

Wszystkie dotychczasowe
numery Głosu Włochowskiego
dostępne są online:



wlochyinfo.org/gazeta

STATYSTYKA WAŻNIEJSZA OD LOKATORÓW

XLIX SESJA RADY DZIELNICY WŁOCHY POKAZAŁA PRAWDZIWĄ TWARZ URZĘDNIKÓW. CZY LOS MIESZKAŃCÓW LOKALI KOMUNALNYCH ZOSTAŁ PODPORZĄDKOWANY REALIZACJI PLANU LIKWIDACJI KOPCIUCHÓW W LOKALACH BĘDĄCYCH W ZASOBIE KOMUNALNYM MIASTA?



Fot. redakcja

Majowa XLIX Sesja Rady Dzielnicy Włochy, która miała miejsce 23 maja br., zapowiadała się spokojnie. Jednym z punktów obrad radnych było przyjęcie rocznego sprawozdania z działalności dzielnicowego Zakładu Gospodarowania Nieruchomościami.

Sprawozdanie z działalności ZGN Włochy bardziej jednak przypominało wyreżyserowane przedstawienie niż merytoryczną informację o zadaniach realizowanych przez zakład. Przygotowując specjalną prezentację, dyrektor ZGN Aneta Pozowska starała się przedstawić argumenty na rzecz skutecznego zarządzania swoją jednostką.

Problemy pojawiły się jednak wraz z pytaniami wykraczającymi poza przygotowane slajdy. Jednym z nich zaskoczył radny Adam Siek (PiS), który pytał o głośną sprawę dodatku węglowego – rządowego wsparcia w wysokości 3 tys. zł – które za sprawą wątpliwych decyzji zakładu związanych z wpisem do centralnej ewidencji emisyjności budynków, nie zostało przyznane jednemu z mieszkańców lokalu komunalnego. Według urzędników ZGN sytuacja ta była spowodowana brakiem pieca na węgiel w mieszkaniu Pana Jana. Jednak stan faktyczny był inny – „kopciuch” był, a zlikwidowany został dopiero kilkanaście tygodni temu.

DOKOŃCZENIE: STR. 2

WYKARCZOWANIE PRZEZ ZANIECHANIE

Kilka dni po długim majowym weekendzie w Urzędzie Dzielnicy Włochy odbyło się posiedzenie Komisji Rewizyjnej, podczas którego radni głosowali nad przyjęciem dwóch sprawozdań.

Pierwsze dotyczyło przeprowadzenia kontroli procesu inwestycyjnego w Szkole Podstawowej nr 88, drugie zaś z przeprowadzenia kontroli wyćinki zieleni w związku z budową ul. Tynkarskiej. Obydwa sprawozdania 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. 3

PLANY MODERNIZACJI LINII KOLEJOWEJ WE WŁOCHACH

Zarządca infrastruktury kolejowej – Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A., Inwestor) przygotowuje obecnie projekt modernizacji linii kolejowej nr 8 w Warszawie pn. „Dobudowa torów aglomeracyjnych linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa Aleje Jerozolimskie – Czachówek wraz z połączeniem do Konstancina-Jeziorny”. Wiąże się to z przygotowaniem Studium Wykonalności dla projektu. W tym celu trwają obecnie konsultacje projektu, w ramach których 5 czerwca br. w Urzędzie Dzielnicy Włochy odbyło się spotkanie, na którym zaprezentowano wariant 4 ze względu na najszerszy zakres robót.

DOKOŃCZENIE:

STR. 5

STATYSTYKA WAŻNIEJSZA OD LOKATORÓW

DOKOŃCZENIE ze str. 1

Ku zaskoczeniu radnych, w trakcie sesji dyrektor Pozowska „odbiła piłeczkę” jak wytrawny polityk i winą za taki stan rzeczy obarczyła lokatora, oskarżając go o nielegalną instalację źródła ogrzewania. Dodatkowo zapewniła radnych, że mieszkaniowiec chciał ten dodatek wyłudzić!

To co mówi dyrektor Pozowska to nieprawda! Pomagam Panu Janowi i prawda jest taka, że „koza” została zlikwidowana dopiero w 2023 r. Nie wiem skąd się wzięły nieprawdopodobności w dokumentach ZGN, ale to nie jest wina pana Jana! – stwierdziła Pani Dorota, która oglądając posiedzenie sesji w internecie, poczuła się zobowiązana do szybkiego pojawienia się na obradach i wyjaśnienia nieprawdziwych informacji.

ZABAWA W CHOWANEGO

Słowa dyrektor Pozowskiej nie przekonały jednak wszystkich radnych. Już następnego dnia radni Adam Siek i Łukasz Jarosz pojawili się w siedzibie ZGN Włochy w obecności lokatora, któremu zostały zarzucone bezprawne działania. Podczas wizyty zwrócili się o wgląd w dokumentację techniczną lokalu Pana Jana, chcąc sprawdzić materiały, które mogłyby potwierdzić słuszność lub zaprzeczyć oskarżeniom, które tak łatwo zostały wystosowane wobec mieszkańca.

Ku zdziwieniu radnych oraz lokatora, dyrektor ZGN kategorycznie odmówiła dostępu do dokumentacji! *Dyrektor Pozowska, zamiast odnieść się do meritum sprawy i udowodnić stawiane mieszkańcowi zarzuty podczas sesji rady dzielnicy Włochy, odmawiała udostępnienia dokumentów, nie podając przy tym żadnej podstawy prawnej swoich działań. Nie odpowiadała na zadawane pytania, schodząc przy tym na wątki poboczne całkowicie niezwiązane z przedmiotem naszej interwencji, posuwając się nawet do personalnych ataków*

na moją osobę. Uważam takie zachowanie za skrajnie niekompetentne i skandaliczne. Z całą stanowczością chcę zaznaczyć, że jako przedstawiciele mieszkańców dzielnicy będziemy domagać się wyciągnięcia surowych konsekwencji wobec dyrektor Pozowskiej za tę bulwersującą sytuację – mówił radny Adam Siek (PiS).

