

Z archiwum Ursuvianów

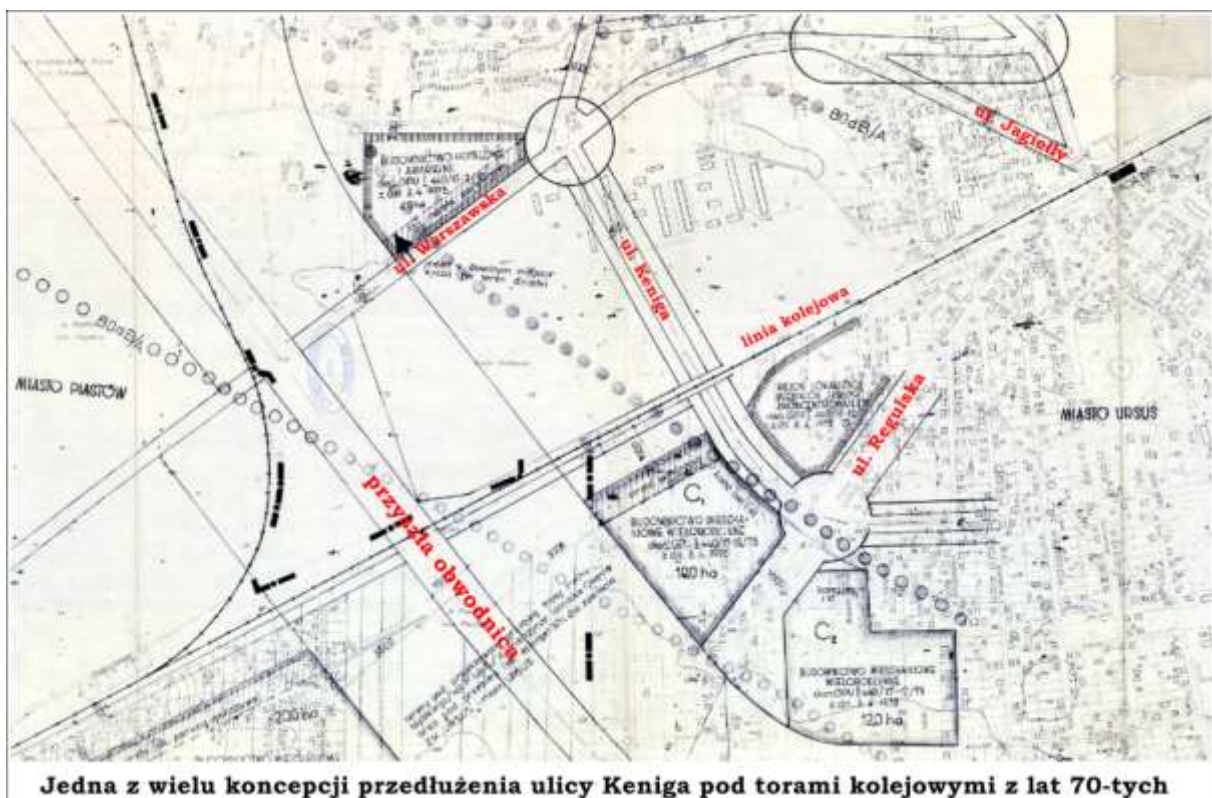
Historia i współczesność przystanków autobusowych w Ursusie – zaledwie kilka danych

W ciągu ponad 70 lat istnienia Ursusa jako miasta¹, dzisiaj dzielnicy Warszawy, marzeniem wielu mieszkańców była sprawna, szybka komunikacja miejska łącząca między sobą osiedla, jak również dająca połączenie z pobliską Warszawą. W latach 50-tych XX wieku, było to raczej mglistą, jakby futurystyczną abstrakcją, ale w miarę rozwoju miasta, wydłużania się ulic i tym samym zwiększania się odległości poszczególnych części miasta od stacji kolejowej, głównego punktu komunikacyjnego i koniecznego czasu na dojście do niego, pierwotna mrzonka coraz częściej stawała się tematem rozmów radnych, mieszkańców, kierownictwa zakładów i rozpoczęcia prac nad planowaniem przyszłości Ursusa. Miasta, które w planach miało mieć dobrą wewnętrzną komunikację miejską i być dobrze skomunikowane z Warszawą czy Pruszkowem nie tylko komunikacją szynową.

