



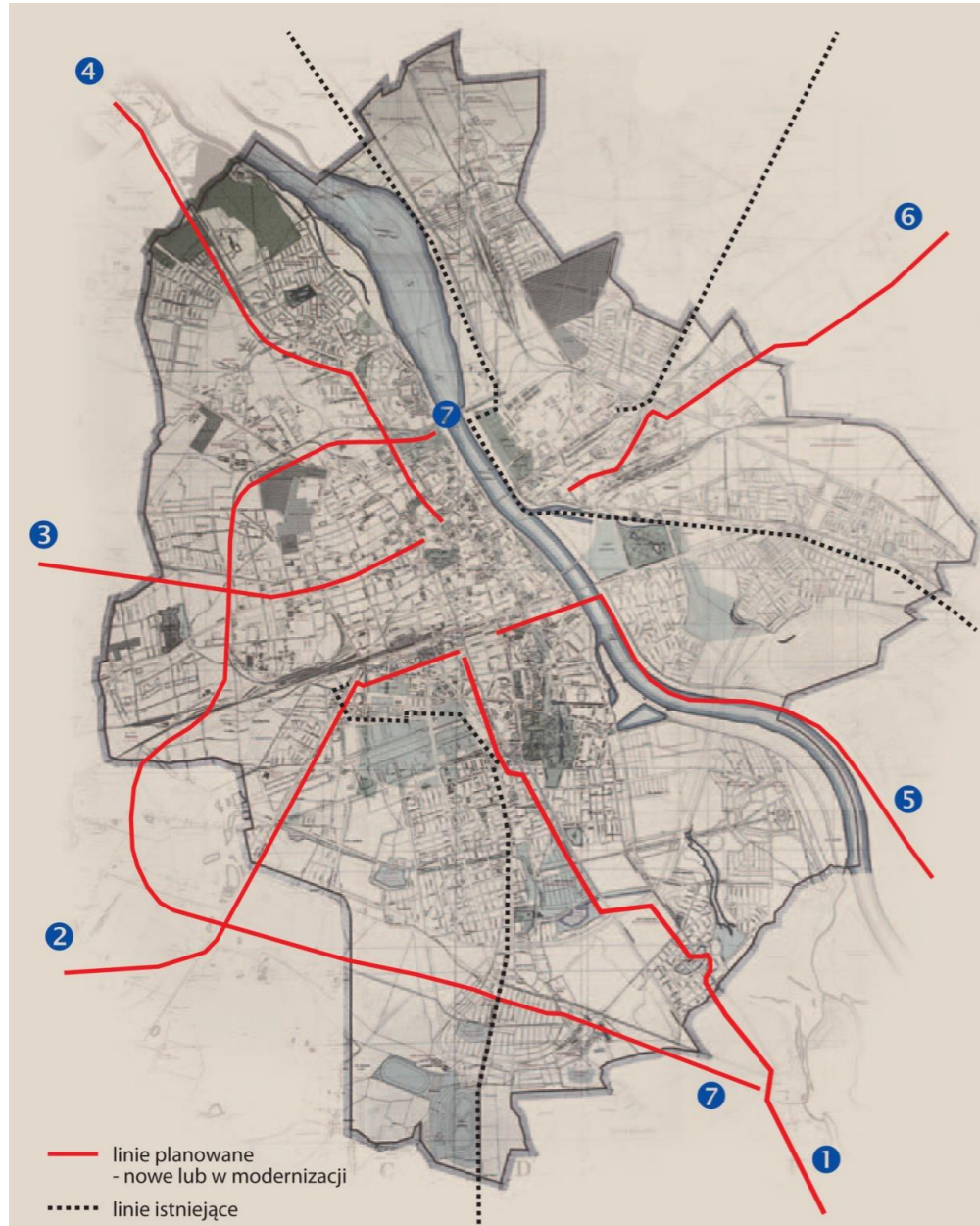
95 lat EKD/WKD

GENEZA, POWSTANIE I ROZWÓJ EKD/WKD

1927 – 2022

„Spotkajmy się w Regułach!” – Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. & Gmina Michałowice

Reguły, 09.12.2022



DLACZEGO KOLEJE DOJAZDOWE?

- Katastrofalna sytuacja demograficzna Warszawy u progu XX w.
- Kryzys mieszkalnictwa i przeludnienie miasta
- Gwałtowny rozwój osiedli podwarszawskich przed I wojną światową

PLANY BUDOWY: (1910)

1. Chylice – Konstancin
2. Grodzisk Mazowiecki
3. Błonie
4. Łomianki
5. Otwock
6. Wołomin
7. Linia obwodowa

Zgrupowanie Elektryfikacyjne SIŁA I ŚWIATŁO S.A.

5 grudnia 1918 r. – pierwsza spółka akcyjna w odrodzonej Polsce

Podstawowe obszary działalności:

- 1. Elektryfikacja kraju**
 - zakup elektrowni wolskiej i pruszkowskiej
 - uzyskanie koncesji na przesył energii
 - elektryfikacja miast i gmin
- 2. Zasilanie nowo powstających linii kolejowych**
 - plan budowy elektrycznych linii kolejowych
 - powołanie Wydziału Studiów Budowy Kolei Elektrycznych (1920 r.)

Plan budowy linii kolei elektrycznej WARSZAWA – GRODZISK (– ŻYRARDÓW)

- Koncesja z 1912 r. w rękach łódzkich przedsiębiorców, którzy zrzekają się praw na rzecz spółki „Siła i Światło”
- Istotny wpływ nowej inwestycji na rozwój Elektrowni Pruszkowskiej
- Sprzeciw Ministra Komunikacji i odsunięcie nowej linii o 2 km od linii PKP
- Przyjęcie systemu taryf nie gwarantującego rentowności, zapobiegającemu powstaniu konkurencji dla PKP

Koncesja na budowę i eksploatację linii
Zarządzenie Prezydenta RP z 12 listopada 1924 r.
Ogłoszona w Dzienniku Ustaw RP nr 100 z 21 listopada 1924 r.