Podobnymi spostrzeżeniami ze spotkania podzielił się radny Łukasz Jarosz, podkreślając prawną podstawę działań w ramach mandatu radnego. *Jako radni mamy prawo do czynności kontrolnych, do dostępu do informacji czy wglądu w dokumenty. Umożliwia nam to ustawa o samorządzie gminnym, a dokładnie art. 24 ust. 2. Postawa dyrektor Pozowskiej jest skandaliczna, nie tylko dlatego, że zlekceważyła nasze ustawowe uprawnienia, ale przede wszystkim, że odmówiła wglądu lokatorowi w jego dokumenty, a to przecież Pan Jan jest stroną w tym postępowaniu* – dodał radny Łukasz Jarosz (PiS).

Na tym jednak sprawa się nie zakończyła. Radni nie dali za wygraną w pojedynku z dyrektorką ZGN i postanowili zwrócić się z prośbą o pomoc do posła Pawła Lisieckiego, doświadczanego samorządowca, który wielokrotnie podejmował interwencje w sprawie mieszkańców Warszawy. 1 czerwca radni wraz z posłem i mieszkańcem ponownie pojawili się w siedzibie włochockiego ZGN. Na miejscu była również nasza redakcja, która chciała prosić o komentarz dyrekcję ZGN.

Niestety, tym razem pomimo wizyty w godzinach pracy zakładu poseł, radni, lokator oraz media nie zastali ani dyrektor Pozowskiej, ani jej zastępcy Małgorzaty Kurc. Co więcej, nie było możliwości nawiązania kontaktu z paniami, a pozostali pracownicy ZGN, przez nagłą nieobecność przełożonych postawieni w wyraźnie niezręcznej sytuacji, nie potrafili powie-

dzieć, gdzie się oni znajdują. Być może obecność kamer i medialny charakter sprawy miały decydujący wpływ na to, że dyrekcja pośpiesznym krokiem ruszyła w teren, gospodarskim okiem doglądać swych włości.

WIERZCHOŁEK GÓRY LODOWEJ?

O ocenę tej sytuacji na swoich mediach społecznościowych pokusił się następnie poseł Paweł Lisiecki. *Prawdopodobnie, ktoś dla poprawienia statystyk w Warszawie (Prezydent Rafał Trzaskowski obiecał likwidację kopciuchów) formalnie, w części dokumentów, wskazał, że likwidacja kopciucha miała miejsce! Ucierpiał na tym niewinny człowiek, któremu odmówiono dodatku węglowego. Dlatego będę interweniował w sprawie kontroli wydanych odmów dotyczących przyznania dodatku węglowego przez samorządy (szczególnie w dużych miastach), ponieważ mogło tam dojść do wielu nadużyć na szkodę mieszkań – wskazał poseł.*

Otwartą pozostaje kwestia, czy przypadek pana Jana jest jednostkowy, a jeżeli nie, to ile było podobnych sytuacji. Jak udało nam się dowiedzieć, do radnych zgłaszały się kolejne osoby zamieszkujące lokale komunalne w administracji ZGN Włochy, którym odmówiono dodatku węglowego pomimo posiadania takiego źródła ogrzewania. Czy zatem statystka była, dla urzędników ważniejsza od lokatorów?

Wojciech Ilczuk



Fot. redakcja

WYKARCZOWANIE PRZEZ ZANIECHANIE

DOKOŃCZENIE ze str. 1

W poprzednim numerze opisaliśmy historię nieprawidłowości przy modernizacji szkoły podstawowej. Druga kontrola dotyczyła prawidłowości przeprowadzenia procesu wycinki zieleni w związku z budową odcinka ul. Tynkarskiej. Niestety, ale i przy tej inwestycji raport wykazał rażąco błędny, których dopuścił się wykonawca. Po zakończeniu budowy drogi okazało się, że wykarczowano całą zieleń na obszarze prowadzonej inwestycji, w tym na terenie kilkuset metrów kwadratowych, na którym znajdowały się krzewy i drzewostan nieprzeznaczone do wycinki. Straty są naprawdę duże. Mówimy o przynajmniej dziewięciu drzewach, z czego trzy miały pnie o obwodzie przekraczającym 200 cm, a ich wysokość oscylowała na poziomie ok. 20 m.

KOLEJNE NIEPRAWIDŁOŚCI

Z wyjaśnień, jakie Zespół Kontrolny otrzymał od burmistrza Jarosława Karcza wynika, że wykonawca swoje prace prowadził na podstawie dokumentów, do których załączona została inwentaryzacja zieleni ze stanem na rok 2013! Jeszcze bardziej bulwersuje fakt, że nawet dokument sprzed dekady, którym się posłużono, nie zakładał karczowania tego obszaru. W tym miejscu należy zadać pytanie, w jaki sposób Urząd Dzielnicy Włochy prowadził nadzór nad tą inwestycją, skoro wykonawca dopuścił się takich nieprawidłowości? *Prowadziłam nadzór codziennie, patrząc przez okno. Mieszkam w pobliżu ulicy Tynkarskiej i akurat z mojego mieszkania było widać cały plac budowy. Byłam na bieżąco i nie dopatryłam się żadnych uchybień* – skomentowała sprawę radna Halina Berłowska (PO), członek Komisji Rewizyjnej. Jednak na pytanie, czy zapoznawała się z dokumentami z inwentaryzacji zieleni – nie odpowiedziała. Co gorsza, za spowodowanie znacznych strat w przyrodzie urząd nie pociągnął do odpowiedzialności nikogo, a utraconej sporej ilości flory nie da się już odzyskać.