Pod koniec lat 60-tych wraz z planami budowy osiedla „Niedźwiadek” w Dziale Geodezji i Urbanistyki Miejskiej Rady Narodowej (MRN) w Ursusie zaczęły powstawać śmiałe plany rozwoju ulic miejskich, łączenia ich w szerokie arterie łączące poszczególne części miasta. M. in. wybudowania tunelu, wiaduktu wzdłuż ówczesnej ulicy Wołodyjowskiego (dzisiaj Keniga) i tym samym stworzenia drugiego przejazdu - nad, pod torami, łączącego południowy i północny Ursus. Wybudowany w początkach lat 60-tych tunel wzdłuż ul. Żwirki i Wigury (dzisiaj Cierlicka) coraz częściej robił się zapchany pojazdami i przejazd nim zabierał coraz więcej czasu. Podczas planowania nowej ursuskiej arterii Północ-Południe przewidywano jej połączenie z południa z planowanymi Al. Jerozolimskimi, a z północy z ul. Poznańską w Morach. Mimo, że o autobusach miejskich dopiero zaczynano rozmawiać, to na nowej arterii zaplanowano już miejsca pod przyszłe zatoczki przystankowe i same przystanki. Wówczas, pod koniec lat 60-tych plan był realny do wykonania i w miarę łatwy w budowie, gdyż arteria w zasadzie przebiegałaby wśród pól i łąk i nie trzeba by było niczego burzyć, wywłaszczać, itd. Jego realizacja była jednak uzależniona od pieniędzy, dużych pieniędzy, a tych nie starczało na wszystko w miejskim budżecie. Jedyna nadzieja realizacji projektu była tylko w umieszczeniu przyszłej inwestycji drogowej w dużym planie przy okazji rozbudowy zakładów „Ursus”, które przewidywały obok budowy hal fabrycznych budowę tzw. infrastruktury towarzyszącej w postaci osiedli mieszkaniowych, dróg, ulic. Plan drogowy MRN uzyskał akceptację i został dołączony do planu głównego z zapisem, że będzie realizowany etapowo w miarę rozwoju osiedla „Niedźwiadek”. Równolegle miały powstawać drogi, ulice dojazdowe na terenie całego Ursusa, które miały być realizowane z innego budżetu, nie centralnego, jak zakłady czy osiedle, a ze...

¹ Pierwotnie Ursus otrzymał prawa miejskie w 1952 roku, jako miasto Czechowice. Dopiero w 1954 roku zmieniono nazwę z Czechowic na Ursus.

skromnego miejskiego i nieco bogatszego - powiatowego. W zasadzie, to w większej części z tego drugiego, ale stolica powiatu – Pruszków nie bardzo była zainteresowana budową ulic w Ursusie, a bardziej rozbudową własnych ulic. W związku z tym liczne postulaty radnych m. Ursusa o dodatkowe pieniądze na rozbudowę miejskiej infrastruktury najczęściej „spadały” z powiatowego planu budżetowego, a w najlepszym przypadku realizowane były w 15-20 procentach zgłaszanych przez radnych potrzebach. Nie mniej, co roku w latach 1965 - 72 udawało się wybudować w Ursusie średnio 300-400 metrów nowej ulicy z pieniędzy powiatu. Było to mało, dużo za mało, żeby podjąć konkretne rozmowy z ówczesnymi Miejskimi Zakładami Komunikacyjnymi (MZK) w Warszawie w celu uruchomienia, choć jednej linii podmiejskiej do Ursusa. MZK wymagało od władz miasta szerokich porządných ulic, po których będą mogły jeździć ciężkie autobusy, a tych poza ulicą Traktorzystów, Mickiewicza (dzisiaj Jagiełły), Warszawską, Sienkiewicza w budowie (dzisiaj Wojciechowskiego) w zasadzie nie było. Nie mniej budowano ulice pod przyszłe trasy autobusów, głównie w osiedlu „Niedźwiadek”. Również w tzw. „starej części” Ursusa (Przodowników Pracy, Sobieskiego – dzisiaj Walerego Sławka, Dzieci Warszawy). Część z nich otrzymała nawet asfalt, ale na kiepskiej, słabej podbudowie i właściwie należało je zbudować od nowa.