„Siła i Światło” powołuje spółkę **ELEKTRYCZNE KOLEJE DOJAZDOWE S.A.**



**Tadeusz
Sułowski**



**Alfons
Kuhn**



**Tadeusz
Baniewicz**

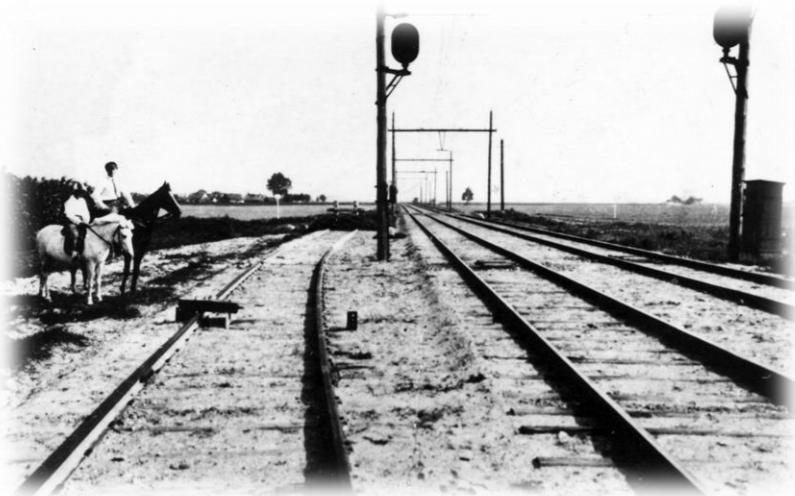


**Janusz
Regulski**

- ❑ **Kapitał początkowy niewystarczający wobec konieczności importu z zagranicy większości materiałów, maszyn i urządzeń**
- ❑ **Nawiązanie współpracy z angielskimi przedsiębiorcami i uzyskanie kredytu**
- ❑ **Kapitał krajowy stanowił 6,5%, ale zarząd firmy pozostał w polskich rękach**

WYTYCZENIE I BUDOWA LINII

- ❑ Wytyczenie linii przez tereny słabo zaludnione, ale posiadające perspektywy szybkiego rozwoju – od 1925 r.
- ❑ Wykup gruntów od prywatnych właścicieli oraz koncepcja równoległej realizacji miasta ogrodu – początkowo w Lasach Młochowskich, a następnie w Podkowie Leśnej
- ❑ Rozpoczęcie budowy w maju 1926 r.
- ❑ Główne punkty i odcinki na nowej linii: Komorów, Grodzisk Mazowiecki oraz odcinek miejski w Warszawie
- ❑ Szereg najnowocześniejszych rozwiązań organizacyjnych i technicznych wzorem państw zachodnioeuropejskich





OTWARCIE LINII WARSZAWA – GRODZISK

11 grudnia 1927 r. (niedziela) – godz. 11:05

Dyrekcja kolei elektrycznej Warszawa-Grodzisk zawiaadania

Ze zgodnie z rozporządzeniem Pana Ministra Komunikacji zostaje otwarty w niedzielę dnia 11 grudnia ruch tymczasowy pasażerski pomiędzy Warszawą i Grodziskiem. Pociągi kursować będą według następującego rozkładu:

W stronę Grodziska:						
Odjazd z Warszawy (Marszałkowska)	8.35	11.05	13.35	16.05	18.35	21.05
Przyjazd do Pruszkowa	9.13	11.43	14.13	16.43	19.13	21.43
Przyjazd do Grodziska	9.41	12.11	14.41	17.11	19.41	22.11
W stronę Warszawy:						
Odjazd z Grodziska	7.24	9.54	12.24	14.54	17.24	19.54
Przyjazd do Pruszkowa	7.52	10.22	12.52	15.22	17.52	20.22
Przyjazd do Warszawy (Marszałkowska)	8.30	11.00	13.30	16.00	18.30	21.00

Stacja krańcowa w Warszawie mieści się na ul. Nowogrodzkiej między ul. Marszałkowską i Poznańską.

Pociągi zatrzymują się na następujących przystankach:

w granicach m. st. Warszawy:

na ul. Nowogrodzkiej, na rogu ul. Żelaznej i rogu ul. Tarczyńskiej, na rogu ul. Niemcewicza i Grójeckiej, na rogu ul. Niemcewicza i Szczęśliwickiej, na rogu ul. Szczęśliwickiej i Kopińskiej, na rogu ul. Szczęśliwickiej, Opaczewskiej i Fortowej.

na zamiejskim odcinku stacje są następujące:

Stadion, Włochy, Salomea, Opacz, Malichy, Tworki, Pruszków, Komorów, Nowa Wieś, Otrębusy, Podkowa Leśna, Kazimierówka, Kady, Jordanowice i Grodzisk.

Bilety na jednorazowe przejazdy sprzedają konduktorzy w wagonach, bilety miesięczne abonamentowe są do nabycia w biurze Dyrekcji.

Wszelkich informacji udziela biuro Dyrekcji, Marszałkowska 94, tel. 269-14.

Pierwszy pociąg odejdzie z Grodziska o godz. 9 m. 54, z Warszawy o godz. 11 m. 5.