O komentarz w tej bulwersującej sprawie nasza redakcja poprosiła również opozycyjnych radnych, członków Zespołu Kontrolnego, którzy w odróżnieniu od rządzących poważnie podeszli do swoich obowiązków wynikających z pełnionego mandatu.

Niestety Komisja Rewizyjna głosami radnych Platformy Obywatelskiej zablokowała przyjęcie sprawozdania z kontroli. Wycinka zieleni została dokonana na podstawie inwentaryzacji z roku 2013. Inwentaryzacji rażąco nieaktualnej, ponieważ sama wycinka nastąpiła dopiero w roku 2021. O tych wszystkich okolicznościach radni i mieszkańcy naszej dzielnicy powinni wiedzieć. Niestety większość Komisji Rewizyjnej postanowiła inaczej – mówił radny Christian Młynarek (PiS). Z obstrukcją kontroli prowadzonej przez radnych, bo wcześniej identyczna sytuacja miała miejsce w Komisji Doraźnej, gdzie nam nie przekazywano dokumentów. Teraz jest to samo, nie przekazują nam dokumentów pomimo jasnych określeń, czego chcemy. Działają na czas no i te kontrole nie mogą się odbywać w sposób pełny i to jest ewidentna wina urzędu – bez podstawowych dokumentów radni nie mogą kontrolować procesu wycinki zieleni. Ciężko w taki sposób sprawować prace w Komisji Rewizyjnej jako takiej – podsumował decyzję radny Adam Siek (PiS), przewodniczący Zespołu Kontrolnego badającego nieprawidłowości przy budowie ul. Tynkarskiej.

PODWÓJNE STANDARDY

Od początku obecnej kadencji, kiedy we Włochach władzę sprawuje koalicja Stowarzyszenia Wspólnota Mieszkańców Dzielnicy Włochy i Koalicji Obywatelskiej, możemy zauważyć bardzo niepokojący trend, w którym wykonawcy pracujący na rzecz Urzędu Dzielnicy Włochy często nie ponoszą konsekwencji swoich działań, lub jak w przypadku sprawy, którą opisywaliśmy w artykule („Zamiatanie sprawozdań pod dywan” Głos Włochowski nr 3/2023) w przypadku



Fot. Fundacja Włochy 2030

nieterminowego wykonania usług, władze urzędu wolą podpisać aneksy terminowe, przedłużające wykonanie prac, niż dobrać zapłaty kar umownych za opóźnienia.

Z drugiej strony mieszkańcy i lokalne podmioty są dosłownie „dojeżdżane” przez włochowskich urzędników. Jednym z przykładów na stosowanie podwójnych standardów przez urząd przy al. Krakowskiej 257 jest pewna rodzina mieszkająca na terenie Starych Włoch przy ul. Wilczyckiej, która jakiś czas temu z uwagi na zły stan drzewostanu postanowiła wyciąć jeden jałowiec i trzy żywotniki zachodnie rosnące bezpośrednio przy ogrodzeniu nieruchomości. Decyzja ta była spowodowana faktem, że wskutek silnego wiatru krzewy doznały nadłamania i niebezpiecznie przechyliły się w stronę ulicy, co groziło ich całkowitym złamaniem i stanowiło bezpośrednie niebezpieczeństwo dla pieszych. Ponadto drzewostan był zaatakowany przez szkodniki, które gryzły dzieci mieszkające na tym terenie. W tym miejscu należy zaznaczyć, że w trosce o środowisko na miejscu wyciętych krzewów rodzina posadziła nowe, zwiększając stan ilościowy drzewostanu na terenie swojej posesji aż o 17 sztuk.

Niestety, ale w ocenie miejskich urzędników te wszystkie działania były rażącym zniszczeniem środowiska, za które na właścicieli została nałożona kara administracyjna w wysokości ponad 73 tys. zł! Ostatecznie jedynym ustępstwem, na jakie zgodzili się urzędnicy, jest rozłożenie spłaty kary na raty. *Jest to dla nas decyzja całkowicie niezrozumiała, dlaczego mamy płacić chociaż chcieliśmy dobrze? Co więcej, powiększyliśmy drzewostan na naszej działce. Niestety, nic nie przekonało urzędników nawet do zmniejszenia kary* – stwierdził mieszkaniec nieruchomości przy ul. Wilczyckiej.

Rodzina wychowująca trójkę dzieci karę będzie spłacać do końca 2028 r.

Wojciech Ilczuk

WŁOCHY – DZIELNICA NAS WSZYSTKICH

W POŁOWIE MAJA ROZMAWIALIŚMY Z MIROŚŁAWEM TKACZYKIEM, MIESZKAŃCEM WŁOCH, KTÓRY PODZIELIŁ SIĘ REFLEKSAMI Z INNEJ PERSPEKTYWY.



Fot. redakcja

Głos Włochowski (GW): Mirku, cieszymy się, że zgodziłeś się z nami porozmawiać. Może na początek powiesz dwa słowa o sobie, żeby nasi Czytelnicy mogli Cię lepiej poznać. Od jak dawna mieszkasz we Włochach?

Mirosław Tkaczyk (MT): To ja bardzo się cieszę, że mam z kim rozmawiać, bo uwielbiam kontakt z ludźmi. Urodziłem się w Warszawie w 1956 r. i do 2010 r. mieszkalem w różnych miejscach na Ochocie. Od urodzenia jestem osobą niepełnosprawną, cierpię na mózgową porażenie dziecięcą. Do 2010 r. poruszałem się o kulach, ale w pewnym momencie na moich barkach było zbyt duże obciążenie. Dosłownie! Stałem przed wyborem: dalsze pogarszanie się stanu barków lub wózek inwalidzki. Wybrałem tę drugą opcję.

GW: To wtedy przeprowadziłeś się do naszej dzielnicy?