Budowano, a równocześnie władze miejskie, dyrekcja zakładów, czynnik społeczny prowadziły szeroką kampanię informacyjną i propagandową w gazetach, stołecznym ratuszu, urzędzie wojewódzkim, MZK i kilku innych miejscach w celu jak najszybszego uruchomienia linii.² W sumie w wyniku

² „Życie Warszawy – luty 1974, art. „Niedaleko od Warszawy – z perspektywy Ursusa”.

licznych zabiegów pod koniec 1973 roku MZK zadeklarowały, że 1974 roku, prawdopodobnie w drugiej połowie roku, zostanie uruchomiona linia autobusowa do Ursusa, a dokładnie do osiedla „Niedźwiadek”, ale jest to uzależnione od odpowiedniego przygotowania ulic przez władze miejskie na przyszłej trasie.

Co ciekawe, a zarazem zabawne, MZK z pewnym blisko rocznym poślizgiem, wywiązały się ze swojej deklaracji współorganizując z ... Miejskim Przedsiębiorstwem Taksówkowym (MPT) w połowie czerwca 1975 roku linię komunikacyjną łączącą stołeczne Włochy z osiedlem Niedźwiadek, ale obsługiwaną przez... mikrobusy marki Nysa.³ Takie rozwiązanie nie spotkało się z wielką radością mieszkańców, ale nie pozostawało nic innego jak uwierzyć w oficjalny przekaz MZK, że to tylko na pewien czas, bo są trudności obiektywne. Wg wielu późniejszych wyjaśnień MZK, mikrobusy miały wstępnie przetestować frekwencję na przyszłej trasie autobusowej, choć faktycznie przyczyna była nieco inna i związana raczej z brakiem taboru autobusowego, który był coraz bardziej odczuwalny m. in. z powodu unieruchomienia znacznej ilości autobusów marki Berliet i chronicznym brakiem kierowców. Testowanie trasy, zły stan ulic, mała frekwencja, to były to tylko jedne z licznych wymówek mających zasłonić faktyczne ówczesne kłopoty MZK. Wobec licznych wyjaśnień, również na łamach prasy, mieszkańcom Ursusa pozostawało zatem – dalsze „testowanie” przyszłych tras.

Damy radę – ursusiacy są cierpliwi

I trzeba powiedzieć, że przez blisko cztery lata do 18 września 1979 roku mieszkańcy Ursusa bardzo sumiennie i oddanie testowali linię. Mikrobusy przewidziane do przewozu 9-10 osób nierzadko zabierały nawet i 15-19 osób. Znani ze swoich zwariowanych pomysłów i lubiący się śmiać ursusiacy potrafili niczym przysłowiowe sardynki w puszcze zagospodarować wnętrze mikrobusa i „zespół w zespół” siadając sobie na kolanach, czasami półleżąc czy w innych pozycjach, przejechać trasę z Włoch czy placu Tysiąclecia na osiedle „Niedźwiadek” za... 2 złote.

Do dziś wielu mieszkańców doskonale pamięta te początki „komunikacji masowej” w Ursusie i wielu, mimo, że nie należała ona do luksusowych i co wydawać się może dzisiaj nieco dziwne – w większości przypadków ma tylko miłe i wesołe wspomnienia.

Trudno dzisiaj powiedzieć, czy podobnymi intencjami „testowania przyszłej linii” kierowali się twórcy drugiej trasy mikrobusowej na odcinku ZM „Ursus”, której kraniec znajdował się przy ówczesnym zapleczu socjalno-administracyjnym PBP „Budoprzem” a dyrekcją zakładów (dzisiejszy Ratusz

³ Głos Ursusa – czerwiec 1975 rok, art. „Jeździmy mikrobusami”.