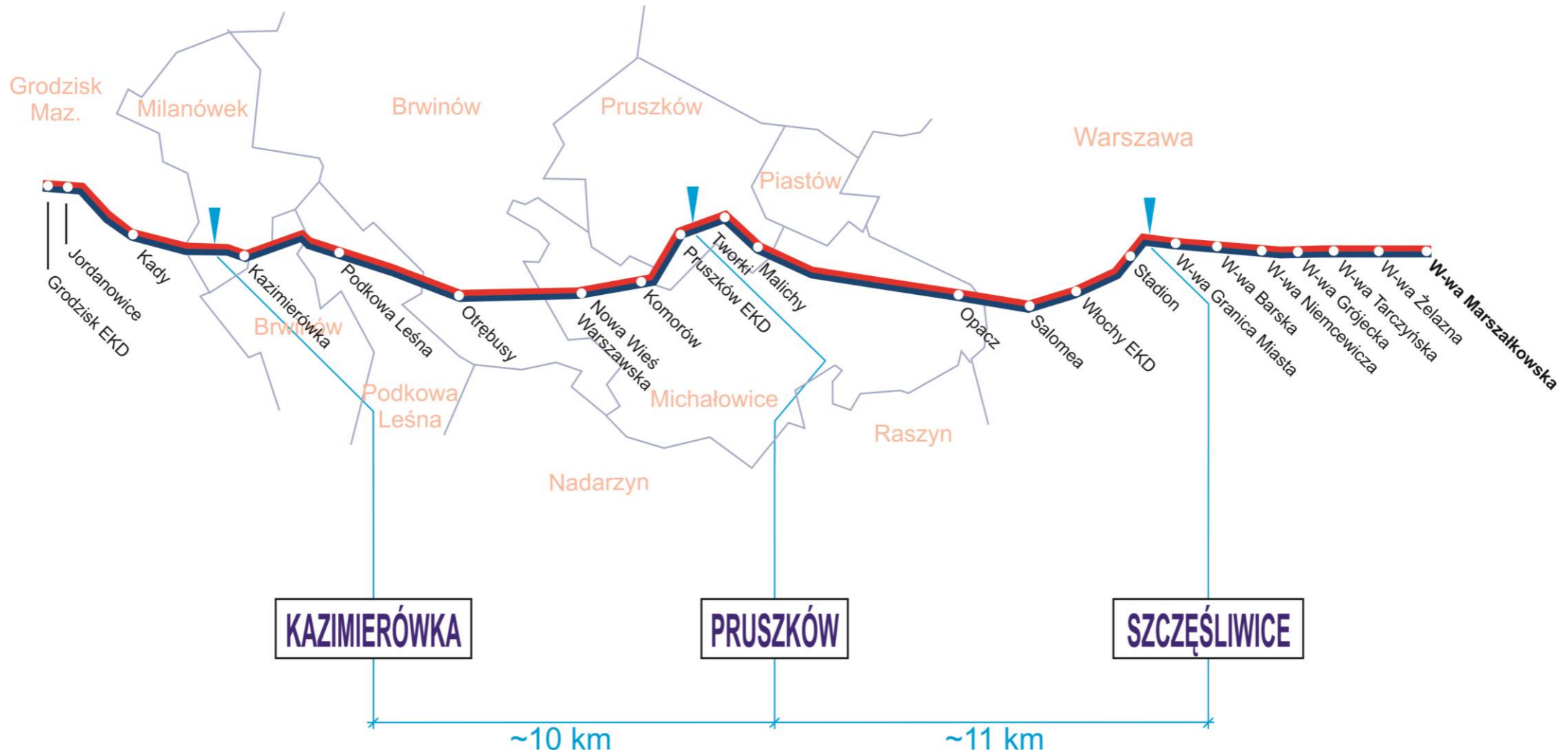
SYSTEM ZASILANIA EKD – 1927

1927 – początek funkcjonowania linii EKD:

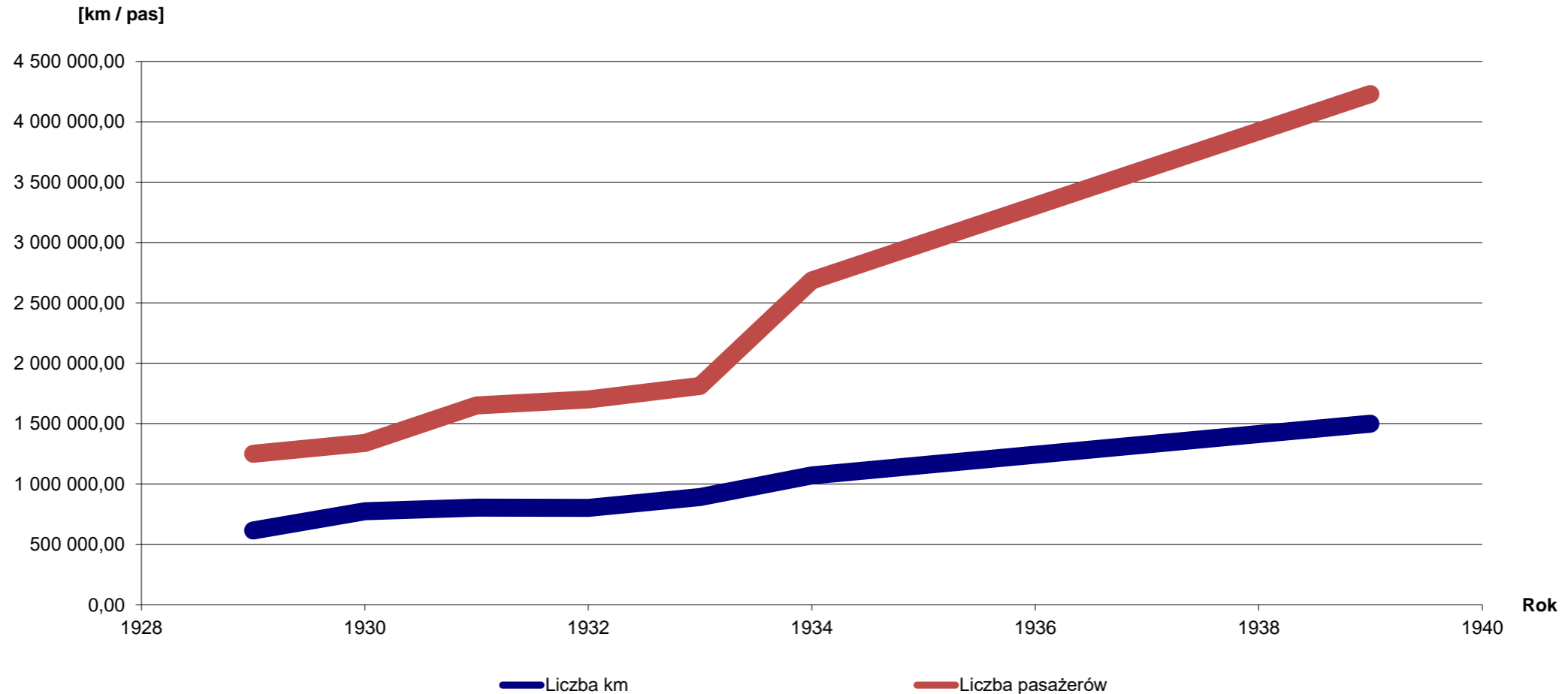
- Zasilanie prądem stałym o napięciu 600V z 3 podstacji trakcyjnych:
 - ✓ Kazimierówka
 - ✓ Pruszków
 - ✓ Szczęśliwice