MT: Tak, moje ostatnie mieszkanie na Ochocie było co prawda na parterze, ale był to wysoki parter. Pięć czy sześć schodków można pokonywać, poruszając się o kulach, ale dla osoby poruszającej się na wózku, jest to poważna bariera architektoniczna. Złożyłem wniosek o przyznanie mieszkania pozbawionego takiej bariery.

GW: Długo trwały procedury?

MT: Około roku. Jeszcze kiedy mieszkaliśmy na Ochocie, to żona powiedziała, że podoba jej się ten budynek i chciałaby kiedyś w nim zamieszkać. No i proszę! Dostaliśmy mieszkanie akurat w tym bloku. No i też na parterze.

GW: To na pewno duże ułatwienie.

MT: Oj tak! Ja jestem osobą niepełnosprawną, ale bardzo aktywną. Nie lubię siedzieć w domu, wspólnie z żoną prowadzę działalność gospodarczą, dużo jeżdżę autem. Dla mnie samochód zawsze był przedłużeniem kul.

GW: Wspomniałeś o działalności gospodarczej? Czym się zajmujecie?

MT: Jako młody chłopak bardzo chciałem studiować psychologię. Dwa razy próbowałem się dostać na studia, niestety nieskutecznie. To był wtedy bardzo oblegany kierunek. Ukończyłem szkołę pomaturalną, zacząłem pracować w spółdzielczości. Po jakimś czasie jednak założyłem działalność gospodarczą, a od 2006 r. prowadzę stoisko z artykułami dla zwierząt. Najpierw przy hali Banacha, a od 2016 r. w hali Zieleniak.

GW: Dlaczego akurat akcesoria dla zwierząt?

MT: Kocham zwierzęta. One nieraz są mądrzejsze i lepsze niż ludzie. *(naszej rozmowie przez pewien czas przysłuchuje się Hilda, ośmioletnia rottweilerka)*. Zwierzę Cię nie zawiedzie.

GW: Jak z punktu widzenia osoby niepełnosprawnej wygląda poruszanie się autem po naszej dzielnicy?

MT: Samochód i telefon to dwa podstawowe narzędzia, które umożliwiają mi kontakt z ludźmi. A jak już wspomniałem, kontakty międzyludzkie są dla mnie ogromnie ważne. Nie przy każdym punkcie użyteczności publicznej są wyznaczone miejsca parkingowe dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Weźmy np. budynek poczty przy Popularnej, czy kościół przy tej samej ulicy. Tam „kopert” nie ma. To samo przy Parku Cietrzewia.

GW: A jak już wysiądziesz z auta? Jak ocenisz dzielnicową infrastrukturę, kiedy poruszasz się bez samochodu.

MT: To zależy od miejsca, np. nie mogę się dostać do przychodni przy ul. Cegielnianej, bo tam nie ma podjazdu dla wózków do części dla osób dorosłych. Jest tylko podjazd do wejścia dla dzieci. Brakuje też zwykłej barierki. Problemem może być też rozkopany chodnik, którego nie ma jak ominąć, kiedy poruszasz się na wózku.

GW: Czyli jest jeszcze wiele do zrobienia...

MT: Chcę zostać dobrze zrozumiany. To nie są rzeczy, które tylko mi nie pasują. To niedogodności dla wszystkich, którzy poruszają się na wózku. Ale nie tylko, bo także dla rodziców z wózkami dziecięcymi, czy innych osób. Ulica Dojazdowa oświetlona jest tylko na części długości, dalej jest ciemno. Tak samo ciemno dla wszystkich. Albo wysoki krawężnik zaraz przy furtce na podwórko bloku, w którym mieszkam. Tego progu nie pokonam ani ja, ani matka idąca na spacer z dzieckiem. Chociaż budynek miał być przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Nie mam natomiast wątpliwości, że od kiedy zamieszkałem w dzielnicy Włochy, to udogodnień dla osób z ograniczeniami ruchowymi stale przybywa. Jednak na Ochocie jest więcej „kopert” niż we Włochach. Skoro przy Parku Szcześliwickim wydzielone są miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych, to można wyznaczyć je również przy Parku Cietrzewia, czy w innych miejscach przeznaczonych do rekreacji.

GW: Możemy się cieszyć z Twoich słów o zachodzących zmianach i robić wszystko, żeby Włochy zmieniały się na korzyść nas wszystkich. Dziękujemy za rozmowę, za to, że poświęciłeś nam czas.

MT: I ja dziękuję.

Redakcja

PLANY MODERNIZACJI LINII KOLEJOWEJ WE WŁOCHACH

DOKOŃCZENIE ze str. 1

W trakcie spotkania omówiono odcinek od stacji technicznej Warszawa Czyste do przystanku osobowego Żwirki i Wigury, natomiast odcinek od przystanku Żwirki i Wigury do al. Legionów Piłsudskiego (drogi ekspresowej S-2) został omówiony na spotkaniu w urzędzie Dzielnicy Ursynów w innym terminie i jego charakterystyka znajduje się w oddzielnej prezentacji.

PLANOWANE ZMIANY

Projekt ten ma na celu rozdzielenie ruchu regionalnego od dalekobieżnego, dzięki czemu wzrośnie przepustowość linii i będzie można uruchomić więcej pociągów osobowych (potencjalny wzrost o 175 %) i dalekobieżnych (potencjalny wzrost o 322 %). Zakres projektu obejmuje dobudowę drugiej pary torów linii kolejowej nr 8 od przystanku osobowego Warszawa Aleje Jerozolimskie do stacji Czachówek Południowy oraz prace na kilku liniach stycznych, m.in. na linii kolejowej nr 937 (ze stacji Warszawa Okęcie do Konstancina Jeziornej), liniach nr 510, 920, 20, łącznicy Ik509-Ik510. Prace obejmą w szczególności: budowę dwóch nowych torów na linii kolejowej nr 8, budowę drugiego toru na linii nr 510, przywrócenie dwutorowości na linii nr 20 oraz łącznice lokomotywowni Odolan.