Ursus) kursującej do osiedla „Niedźwiadek” (ul. Wołodyjowskiego – dzisiaj Keniga) uruchomionej 1 października 1977 roku.⁴



Linia podobnie, jak ta z Włoch na osiedle, biła wszelkie możliwe rekordy frekwencji, finansowego zysku na jednym pasażero-kilometrze i kilku innych ekonomicznie opłacalnych wskaźnikach. W godzinach szczytów komunikacyjnych,



kiedy ludzie jechali lub wracali z pracy, skorzystanie z mikrobusu udawało się nielicznym. Na przystankach pośrednich nie było szans nie tylko na wejście do środka, ale często i wyjście z pojazdu. Często wiązało się z niezłym zamieszaniem i przemieszczaniem się pasażerów, łącznie z ich wysiadaniem, aby wypuścić innych. Potem z równie zawiłym ich ponownym wsiadaniem.

Do dzisiejszego dnia, mimo, że upłynęło od tamtych „ursusiaków dni codziennych potyczek z komunikacją” blisko 50 lat, krążą legendy o tamtych podróżach, współpasażerach i podobno powstałych, szczęśliwych małżeństwach, które zapoczątkowały tamte przejazdy.

⁴ W 1977 roku trasa linii mikrobusowej przebiegała: ZM URSUS – Traktorzystów – Jagiełły – Warszawska – Keniga – KENIGA (powrót: KENIGA – Keniga – Wojciechowskiego – Traktorzystów). Źródło: Trasbus.

A swoją drogą przewoźnik – MPT – znakomicie reklamował produkt fabryki w Nysie, jako pojazd uniwersalny, trwały, właściwie niezniszczalny. Co ciekawe, wg informacji mechaników z MPT – mimo przeciążenia, nadmiernej eksploatacji, pojazdy podlegały tylko niewielkim naprawom. Tajemnicą było, iż faktycznie miały dołożone dodatkowe pióra do resorów, bo standardowe, fabryczne resory wysiadały już w pierwszym dniu eksploatacji pojazdów na liniach w Ursusie. Linia była testowana do 18 września 1979 roku⁵, po czym mikrobusy zastąpiły autobusy, gdyż m. in. dzięki dostawom węgierskich autobusów marki Ikarus – MZK powoli wychodziły z impasu taborowego. Mimo, że generalnie mieszkańcy Ursusa narzekali na jakość, komfort podróżowania, to na wiadomość, że linie mikrobusowe mają zostać zlikwidowane nie chcieli dopuścić do ich skasowania, a jedynie dokonania korekt trasy i ich przedłużenia na osiedle Dąbrowskiego w Piastowie, gdzie rozbudowywano kompleks „Niedźwiadek-bis” dla pracowników zakładów „Ursus”. Sprawą zajęła się nawet opiniotwórcza i wpływowa gazeta zakładowa „Głos Ursusa”, która w wydaniu z października 1979 zamieściła informację: „O wyjaśnienie sprawy ew. likwidacji linii mikrobusowej, poprosiliśmy pracowników Działu Eksploatacji MPT. Niestety – stwierdzono w Dziale - nikt nie sygnalizował MPT potrzeby uruchomienia takiej linii, nie przeprowadzono zatem żadnego rozeznania czy linia byłaby rentowną”. Niewątpliwie, to zaiste dziwne, ale taka odpowiedź, stwierdzenie MPT po 4 latach „testowania” linii w Ursusie w ogóle nie powinna była paść. Mówienie o rentowności też było trochę nie na miejscu przy niemal wiecznym ponad normatywnym zapelnieniu wozów.



Być może MZK, jako pośrednio współtwórca i sprawca komunikacji miejskiej w Warszawie miało inne pomysły, a konkurowanie z MPT było jej nie rękę? Chociaż mikrobusy w zasadzie były żadną konkurencją dla autobusów. W historii warszawskiej komunikacji, MZK dość często posiłkowało się taboru w

⁵ Głos Ursusa nr 12 z października 1979 roku, art. „Linia mikrobusowa zlikwidowana”.

postaci mikrobusów z MPT, jako formie linii dowozowych do linii autobusowych, tramwajowych czy kolejowych, ale na obszarach o małej ilości mieszkańców.