- Eksploatowany tabor: wagony silnikowe i doczepne serii EN80.
- Trakcja pojedyncza (wagon silnikowy) lub ukrotniona (wagon silnikowy wraz z jednym lub dwoma wagonami doczepnymi).
- Charakterystyka realizowanych przewozów (lata 60 XX w.):
 - ✓ 281 kursów pociągów w rozkładzie jazdy (w tym 105 na linii do PKP Włochy)
 - ✓ częstotliwość: co 7-10 min w szczycie (wraz z linią do PKP Włochy)
 - ✓ ponad 10 mln przewożonych pasażerów

SCHEMAT ZASILANIA LINII EKD W 1927 ROKU

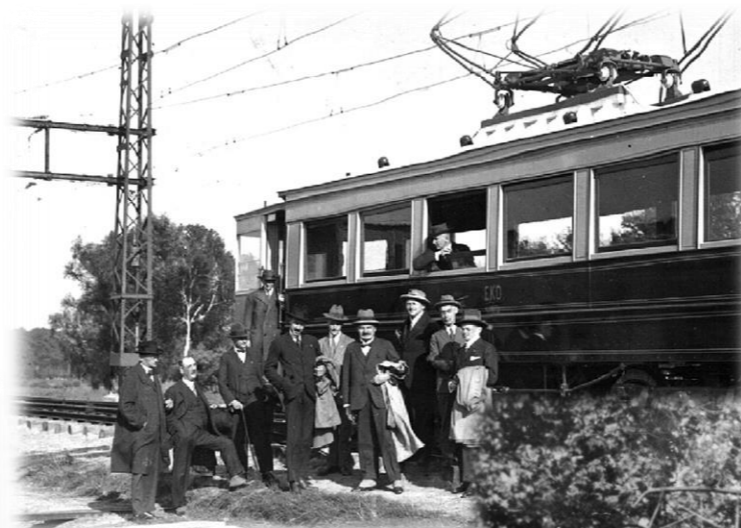


PIERWSZE LATA I ROZBUDOWA



- Zrealizowane budowy: Włochy (1932), Grodzisk PKP (1932), Milanówek (1936)
- Plany: Błonie, Mszczonów, Nadarzyn (1928-1929)

PIERWSZE LATA I ROZBUDOWA



- ❑ Zrealizowane budowy: Włochy (1932), Grodzisk PKP (1932), Milanówek (1936)
- ❑ Plany: Błonie, Mszczonów, Nadarzyn (1928-1929)

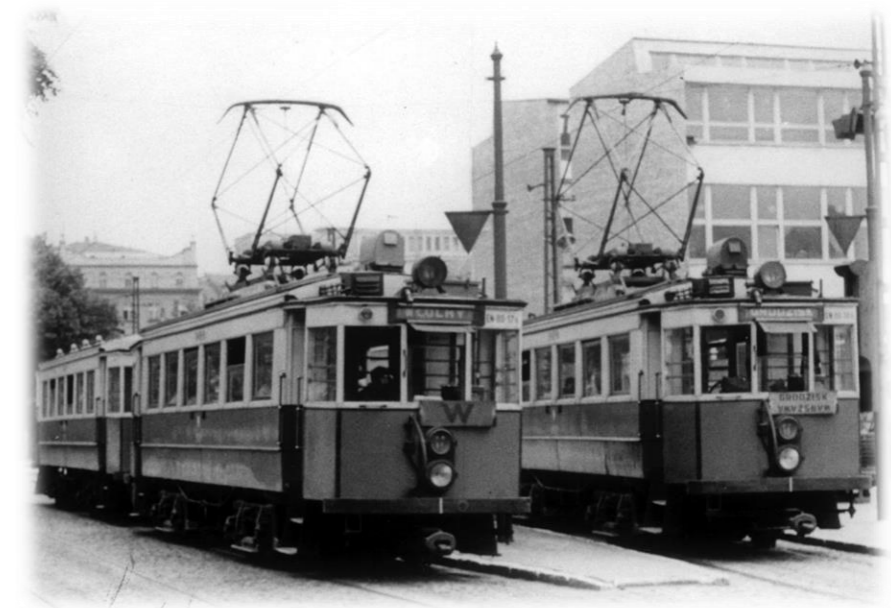
OKRES WOJENNY I LATA OKUPACJI

- ❑ **Dynamiczny wzrost liczby przewożonych pasażerów (ponad 7 mln w 1940 r.)**
- ❑ **Wprowadzenie przez okupanta przymusowego zarządcy kolei niemieckich (kierownictwo pozostaje w rękach polskich)**
- ❑ **Współpraca z organizacjami ruchu oporu oraz sabotowanie działań przeciwnika**
- ❑ **Rozbudowa obiektów zaplecza technicznego (1940-1941)**
- ❑ **Udział w Powstaniu Warszawskim**
- ❑ **Zapobieżenie zniszczenia linii na przełomie 1944 r. i 1945 r.**
- ❑ **Wysadzenie przez wycofujące się wojska okupanta Elektrowni Pruszkowskiej, co spowodowało całkowite wstrzymanie ruchu pociągów z dniem 16 stycznia 1945 r.**



POWOJENNA ODBUDOWA I PRZEJĘCIE PRZEZ PAŃSTWO

- ❑ **Od stycznia 1945 r. EKD pod Tymczasowym Zarządem Państwowym Ministerstwa Komunikacji**
- ❑ **14 lutego 1945 r. wznowienie ruchu na odcinku Opacz – Grodzisk z użyciem parowozów**
- ❑ **19 maja 1945 r. przywrócenie ruchu pociągów elektrycznych na całej trasie**
- ❑ **Od kwietnia 1946 r. uruchomienie pomocniczych linii autobusowych (koncesja na obsługę w trójkącie miast Warszawa – Mszczonów – Sochaczew)**
- ❑ **6 października 1947 r. – upaństwowienie EKD (włączenie do Zarządu WKD)**
- ❑ **W 1948 r. liczba przewożonych pasażerów przekroczyła 13 mln**
- ❑ **Zakup dodatkowego taboru**
- ❑ **15 kwietnia 1951 r. – włączenie w struktury DOKP Warszawa i zmiana nazwy na WKD**



LIKWIDACJE I MODERNIZACJE

- 1957 Warszawa (ul. Nowogrodzka)
- 1963 Warszawa Śródmieście WKD
- 1966 Grodzisk Mazowiecki
- 1971 Warszawa Włochy
- 1972 Milanówek
- 1974 Warszawa (ul. Szczęśliwicka)



MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY 1968-1972

WYMIANA TABORU 1971-1972

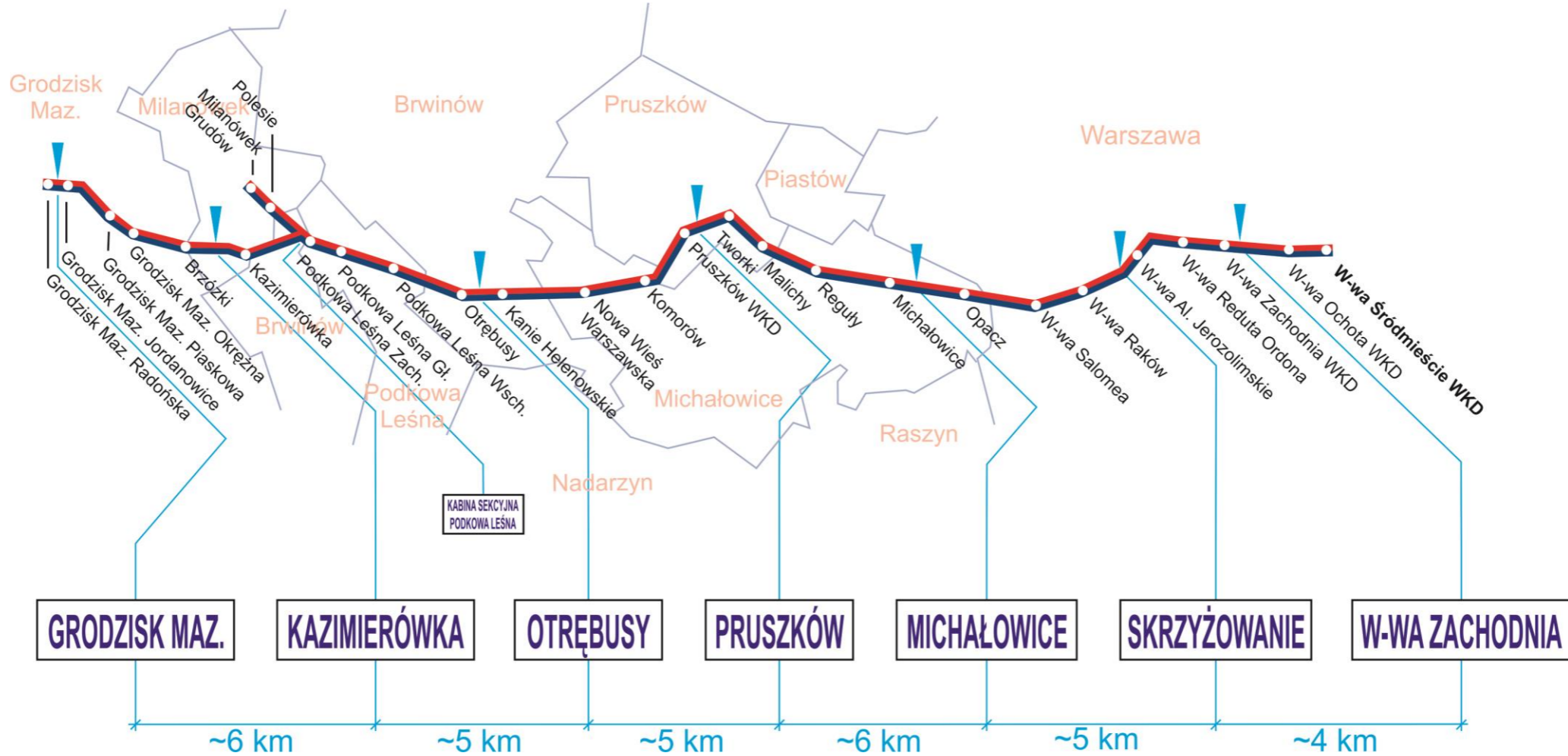
ODDANIE NOWYCH BUDYNKÓW W LOKOMOTYWOWNI 1985-1986

SYSTEM ZASILANIA WKD – 1975

1975 – wzrost urbanizacji terenów, przez które prowadzi linia WKD

- Wzrost przewozów, całkowita wymiana taboru na nowy.
- Zasilanie prądem stałym o napięciu 600V z 6 podstacji trakcyjnych (**budowa 3 nowych**):
 - ✓ **Grodzisk**
 - ✓ Kazimierówka
 - ✓ **Otrębusy**
 - ✓ Pruszków
 - ✓ **Michałowice**
 - ✓ Szczęśliwice
- Eksploatowany tabor: elektryczne zespoły trakcyjne serii EN94
- Trakcja pojedyncza lub podwójna
- Charakterystyka realizowanych przewozów (lata 80 XX w.):
 - ✓ 226 kursów pociągów w rozkładzie jazdy
 - ✓ częstotliwość: co 10 min w szczycie
 - ✓ ok. 10 mln przewożonych pasażerów