W ramach prac prowadzonych w granicach dzielnicy Włochy powstaną dwa nowe przystanki osobowe: Warszawa Instalatorów (na wysokości ul. Maszynowej i Rakowskiej) oraz Poleczki (w pobliżu ul. Wyczółki), a ponadto zaplanowana jest rezerwa terenowa pod przyszły przystanek osobowy Warszawa Krasnowola (na wysokości ul. Czempiańskiej). Przystanek osobowy Warszawa Rakowiec zostanie przesunięty o ok. 100 m na zachód, czyli częściowo przed al. Krakowską, co wynika z modernizacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Na przystanku osobowym Warszawa Aleje Jerozolimskie powstanie nowa krawędź peronowa – przy zewnętrznym południowym torze dalekobieżnym, a także rezerwa terenowa pod kładkę przy zachodniej głowicy. Stacja Warszawa Okęcie zostanie nieznacznie przesunięta na północ, przy czym stary peron wyspowy ulegnie likwidacji, natomiast

pojawią się dwa nowe perony krawędziowe.

Konieczna będzie przy tym rozbiórka i odbudowa w rozszerzonym prześwicie wiaduktów drogowych przy al. Krakowskiej - ul. Grójeckiej, ul. Żwirki i Wigury oraz ul. Komitetu Obrony Robotników-Cybernetyki. Wiadukty Al. Jerozolimskich i ul. Sasanki-Marynarskiej zostaną bez zmian.

Planowane są cztery kładki dla pieszych: przy ul. Maszynowej-Rakowskiej, Sąchockiej-Radarowej, Mołdawskiej-Sulmierzyckiej i Woronicza-1 Sierpnia. Kładka dla pieszych przy nowym przystanku Warszawa Instalatorów ma zostać wyposażona w windy i pochylnie dla niepełnosprawnych i rowerów. Przy przystanku osobowym Warszawa Żwirki i Wigury powstaną przejścia podziemne z obydwu peronów na stronę wschodnią (w kierunku ul. 1 Sierpnia i Mariny Mokotów). W projekcie uwzględniona jest rezerwa na tunel KDP.

UWAGI MIESZKAŃCÓW

Wątpliwości budzi natomiast usytuowanie przystanku osobowego Warszawa Instalatorów, gdyż będzie on położony bardzo blisko dwóch innych. W takiej sytuacji warto rozważyć budowę przystanku przy Reducie Ordona wspólnego dla linii nr 1, 3 i 8 zamiast budowy przystanku Instalatorów. Ze względu na dużą liczbę zadawanych pytań nie udało się podjąć tego tematu podczas spotkania.

Przejazd drogowo-kolejowy w ciągu ul. Potrzebnej ma zostać zlikwidowany, a w jego miejsce powstanie kładka dla pieszych i rowerzystów. Ulica Potrzebna ma zostać zaślepią, ponieważ rzędna budowy przystanku Instalatorów. Ze względu na dużą liczbę zadawanych pytań nie udało się podjąć tego tematu podczas spotkania. Przejazd drogowo-kolejowy w ciągu ul. Potrzebnej ma zostać zlikwidowany, a w jego miejsce powstanie kładka dla pieszych i rowerzystów. Ulica Potrzebna ma zostać zaślepią, ponieważ rzędna budowy przystanku Instalatorów. Ze względu na dużą liczbę zadawanych pytań nie udało się podjąć tego tematu podczas spotkania. Przejazd drogowo-kolejowy w ciągu ul. Potrzebnej ma zostać zlikwidowany, a w jego miejsce powstanie kładka dla pieszych i rowerzystów. Ulica Potrzebna ma zostać zaślepią, ponieważ rzędna budowy przystanku Instalatorów. Ze względu na dużą liczbę zadawanych pytań nie udało się podjąć tego tematu podczas spotkania.

już często blokującej się ul. Dźwigowej. Warto przy tym dodać, że jest to fragment bardzo użytecznego, blisko 200-letniego traktu pomiędzy Włochami a Wolą. Jako wariant alternatywny obecni na spotkaniu mieszkańcy proponowali połączenie ul. Plastycznej z ul. Potrzebną, choć tutaj pojawia się problem wycinki chronionych drzew. Przedstawiciel wykonawcy sugerował, że można rozważyć wąski przejazd ul. Potrzebną. Silne oburzenie mieszkańców wywołała również planowana budowa drogi serwisowej wzdłuż północnej („warsztatowej”) jezdni ul. Parowcowej. Wykonawca twierdzi, że jest to związane z zapewnieniem dojazdu do posesji po zbudowaniu tunelu pod torami w ciągu ulicy Parowcowej.

Planowane jest także przeniesienie bazy przeładunkowej na Odolanach na tereny stacji Warszawa Główna Towarowa. Miasto na terenach Odolan planuje inwestycje mieszkaniowe, co znajduje potwierdzenie w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Ponadto projekt przeniesienia Stacji Muzeum (d. Muzeum Kolejnictwa) na teren Odolan został tymczasowo wstrzymany. Mieszkańcy postulują również „wyprostowanie” linii kolejowej nr 510 przez tereny PKP, ale wykonawca podnosił, że jest to niewykonalne ze względu na zbyt duże różnice wysokości torowisk na krótkim odcinku w takim przebiegu. Padło też pytanie o wiadukt w ciągu ul. Budki Szczęśliwickie. W odpowiedzi przedstawiciel wykonawcy wskazał na wczesny etap inwestycji – Studium Wykonalności. Pytano także o dostępność planowanych kładek dla niepełnosprawnych i rowerzystów. Przedstawiciel wykonawcy sugerował zapis w Studium Wykonalności o uwzględnieniu dostępności ww. kładek dla pieszych dla osób niepełnosprawnych i rowerów (windy i pochylnie).