Wprowadzenie na ulice Ursusa mikrobusów w 1975 roku, co prawda nie było jeszcze wielkowiejską, oczekiwaną przez mieszkańców komunikacją autobusową, ale coś w sobie z jej powiewu i dumy stołeczności miało. Były nią... przystanki, a na nich czerwone słupki z piękną, okrągłą tarczą identyczną wielkością i malowaniem jak autobusowa. Ta pierwsza linia z Włoch na osiedle Niedźwiadek biegła trasą: PKP Warszawa Włochy (pętla) – Chrobrego – Dzieci Warszawy (wówczas Sobieskiego) – Walerego Sławka (Przodowników Pracy) – Boh. Warszawy – pl. Tysiąclecia – Boh. Warszawy – Kościuszki – Cierlicka (Żwirki i Wigury) – Mickiewicza (Jagięły) – Wołodyjowskiego (Keniga – pętla). Powrót: – Sienkiewicza (Wojciechowskiego) Mickiewicza – Żwirki i Wigury – Kościuszki – pl. Tysiąclecia i dalej po trasie, jak z Włoch. W sumie na trasie było siedem przystanków: PKP Włochy, Ryżowa/Kleszczowa, Sobieskiego/Technikum, pl. Tysiąclecia, Boh. Warszawy-Szkoła nr 1, Mickiewicza/Lalki, Keniga (pętla). W drodze powrotnej był przystanek u zbiegu Traktorzystów i Sienkiewicza. Były to planowe przystanki, ale często, gdy było mniej pasażerów, a były to wyjątki, kierowca zatrzymywał się w dowolnym miejscu na życzenie pasażera. Część przystanków, na osiedlu „Niedźwiadek”, po uruchomieniu w październiku 1977 roku drugiej linii mikrobusowej była dla obu linii wspólna.



Jako, że komunikacja mikrobusowa była od początku tymczasową, to nie przykładano większej uwagi do wyglądu przystanków, miejsca ich usytuowania. Podobnie, jak do rozkładów jazdy, które były w zasadzie umowne. Np. mikrobus z krańca przy PKP Włochy ruszał w trasę po napełnieniu pasażerami przynajmniej w 50 procentach. Podobnie było na drugim krańcu. Duża popularność obu linii wymusiła na MPT wprowadzenie tzw. kursów wtyczek, czyli w określonych godzinach szczytów do kursujących stale na linii 5-6 samochodów dokładano 3-4 dodatkowe mikrobusy kursujące na skróconych nieco trasach. Taką praktykę stosowano najczęściej na linii PKP Włochy – Niedźwiadek i w godzinach największego obłożenia pojazdów pasażerami, gdzie „wtyczki” kursowały z PKP Włochy do pl. Tysiąclecia.⁶ Mimo kursujących na najbardziej obciążonej trasie w sumie 10-11 mikrobusów, to ich napełnienie pasażerami nie uległo obniżeniu. Najczęściej w godzinach porannych z linii korzystali uczniowie Liceum Ekonomicznego we Włochach, ale sporo osób dojeżdżało do ulicy Kleszczowej i przesiadało się na autobusy lub docierało do PKP Włochy i tam korzystali z pociągów jadących z kierunku Sochaczewa. Z reguły w godzinach szczytów komunikacyjnych mniej zapełnionych, jak te jadące z Pruszkowa, Grodziska Mazowieckiego. Szybko rozwijające się oś. Niedźwiadek, gdzie właściwie co

⁶ http://www.omni-bus.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=609:jeździłem-„nyskami”&catid=22&Itemid=127

miesiąc oddawano do użytku 20-30 nowych mieszkań, do których sprowadzali się nowi lokatorzy nie pomagało rozładować sytuacji komunikacyjnej.



Przystanek linii "194" ul. Traktorzystów-Budoprzem; źródło: Głos Ursusa

Wreszcie, po czterech latach, w styczniu 1977 roku, MZK zrealizowało dane w 1973 roku zobowiązanie uruchamiając linię autobusową z prawdziwego zdarzenia obsługiwaną normalnymi, warszawskimi autobusami. Linię podmiejską „210” z Cm. Wolskiego do Ursusa.⁷ W styczniu Ursus był jeszcze samodzielnym miastem pod Warszawą, stąd była to linia podmiejska. Początkowo była obsługiwana 5 autobusami marki Jelcz Mex z zajezdni MZK-Redutowa.