SCHEMAT ZASILANIA LINII EKD OD 1975 ROKU



ROZKŁAD JAZDY WPROWADZONY PO OSTATNIEJ ZMIANIE PRZEBIEGU LINII I WYMIANIE TABORU: 1975/1976

615		GRODZISK MAZ. RADOŃSKA — PODKOWA LEŚNA — WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE WKD																					
MILANÓWEK GRANICZNA		Kolej elektryczna. Wszystkie pociągi z wagonami kl. 2																					
nr. poc		270	102	104	106	108	2010	110	112	252	304	114	202	306	1308	204	116	310	312	206	118	120	
km		302																					
0	GROD. M. RAD. (Op) o	—	a) 3.03	3.23	3.48	4.05	—	4.23	4.43	—	a)	5.08	—	a)	5.45	—	6.03	a)	a)	—	a)	6.37	6.53
1	Grodz. Maz. Muz. (Op) o	—	3.05	3.25	3.50	4.07	—	4.25	4.45	—	—	5.10	—	—	5.47	—	6.05	—	—	—	—	6.39	6.55
2	Grodz. Maz. Piask. (Op) o	—	3.06	3.26	3.51	4.08	—	4.26	4.46	—	—	5.11	—	—	5.48	—	6.06	—	—	—	—	6.40	6.56
3	Grodz. Maz. Okręż. (Op) o	—	3.08	3.28	3.53	4.10	—	4.28	4.48	—	—	5.13	—	—	5.50	—	6.08	—	—	—	—	6.42	6.58
4	Brzózki (Op) o	—	3.10	3.30	3.55	4.12	—	4.30	4.50	—	—	5.15	—	—	5.52	—	6.10	—	—	—	—	6.44	7.00
5	Kazimierówka (Op) o	—	3.12	3.32	3.57	4.14	—	4.32	4.52	—	—	5.17	—	—	5.54	—	6.12	—	—	—	—	6.46	7.02
6	Podkowa L. Zach. (O) p	—	3.15	3.35	4.00	4.17	—	4.35	4.55	—	—	5.20	—	—	5.56	—	6.15	—	—	—	—	6.49	7.05
1	MILANÓWEK GRAN. o	0.29	—	—	—	—	4.23	—	—	4.55	—	—	5.26	—	—	5.57	—	—	—	—	6.37	—	—
2	Milanówek Grudów ... o	0.31	—	—	—	—	4.25	—	—	4.57	—	—	5.28	—	—	5.59	—	—	—	—	6.39	—	—
3	Polesie (Op) o	0.34	—	—	—	—	4.28	—	—	5.00	—	—	5.31	—	—	6.02	—	—	—	—	6.42	—	—
4	Podkowa L. Zach. ... p	0.36	—	—	—	—	4.32	—	—	5.02	—	—	5.33	—	—	6.04	—	—	—	—	6.44	—	—
6	Podkowa Leśna Zach. (O) o	0.36	3.15	3.35	4.00	4.17	—	4.35	4.55	5.02	—	5.20	5.33	—	5.56	6.04	6.15	—	—	—	6.44	6.49	7.05
7	Podkowa Leśna Gł. (O) o	0.40	3.18	3.38	4.03	4.20	—	4.38	4.58	5.06	—	5.22	5.37	—	5.58	6.08	6.18	—	—	—	6.48	6.52	7.08
8	Podkowa L. Wsch. (O) o	—	3.19	3.39	4.04	4.21	—	4.39	5.09	5.19	5.29	5.38	5.49	5.59	6.09	6.19	6.29	6.39	6.49	6.59	7.09	7.19	7.29
9	Otrębusy (Op) o	—	3.20	3.40	4.05	4.22	—	4.40	5.00	5.10	5.20	5.30	5.39	5.50	6.00	6.10	6.20	6.30	6.40	6.50	7.00	7.10	7.20
10	Kanie Helenowskie (O) o	—	3.23	3.43	4.08	4.25	—	4.43	5.03	5.13	5.23	5.33	5.42	5.53	6.03	6.13	6.23	6.33	6.43	6.53	7.03	7.13	7.23
11	Nowa Wieś Warsz. (O) o	—	3.25	3.45	4.10	4.27	—	4.45	5.05	5.15	5.25	5.35	5.44	5.55	6.05	6.15	6.25	6.35	6.45	6.55	7.05	7.15	7.25
13	Komorów (O) o	—	3.27	3.47	4.12	4.29	—	4.47	5.07	5.17	5.27	5.37	5.46	5.57	6.07	6.17	6.27	6.37	6.47	6.57	7.07	7.17	7.27
15	Pruszków WKD (O) o	—	3.31	3.51	4.16	4.33	—	4.51	5.11	5.21	5.31	5.41	5.50	6.01	6.11	6.21	6.31	6.41	6.51	7.01	7.11	7.21	7.31
16	Tworki (O) o	—	3.33	3.53	4.18	4.35	—	4.53	5.13	5.23	5.33	5.43	5.52	6.03	6.13	6.23	6.33	6.43	6.53	7.03	7.13	7.23	7.33
17	Malichy (Op) o	—	3.34	3.54	4.19	4.36	—	4.54	5.14	5.24	5.34	5.44	5.53	6.04	6.14	6.24	6.34	6.44	6.54	7.04	7.14	7.24	7.34
18	Reguły (Op) o	—	3.37	3.57	4.22	4.39	—	4.57	5.17	5.27	5.37	5.47	5.56	6.07	6.17	6.27	6.37	6.47	6.57	7.07	7.17	7.27	7.37
20	Michałowice (O) o	—	3.39	3.59	4.24	4.41	—	4.59	5.19	5.29	5.39	5.49	5.58	6.09	6.19	6.29	6.39	6.49	6.59	7.09	7.19	7.29	7.39
21	Opacz (Op) o	—	3.41	4.01	4.26	4.43	—	5.01	5.21	5.31	5.41	5.51	6.00	6.11	6.21	6.31	6.41	6.51	7.01	7.11	7.21	7.31	7.41
23	Warszawa Salomea (Op) o	—	3.43	4.03	4.28	4.45	—	5.03	5.23	5.33	5.43	5.53	6.02	6.13	6.23	6.33	6.43	6.53	7.03	7.13	7.23	7.33	7.43
24	Warszawa Raków (Op) o	—	3.45	4.05	4.30	4.47	—	5.05	5.25	5.35	5.45	5.55	6.04	6.15	6.25	6.35	6.45	6.55	7.05	7.15	7.25	7.35	7.45
26	Warszawa Al. Jerozolim. o	—	3.47	4.07	4.32	4.49	—	5.07	5.27	5.37	5.47	5.57	6.06	6.17	6.27	6.37	6.47	6.57	7.07	7.17	7.27	7.37	7.47
28	Warszawa Reduta Ord. o	—	3.50	4.10	4.35	4.52	—	5.10	5.30	5.40	5.50	6.00	6.09	6.20	6.30	6.40	6.50	7.00	7.10	7.20	7.30	7.40	7.50
29	Wwa. Zach. WKD (Op) o	—	3.52	4.12	4.37	4.54	—	5.12	5.32	5.42	5.52	6.02	6.11	6.22	6.32	6.42	6.52	7.02	7.12	7.22	7.32	7.42	7.52
31	Wwa Och. WKD (Op) o	—	3.54	4.14	4.39	4.56	—	5.14	5.34	5.44	5.54	6.04	6.13	6.24	6.34	6.44	6.54	7.04	7.14	7.24	7.34	7.44	7.54
32	W-WA ŚRÓDM. WKD p	—	3.57	4.17	4.42	4.59	—	5.17	5.37	5.47	5.57	6.07	6.16	6.27	6.37	6.47	6.57	7.07	7.17	7.27	7.37	7.47	7.57
		—	4.00	4.20	4.45	5.02	—	5.20	5.40	5.50	6.00	6.10	6.19	6.30	6.40	6.50	7.00	7.10	7.20	7.30	7.40	7.50	7.60

a) do 30. IX codziennie, od 1.X w dni robocze oraz 1.V, 1.XI i 26.XII.

