogrodach czy sadach może zwiększyć plon nawet o 60%! W trakcie jednego lotu, trwającego kilkanaście minut, murarka zbiera pokarm z około 30 kwiatów. Takich lotów w jednym sezonie może odbyć około dwustu, co daje kilka tysięcy odwiedzonych kwiatów! Sam koszt zakupu larw pszczoł jest stosunkowo niski i wynosi około 50 zł za 250 szt.

Jednak jedna pasieka to za mało. Murarka ogrodowa ma niewielki zasięg szukania pokarmu – robi to jedynie w promieniu do 300 m od swojego gniazda. Dlatego w czasach, gdy światowa populacja pszczoł maleje i gdy w miastach mają one coraz trudniejsze warunki do życia, takie inicjatywy są bardzo ważne. Stowarzyszenie Nasze Włochy zachęca zatem wszystkich miłośników pięknych kwiatów oraz zdrowych owoców i warzyw – zapraszamy murarki do siebie!

Redakcja

SPOTKANIE INFORMACYJNE WS. ROZBUDOWY LINII KOLEJOWEJ

NA POCZĄTKU MAJA SPÓŁKA PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. UDOSTĘPNIŁA DOKUMENTACJĘ PRZEDPROJEKTOWĄ DLA PROJEKTU: „DOBUDOWA TORÓW AGLOMERACYJNYCH NA ODCINKU WARSZAWA AL. JEROZOLIMSKIE – PIASECZNO WRAZ Z POŁĄCZENIEM DO KONSTANCINA-JEZIORNEJ”.

Publiczne wystawienie projektu wywołało ożywioną dyskusję wśród mieszkańców dzielnicy Włochy. Wszystko za sprawą zmian, jakie ten projekt niesie za sobą. Przede wszystkim chodzi o możliwość likwidacji przejazdu drogowego przez tory na ul. Potrzebnej. Zamiast tego spółka proponuje wybudowanie wiaduktu, który miałby połączyć ulice Parowcową i Gniewkowską.

Jak się okazuje, PKP planuje również rozbudowę torów na odcinku od Alej Jerozolimskich do Piaseczna, a prędkość szlakowa pociągów dalekobieżnych na tym odcinku ma wzrosnąć do 160 km/h. Do tego przy ul. Instalatorów ma powstać kładka dla pieszych łącząca Włochy i Ochotę oraz przystanek osobowy dla pociągów regionalnych.

W związku z planowaną inwestycją 5 czerwca br. w urzędzie dzielnicy Włochy przy al. Kra-

kowskiej 257 w sali nr 205 (II piętro) od godz. 17 odbędzie spotkanie informacyjne zorganizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na które spółka zaprasza wszystkich zainteresowanych przyszłymi zmianami związanymi z rozbudową linii kolejowej na terenie Odolan oraz linii kolejowej nr 8/445 na odcinku ST Warszawa Zachodnia – PO Warszawa Żwirki i Wigury – PO Nowa Iwiczna. Zachęcamy naszych Czytelników do wzięcia udziału w spotkaniu.

Wojciech Ilczuk



NASZE WŁOCHY
STOWARZYSZENIE

Wydawca: naszewlochy@gmail.com Stowarzyszenie Nasze Włochy, ul. Krańcowa 45/6, 02-493 Warszawa. **Wydano:** maj 2023 r. w Warszawie.

Projekt graficzny, skład komputerowy i druk: Drukarnia i Studio Graficzne M9.

Redaktor naczelny: Grzegorz Rejowski. **Kontakt z redakcją:** redakcja.gloswlochowski@gmail.com