Niemal od pierwszego dnia zyskała ogromną popularność i w rankingu 10 najbardziej zatłoczonych, krótkich tras linii podmiejskich, a potem całodziennych,



Autobus na linii "210" ul. Sienkiewicza (dz. Wojciechowskiego) - Głos Ursusa 1978

miejskich autobusowych w Warszawie, przez lata linia „194” utrzymywała się w pierwszej piątce. Trasa o długości w jedną stronę od pętli do pętli - 7 kilometrów (6 950 metrów), jak na podmiejską należała do jednych z krótszych w tamtym czasie. Jednak pod względem przewożonych pasażerów była

wszelkie rekordy. Na trasie, która w Ursusie była pewną, jednokierunkową pętlą

⁷ W styczniu 1977 roku linia miała trasę: CMENTARZ WOLSKI – Fort Wola – Wolska – Połczyńska – Dźwigowa – Globusowa – Świerszcza – Traktorzystów – Jagiełły – Warszawska – Keniga – KENIGA (powrót: KENIGA – Keniga – Wojciechowskiego – Traktorzystów). Źródło” trasbus.com

wprowadzono 7 przystanków: Wola (Cm. Katolicki); Połczyńska/Powstańców Śląskich (dzisiaj Ciepłownia Wola); w kierunku Ursusa Świerszcza/PKP Włochy, a w kierunku Woli na Globusowej za Świerszcza; Traktorzystów/Budoprzem w obu kierunkach; ZM Ursus (portiernia główna); Mickiewicza/Żeromskiego (dzisiaj Jagiełły/Siłaczki) i końcowy – Wołodyjowskiego (os. Niedźwiadek) dzisiaj ulica Keniga/Wojciechowskiego. W drodze powrotnej autobus jechał ulicą Sienkiewicza (dz. Wojciechowskiego) i miał przystanek na Traktorzystów przy stacji PKP Ursus. Jak widać w zasadzie od blisko 50 lat, w zasadniczej części linii na odcinku Cm. Wolski – Niedźwiadek w zasadzie „prawie” nie zmieniły się przystanki i trasa. W zasadzie, bo faktycznie linia nie robi już po osiedlu „Niedźwiadek” pętli, a jedzie w obu kierunkach tą samą trasą. Zagęszczono ilość przystanków poprzez skrócenie odległości pomiędzy nimi, głównie na ulicy Wojciechowskiego. Wydłużono także jej przebieg do krańca PKP-Gołębki. Dzisiaj linia „194” ma długość ok. 14 km i aż 28 przystanków znajdujących się w 27 tzw. zespołach przystankowych, o czym nieco dalej – czyli czym się różni przystanek od zespołu przystanków, co to jest wiata, peron przystankowy, słupek, itd.



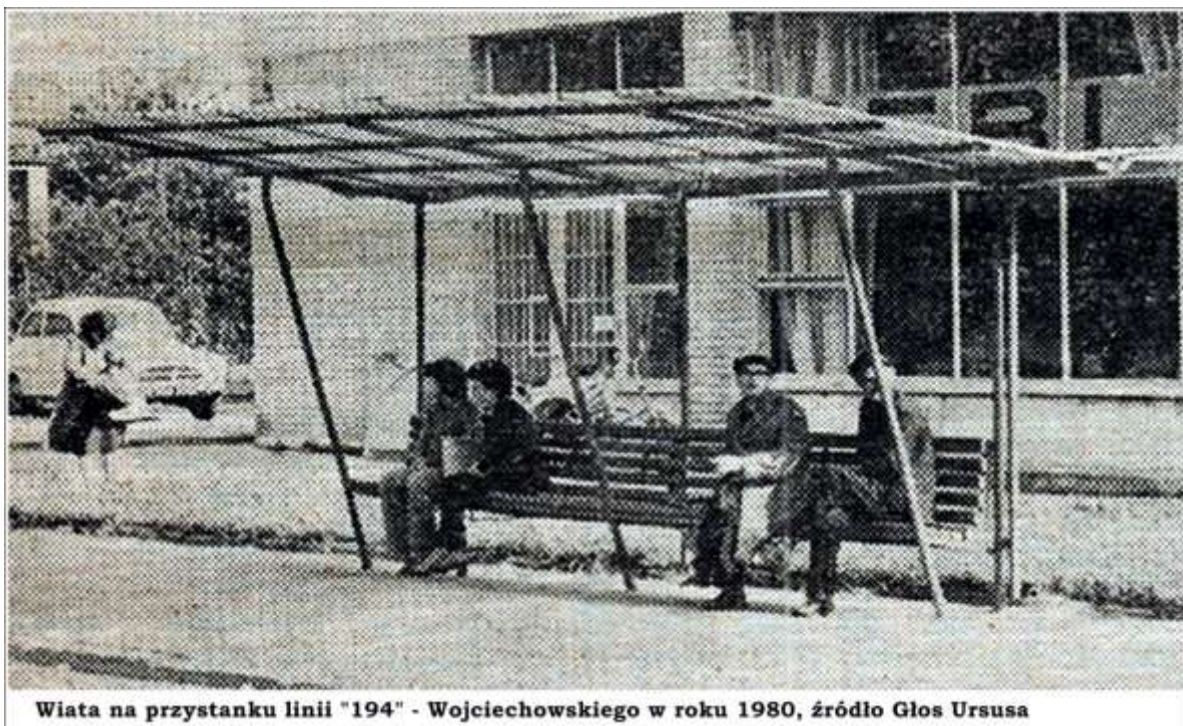
Przystanek pod ZM Ursus, lata 80-te; źródło: Głos Ursusa