Zajęcie terenu przez nowe tory obejmie po ok. 5-6 m na zewnątrz od istniejących torów, do tego w przyszłości dojdzie Trasa N-S, która pomiędzy przystankami Warszawa Rakowiec i Warszawa Żwirki i Wigury przebiegać będzie na północ od linii kolejowej (po stronie Rakowca w dzielnicy Ochota).

DOKOŃCZENIE: STR. 6

PLANY MODERNIZACJI LINII KOLEJOWEJ WE WŁOCHACH

DOKOŃCZENIE ze str. 5

Omawiany projekt znajduje się na liście rezerwowej w perspektywie 2021-2027 (dofinansowanie z UE plus środki krajowe). Jednak prace mogą być rozpoczęte dopiero po zakończeniu modernizacji linii kolei średnicowej i to najpierw część przygotowawcza (w tym ścieżka administracyjna). Jeden z mieszkańców zadał pytanie, czy można by zacząć od budowy kładek, a dopiero po ich wykonaniu budować torowisko. Mieszkańcy postulowali również całkowite wyprowadzenie baz przeładunkowych poza Warszawę.

Wykonawca w odpowiedzi na pytanie mieszkańca wyjaśnił, że budowa Trasy N-S została odłożona w czasie na okres po 2040 r. Natomiast Studium Wykonalności dla omawianego projektu ma zostać zakończone do końca roku.

Odpowiadając na pytania mieszkańców, przedstawiciel wykonawcy poinformował, że od wielu lat stosuje się perony o długości 200 m i nie ma potrzeby, aby w wyniku modernizacji przywracać perony o długości 230 m. Wykonawca odniósł się także do kwestii ewentualnej rozbiórki zabytkowego domu przy ul. Żwirki i Wigury 25 (d. Artura Stefańskiego). Zapewnił, że budynek jest poza rezerwą terenu pod inwestycję kolejową, a nawet poza rezerwą terenu pod budowę Trasy N-S. Podobnie sprawa wygląda z zabytkową aleją drzew przy ul. Iłżeckiej. W jej pobliżu trasa przebiegnie wiaduktem nad torami. Przedstawiciel wykonawcy mówił też, że już teraz montowany jest Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) oraz kolejowa sieć GSM (GSM-R). Po zainstalowaniu tych systemów i po zmianie przepisów, będzie możliwe dopuszczenie pociągów do prowadzenia z prędkością 160 km/h przez maszynistów w obsadzie jednoosobowej.

Kilka dni temu zaprezentowano również projekt Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Warszawy, w którym poruszono m.in. dojazd z Włoch do metra. Wnioski i pytania można przysyłać mailem na adres wykonawcy: bbf_lk8_piaseczno_sw@bbf.pl.

Adam Kulikowski



Fot. Adam Kulikowski

POLMOZBYT PRZY UL. 1 SIERPNIA

CO MA WSPÓLNEGO ŻERAŃSKA FABRYKA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH Z WŁOCHAMI? ALE NIE TYMI NA POŁUDNIU EUROPY, ALE TYMI NASZYM, WARSZAWSKIMI? WIĘCEJ NIŻ MOŻE SIĘ WYDAWAĆ.

Serwisowanie samochodów osobowych w Polsce lat 60. XX w. nie wyglądało dobrze. PRL był daleko w tyle za wysoko rozwiniętymi krajami Zachodu, ale nie nadążał nawet za dynamicznie rosnącą liczbą samochodów w kraju. Za serwisowanie samochodów odpowiadało, jak za wszystko w komunizmie, państwo, bo tylko ono mogło prowadzić profesjonalny warsztat, który miał więcej niż kilka stanowisk naprawy. Z wyjątkiem przyfabrycznej stacji FSO w Warszawie, przez cały okres istnienia Polski Ludowej nie działało coś takiego jak serwis fabryczny. Obsługę gwarancyjną na podstawie specjalnych umów zapewniały stacje Technicznej Obsługi Samochodów, które w 1974 r. stały się częścią Polmozbytu.

PROJEKT

Umowa z Fiatem na produkcję Polskiego Fiata 125p była wieloaspektowa: oprócz licencji na sam samochód kupiono od Włochów również licencję na ogromną stację obsługi wraz z salami sprzedaży. W 1968 r. przystąpiono do realizacji dwóch takich obiektów: w Katowicach przy al. Roździeńskiego i w Warszawie przy ul. 1 Sierpnia. Obydwie stacje, podobne choć nieidentyczne, otwarto pod koniec 1970 r. Właścicielem salonów zostało przedsiębiorstwo Polmo-Behamot, kolejna obok Motozbytu, TOS-u, Automobilkubów i PZMotów organizacja zajmująca się samochodami. W tworzenie dokumentacji zaangażowane były Motoprojekt i Dyrekcja Obsługi Technicznej Fiata z Turynu. Warszawski kompleks wzniesiono wg projektu S. Brzosko, S. Sędrowicza, J. Augustyna, K. Dobrowolskiego i M. Chojnickiego. Budynek

zdołał wyróżnienie w konkursie na Mistera Warszawy w 1970 r. Na działce o powierzchni 4 ha całość zabudowy pod dachem miała prawie 11 tys. metrów kwadratowych, w tym 2,5 tys. metrów kwadratowych wiaty dla samochodów przed obsługą przedsprzedażną. „Stolica wzbogaciła się ostatnio o największą stację obsługi i centralnej sprzedaży samochodów Polski Fiat” – pisała „Stolica”. Stacja obsługi Polskiego Fiata w Warszawie na rogu ulic Żwirki i Wigury oraz 1 Sierpnia była wówczas jednym z najbardziej nowoczesnych tego typu obiektów w kraju.