TRUDNE LATA DZIEWIĘCDZIESIĄTE

- ❑ Po 1991 r. spadek wydatków na kolej, ograniczenie oferty przewozowej, wzrost cen
- ❑ Bardzo niska rentowność przedsiębiorstwa
- ❑ W 1992 r. powołanie w Dyrekcji Generalnej PKP zespołu opracowującego zasady wyodrębniania podmiotów do obsługi ruchu pasażerskiego w aglomeracjach
- ❑ W 1993 r. inicjatywa samorządów, CDOKP i Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej w celu oprac. studium rozwoju WKD
- ❑ Diagnoza studium:
 - + zmiana struktury przewożonych pasażerów
 - + zmiana struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa – w kierunku jednolitego organizmu funkcjonującego również w oparciu o działalność pozaprzewozową
 - + radykalna redukcja zatrudnienia
 - + nowe oferty przewozowe

1 lutego 1994 r.:
Powołanie Zakładu Eksploatacji linii WKD

SPÓŁKA NA SWOIM

22 grudnia 2000 r.

Podpisanie aktu notarialnego powołującego spółkę PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.

1 lipca 2001 r.

Rozpoczęcie samodzielnej działalności gospodarczej.

30 września 2005 r.

Podpisanie Umowy Sprzedaży Udziałów Spółki PKP WKD Sp. z o.o. pomiędzy PKP S.A. i Konsorcjum Samorządowym.

27 września 2007 r.

Wejście w życie Umowy Sprzedaży – własność 100% udziałów Spółki przechodzi z PKP S.A. na Samorząd Województwa Mazowieckiego oraz sześć gmin: Pruszków, Podkowa Leśna, Milanówek, Grodzisk Mazowiecki, Brwinów i Michałowice.

13 sierpnia 2008 r.

Zmiana nazwy spółki na „Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.”

19 maja 2009 r.

Podpisanie z Samorządem Województwa Mazowieckiego 15-letniej Umowy Ramowej (wydłużonej do 21 lat) na wykonywanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

WSPÓŁPRACA WKD Z SAMORZĄDEM

CEL GŁÓWNY:

- Rozwój systemu transportu publicznego***
- Poprawa obsługi komunikacyjnej regionu***

CELE SZCZEGÓŁOWE:

- Bezpieczeństwo***
- Wydajność***
- Niezawodność***
- Wizerunek***
- Komfort***
- Jakość***

UZASADNIENIE:

- Strategia Rozwoju
Województwa Mazowieckiego***
- Kompleksowa modernizacja WKD***
- Rozwój zrównoważonego transportu***
- Współpraca z partnerami zewnętrznymi***
- Innowacyjność***

FINANSOWANIE DZIAŁALNOŚCI

Umowa ramowa z Urzędem Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego

**Umowa ramowa gwarantuje 21-letni okres finansowania
Całkowita wartość w perspektywie lat 2010-2030 wynosi blisko
600 000 000 zł**

Umowa stanowi zabezpieczenie dla zaciąganych zobowiązań na rzecz realizacji inwestycji w ramach:

- kredytu udzielonego przez Europejski Bank Inwestycyjny (2012-2024)
- współfinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WM 2007-2013 (2011-2012)
- współfinansowania ze środków Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy (2012-2017)
- współfinansowania ze środków Funduszu Spójności Unii Europejskiej w ramach PO liŚ 2014-2020 (2019-2023)

ZABEZPIECZENIE DLA REALIZACJI KLUCZOWYCH INWESTYCJI

U M O W A R A M O W A



Finansowanie inwestycji

PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

RPO WM
Wartość projektu brutto
284 mln zł

Finansowanie inwestycji

SWISS CONTRIBUTION

SPPW
Wartość projektu brutto
146 mln zł

Finansowanie inwestycji

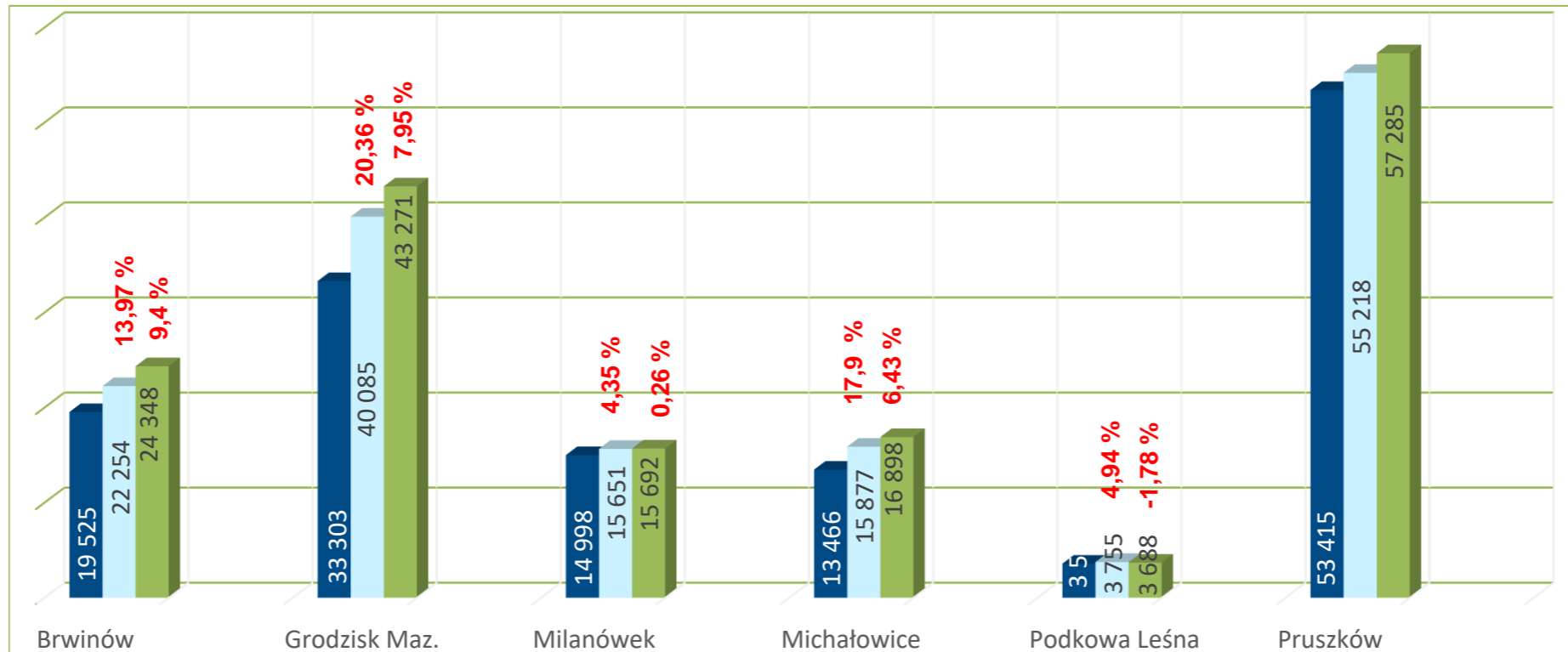
Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