Mimo, że dzisiaj w 2025 roku, funkcjonuje już przystanek kolejowy Warszawa Ursus Niedźwiadek, to dalej jest popularną linią dla mieszkańców „Niedźwiadka”, jako dowozowa do stacji kolejowych (Gołębki, Ursus Płn. – kierunek Sochaczew, Włochy) i linii tramwajowych na Połczyńskiej czy Cm. Wola. Pełni również rolę łącznikową pomiędzy węzłami przesiadkowymi i innymi liniami. Jest także „strategicznie ważną” łączącą osiedle Gołębki z innymi częściami dzielnicy Ursus. Jako ciekawostkę można dodać, że w ciągu godziny w tzw. szczycie

komunikacyjnym (dojazdy i powroty z pracy) korzysta z niej od 200 do nawet 400 osób. Trzeba powiedzieć, że jest to sporo i mówiąc żartem – linia podtrzymuje, przynajmniej w godzinach szczytów komunikacyjnych stare, ursuskie, mające 50 lat z okładem – tradycje przepełnionych pojazdów komunikacji miejskiej, w tym przypadku dzisiaj autobusów.



W dniu 1 sierpnia 1977 roku Ursus stał się częścią Warszawy, a dokładnie dzielnicy Ochota. Trzy miesiące później MZK przemianowało linię podmiejską „210” już na miejską „194”, która zachowała trasę i przystanki swej poprzedniczki. „Nobilitacja” linii w zasadzie nie wprowadziła żadnej poprawy obsługi pasażerskiej. Nie przybyło autobusów, a tłok też się nie zmniejszył. Regularność kursowania jak była zła, tak pozostała. Wg obietnic MZK wszystko miało ulec radykalnej poprawie, jak zwiększy się ilość taboru, przybędzie kierowców, części zamiennych, itd. Kiedy to jednak miało nastąpić, nikt nie potrafił odpowiedzieć. Z każdym rokiem było coraz gorzej, do tego stopnia, że MZK wysyłało na trasy także wozy szkoleniowe do obsługi tras komunikacyjnych. Częstym widokiem na linii „194” były autobusy z zakładowego



Ośrodka Szkolenia kierowców MZK, które swoją bazę i garaże miały w zajezdni przy Redutowej. Były i „plusy” przemianowania linii podmiejskiej na miejską,

choć, może to mało pocieszające, ale staniały bilety z 2 zł na 1,50 zł (cena miejska) na przejazd całej trasy, jak również bilety ulgowe na 0,50 zł.⁸

Z chwilą uruchomienia linii „210” przystanki w zasadzie były nimi tylko z nazwy. Były to najczęściej wyznaczone miejsca na ulicach przy chodnikach i w niczym nie przypominały dzisiejszych ze specjalnymi zatoczkami dla zatrzymania autobusu, odpowiedniej wysokości peronami, wiatami chroniącymi pasażerów przed deszczem czy automatami do sprzedaży biletów. Choć pierwsze automaty zaczęły się już pojawiać w połowie lat 70-tych, niestety tylko tytułem próby.