WZÓR DLA INNYCH

Połowę z tej powierzchni zajmowała, uruchomiona 9 listopada 1970 r., stacja obsługi, w tym: przyjęcie samochodów, obsługa konserwacyjna, hala napraw mechaniczno-elektrotechnicznych, hala napraw nadwozi z lakiernią i oddziały specjalizowane (naprawa wymontowanych podzespołów). Kompleks został wyposażony w komplet nowoczesnego oprzyrządowania diagnostycznego, mogący przyjmować do napraw i przeglądów jednocześnie od 24 do 28 samochodów. Do 13 grudnia 1970 r. nowa stacja obsługi FSO przyjęła do naprawy ok. 200 samochodów. Po wprowadzeniu dwuzmianowej pracy zdolność stacji do napraw, konserwacji i przeglądów technicznych wzrosła do 180 samochodów każdego dnia.

Bezpośrednio przy portierni znajdowała się sala obsługi z linią przyjęć samochodów. Nawiezione przez samochody błoto i woda ściekały z podłogi przez specjalne kratki. Za nią mieliśmy linię przeglądowo-regulacyjną, na których wykonywano przeglądy gwaranc-

90 LAT SZKOŁY PRZY STAWACH

30 MAJA BR. 90-TY JUBILEUSZ OBCHODZIŁA SZKOŁA PODSTAWOWA NR 94 IM. I MARSZAŁKA POLSKI JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO.

Historia szkoły sięga początku lat 30. XX w. Pierwszą część budynku oddano do użytku jesienią 1932 r., a po następnych trzech latach w rozbudowanym budynku szkoły uczyło się łącznie ok. 960 uczniów. W 1935 r. Rada Pedagogiczna pod kierownictwem pierwszego dyrektora szkoły Antoniego Nowakowskiego wystąpiła o nadanie szkole imienia I Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

W czasie II Wojny Światowej gmach szkoły służył jako niemieckie koszary. Co ciekawe, w tym czasie działalność szkoły nie została zawieszona, a lekcje odbywały się w prywatnych mieszkaniach. Wszystko odbywało się w tajemnicy przed niemieckim okupantem. Dzieci musiały przestrzegać zasad bezpieczeństwa, choćby tej zakazującej uczniom przychodzenia na zajęcia

w dużych grupach. Najczęściej przychodzili w pojedynkę lub w parach, czasem trójkami. Podobnie wyglądał powrót z zajęć do domu. Warto zaznaczyć, że „ogólniedostępna” nauka dla włochowskich dzieci składała się z kilku, przede wszystkim ścisłych przedmiotów. Za naukę języka polskiego czy historii rodzice musieli dodatkowo dopłacać nauczycielom. Również grupy uczniów na takich zajęciach były mniej liczne, a do konspiracyjnych kwestii organizacji lekcji trzeba było się lepiej przykładac. Kara, jaką niemiecki okupant wymierzał za nauczanie języka polskiego i historii, była wyższa niż za naukę na przykład biologii.

Zaraz po wojnie liczba uczniów przekroczyła 1000 osób, co spowodowało utworzenie w tym samym budynku drugiej szkoły podstawowej nr 146. W połowie lat 50. rozbudo-

wany budynek przybrał dzisiejszy kształt (nie licząc rozbudowy Sali gimnastycznej przeprowadzonej w ostatnich latach). W następnych latach liczba uczniów sukcesywnie malała, co skutkowało połączeniem dwóch szkół i powstaniem jednej szkoły podstawowej nr 94. W międzyczasie podjęto próbę nadania szkole imienia Poli Gojawiczyńskiej. Finalnie w 1990 r. reaktywowano szkole imię I Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. W 2001 r. swoje wspomnienia w książce „Szkoła nad stawem” opisał Stanisław Dąbrowski.

Ostatnie lata to dla szkoły i jej uczniów czas wielu sukcesów, zwycięstw w konkursach i zawodach zarówno tych na szczeblu wojewódzkim, jak i krajowym. Redakcja życzy kolejnych 90 lat sukcesów!

Wojciech Ilczuk

cyjne (przeglądy okresowe i badania techniczne). Dalej naprawy doraźne (do 2 godzin), naprawy małe i średnie (od 2 do 16 godzin) oraz reszta.

Oprócz stacji napraw był oczywiście salon sprzedaży, w którym chwalono się możliwością rejestracji i ubezpieczenia świeżo zakupionego samochodu, a za szkłem można było zobaczyć magazyn samochodów do sprzedaży. Początkowo sprzedaż ta prowadzona była tylko dla klientów Pekao, zaś później również innym nabywcom w ilości około 6 tys. samochodów rocznie.

W stacji zatrudniono 470 osób, w tym 210 robotników oraz 260 osób w administracji. Polskim pomysłem była poczta pneumatyczna, kierująca zamówienia zapotrzebowanie na części do magazynu i rachunki do księgowości. Brązowe stroje nosili mechanicy, białe nadzór techniczny i pozostały personel. Stacja była wspaniale wyposażona w części zamienne, w pierwszych latach produkcji przyjeżdżali tu właściciele Fiatów ze sporego kawałka Polski. Do dyspozycji klientów było pogotowie techniczne, które miało wyjeżdżać i w razie potrzeby holować samochód do stacji. O potencjale stacji świadczy m.in. wartość części samochodowych zebranych w magazynach, wynosząca ówczesnie 130 mln złotych.