PO IiŚ
Wartość projektu brutto
142 mln zł

ODDZIAŁYWANIE WKD NA ROZWÓJ REGIONU

Osiedlanie się ludności wzdłuż linii WKD, z uwagi na wygodny, szybki i niezawodny dojazd transportem publicznym do pracy, czy szkoły w Warszawie

Liczba mieszkańców gmin w paśmie WKD: 2002-2010-2016 (Dane wg GUS i Urzędów Gmin)



PORÓWNANIE POPRZEDNIEGO SYSTEMU ZASILANIA Z OBECNYM – PO PODWYŻSzeniu NAPIĘCIA W SIECI DO 3000V W 2016 ROKU



UKŁAD PODSTACJI TRAKCYJNYCH PO ZMIANIE NAPIĘCIA ZASILANIA NA 3000V:



PODSUMOWANIE

Dzięki wdrażanym rozwiązaniom Warszawska Kolej Dojazdowa zapewnia:

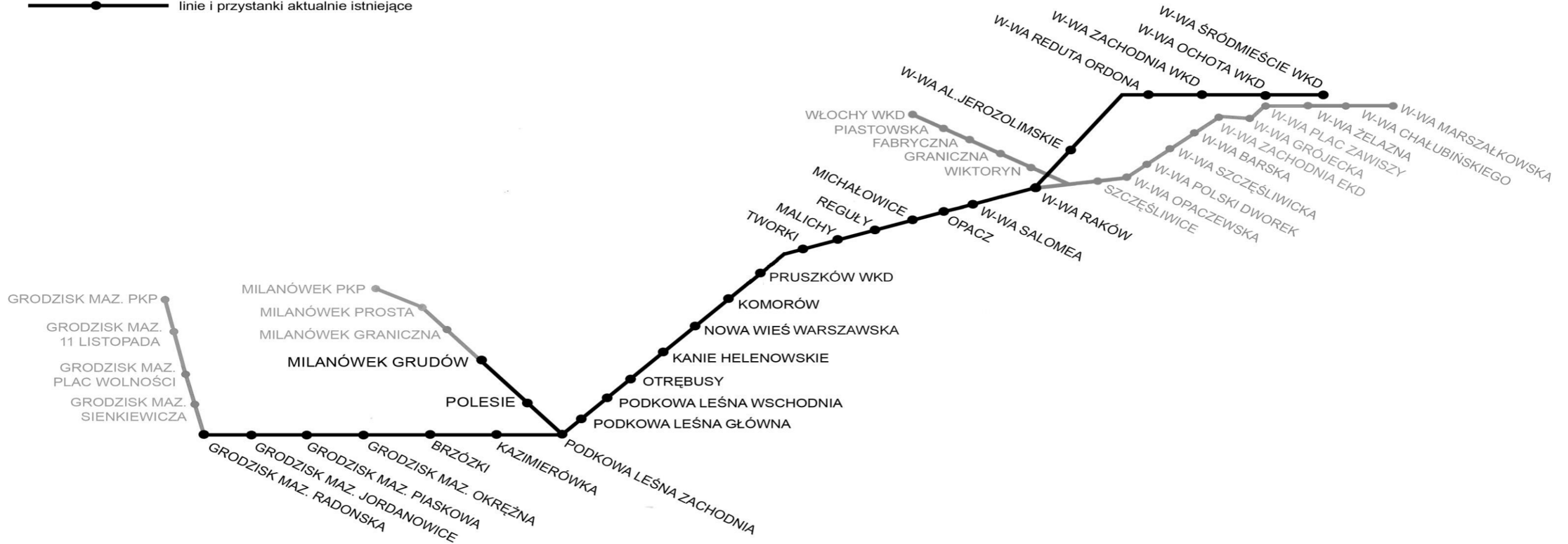
- Podróż w nowoczesnym, funkcjonalnym i bezpiecznym pojeździe
- Szybką informację o odjazdach pociągów i rzeczywistej sytuacji ruchowej na linii
- Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych, na peronach stacji i przystanków osobowych oraz w ich najbliższym otoczeniu
- Przyjazne otoczenie na przystankach osobowych i stacjach
- Skrócenie czasu przejazdu i zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów zgodnie z przyjętymi standardami bezpieczeństwa

- Bezpieczeństwo*
- Wydajność*
- Niezawodność*
- Punktualność*
- Innowacyjność*
- Dostępność*
- Wizerunek*
- Komfort*
- Jakość*



SCHEMAT LINII WKD 1927-2022

—•— linie i przystanki zlikwidowane
—•— linie i przystanki aktualnie istniejące



Regionotwórcza rola WKD: Najwięcej przystanków na sieci WKD istniało do chwili zmiany przebiegu linii na terenie Warszawy w II połowie lat 50. XX w. – ponad 45.

2022:



Mazowsze.
serce Polski



Aby jeździło się bezpieczniej i częściej
budujemy drugi tor na odcinku
Grodzisk Mazowiecki – Podkowa Leśna

Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD – poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego.





DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ ZAPRASZAMY DO DYSKUSJI

„Spotkajmy się w Regułach!” – Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. & Gmina Michałowice

Reguły, 09.12.2022