W następnych latach według podobnego wzoru, ale już zmodyfikowanego, powstały

stacje obsługi w Gdańsku przy al. Hallera i w Poznaniu przy ul. Wojciechowskiego, gdzie osobno powstał biurowiec Polmozytu. Po wniesieniu 1 stycznia 1974 r. Polmo-Behamot do Polmozytu należało pozmieniac wszystkie szyldy. Warszawski serwis po prywatyzacji działał również jako diler Fiata Carservis do 2013 roku. Z czasem w serwisie obsługiwano również inne modele licencyjnych Polskich Fiatów: 126 p, 127p, 128p/3p, 131p, 132p oraz Zastavy 1100p i Polonezów. Obsługę Polskiego Fiata 125p zakończono 29 czerwca 1991 r. Po upadku komunizmu, a następnie po podpisaniu umowy śląskiej FSM z Fiatem obsługiwano tutaj modele: Cinquecento, Uno i Seicento. Niestety, stacja obsługi przegrała z presją deweloperską, zmuszona była przenieść się w maju 2014 r. do nowego lokalu przy ul. Połczyńskiej 33 na Bemowie, gdyż rozpoczyna się tam budowa planowanego od kilku lat kompleksu biurowo-handlowo-mieszkaniowego. Prace budowlane zostały wstrzymane z powodu wykrytego skażenia gruntu.

Przy ul. 1 Sierpnia 10 znajdowała się niewykorzystywana hala magazynowa, która jest pozostałością dawnej hali napraw, wyburzona latem 2022 r. Otacza ją ogromny parking samochodowy, na którym stoi wolnostojący budynek myjni. Zachodnia część terenu o adresie

ul. 1 Sierpnia 12/14 po wyburzeniu znajdującego się tam centrum sprzedaży nie została zagospodarowana. Wiosną 2022 r. Skanska Residential Poland wystąpiła z wnioskiem o pozwolenie na rozbórkę dwóch budynków handlowo-usługowych przy skrzyżowaniu ulic 1 Sierpnia oraz Żwirki i Wigury. Wnioskiem objęto działki nr 35/3 i 35/4 o łącznej powierzchni 1,83 ha pod zapowiadany kompleks biurowy. Obecnie trwają prace projektowe i wciąż podejmowane są decyzje o ostatecznym charakterze i skali inwestycji.

W FILMIE

Warszawska stacja była również planem filmowym. Dyrektor Krzakowski naprawia tu Volskwegena Garbusa, a kierownik Kazimierz Kaczor w kantorku tłumaczy nam, jak cenny jest dany nam czas i nie jest bez znaczenia, na co go przeznaczamy. Kazimierz Kaczor wrócił tam kilka lat później jako strażak Zenon Kuśmider, a scena przed Polmozytem na ul. 1 Sierpnia rozpoczyna czołówkę każdego odcinka z piosenką Przemysława Gintrowskiego w podkładzie muzycznym.

Adam Kulikowski

Za rozwianie wątpliwości powstałych przy tworzeniu tekstu dziękuję panu Markowi Wichrowskiemu z Carservis.



Fot. Adam Kulikowski

TAJEMNICZY OGRÓD, CZYLI RZECZ O ZESPOLE DAWNEGO GUMNA

W DAWNEJ KOLONII RAKOWIEC, WŁĄCZONEJ PÓŹNIEJ DO OKĘCIA, FUNKCJONOWAŁY ZAKŁADANE WCZEŚNIEJ WIELKIE GOSPODARSTWA OGRODNICZE NALEŻĄCE DO HOSERÓW, JAŁOSZYŃSKICH, SCHNEIDERÓW I WITKOWSKICH.

Resztki ogrodów Jałoszyńskich nad wykopem kolei radomskiej istniały jeszcze w latach 80. XX w., zaś po Schneiderach i Witkowskich pozostały ślady najtrwalsze – domy mieszkalne. Solidne i murowane stanowiły mocne akcenty w ogrodniczym niegdyś pejzażu tych stron, a obecnie zdają się być negacją nowoczesności. Dom Witkowskich przy ul. 1 Sierpnia 11 wciąż ma podjazd wybrukowany kocimi łbami i do dziś funkcjonuje w nim firma ogrodnicza. Między budynkiem a Novotelem znajduje się resztki ogrodnictwa Schneiderów, gdzie oprócz domu zachowały się drewniane zabudowania niczym przeniesione żywcem z mazowieckiego skansenu...

Zespół dawnego gumna i dworu przy ul. 1 Sierpnia 11 składa się z dworu z gankiem, podwórza o brukowej nawierzchni, stodoły, wozowni, stajni, czworaka i mieszkalnego budynku murowanego. Na środku podwórza znajduje się studnia. Zespół otoczony jest parkiem o powierzchni ok. 0,5 ha.

W I połowie XIX w. teren ten należał do szpitala św. Rocha. W 1858 r. ziemię nabył Feliks Ciechomski, który następnie w 1875 r. sprzedał ją Bogumiłowi Schneiderowi. W 1887 r. majątek podzielono między jego synów: Piotra i Karola. I właśnie ten ostatni objął w posiadanie zespół ogrodowy. W latach 1885–1887 wybudowana została stodoła, a w roku 1888 sam dwór w stylu neorenesansowym. Pozostałe, drewniane

budynki (budynek inwentarski, wozownia, czworak) wzniesiono w końcu XIX stulecia. Kolejna właścicielka, Wanda Schneider Witkowska, po II wojnie światowej założyła wokół domu park.

Po zakończeniu wojny dwór został częściowo rozebrany, a po 1948 r. część południową (ogrodniczą) przejęło wojsko. W latach 60. XX w. część północną przejął Polmozbyt, natomiast w 1972 r. część wschodnią zabrano pod budowę Novotelu. Cztery lata później zespół dawnego gumna z dworem został wpisany do rejestru zabytków, pod pozycją Zespół dworski z 1870-80 r., nr rej.: A-700 z 15.04.1976 i z dnia 27 maja 1985 r.

Adam Kulikowski



NASZE WŁOCHY
STOWARZYSZENIE

Wydawca: naszewlochy@gmail.com Stowarzyszenie Nasze Włochy, ul. Krańcowa 45/6, 02-493 Warszawa. **Wydano:** czerwiec 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



StowarzyszenieNaszeWlochy



nasze_wlochy



StowarzyszenieNaszeWlochy



NaszeWlochy