Z reguły był na nich przeważnie tylko drewniany, czerwony słupek z okrągłą tarczą z literą „A” i czasami rozkładem jazdy mówiącym, o której odjeżdża pierwszy i ostatni autobus i skróconą wersją spisu ulic. W latach 70-tych, a właściwie pod ich koniec dopiero powstawały pierwsze koncepcje, jak mają wyglądać przystanki, co ma na nich być i jak ma wyglądać i do czego służyć cały system informacji pasażerskiej. Wiaty przystankowe, poza Trasą Łazienkowską, Wisłostradą i tzw. miejscami reprezentacyjnymi były właściwie rzadkością na ulicach. Jak już były, to najczęściej o różnym wyglądzie i kształcie nadawanym przez ślusarzy z pobliskiego zakładu pracy będącego najbliżej przystanku, o ile dyrekcji zakładu zależało, aby jego pracownicy nie mokli na deszczu. Podobnie było w Ursusie. Pierwszą tzw. małą architekturę przystanków na linii „194” w postaci wiaty, a raczej daszku wspartego na stalowych rurkach, pokrytego kolorowym PCV i ławek wykonali ślusarze z ZM Ursus. Pierwsze „modelowe”



Trasy nr 8/1974 Makieta wiaty „przechodniej”

ustawiono naprzeciwko portierni głównej i budynku dyrekcyjnego na ulicy Traktorzystów. Kolejne powstawały w miarę możliwości produkcyjnych i czasowych zakładowych ślusarzy. Pewną ciekawostką jest, że po 1979 roku, udało się dyrekcji zakupić od MZK dwie wiaty typu „Ł” (Łazienkowska), które ustawiono na przystanku koło budynku dyrekcyjnego.

Kolejnych, ze względu na brak materiałów w MZK nie udało się już zakupić. W tej sytuacji władze Filii Ursus - Urzędu dzielnicowego Ochota postanowiły we własnym zakresie doposażyć przystanki w ławki i wiaty typu „ZM Ursus”. W zasadzie zadanie budowy i montażu na niektórych ulicach, tam gdzie było możliwe, ustawienie sporej wielkości konstrukcji, podjęły się zakłady „Ursus”. Przez wiele późniejszych lat, MZK miało nieustanne problemy z budową wiat, wygrodzeń, ławek na przystankach. W większości przypadków, a w zasadzie w 90 procentach do 1990 roku organizację i finansowanie miejsc zatrzymań

⁸ Głos Ursusa – wrzesień 1977 roku, art. „Będziemy jeździć autobusem „194”.

autobusów były zlecane władzom dzielnicowym. Te nie mając pieniędzy zlecały wykonanie wiat zakładom przemysłowym znajdującym się na terenie dzielnicy w ramach tzw. „partnerstwa”. Podobnie wyglądało współfinansowanie wydzielania jezdni i stworzenie zatoczek przystankowych dla autobusów, które częściowo z planów finansowych dzielnic realizował Zarząd Dróg Miejskich.



Pierwszy autobus na pl. Tysiąclecia - wrzesień 1979; źródło: Głos Ursusa



Przystanek „191” na Boh. Warszaw przy 50 nr 1

Latem 1979 roku dokończono przebudowę i modernizację skrzyżowania ulic Keniga z Orłąt Lwowskich i stworzono na tej pierwszej coś w rodzaju pętli dla zawracania autobusów. W zasadzie było to pewne zakończenie jednego z etapów budowy przyszłego docelowego krańca Ursus-Niedźwiadek, ale na tyle funkcjonalnego, że pozwoliło we wrześniu (16 września) tego

samego roku uruchomić długo oczekiwaną przez mieszkańców, nie tylko osiedla „Niedźwiadek”, ale także „Starego Ursusa”, linię „191” na trasie: „Niedźwiadek” – pl. Narutowicza.⁹ Samą budowę docelową pętli dokończono w 1982 roku.

Linia miała ułatwić komunikację wewnątrz dzielnicową, szczególnie dowóz dzieci do szkół położonych na „Starym Ursusie” z „Niedźwiadka” i być alternatywnym dla pociągów podmiejskich środkiem dowozu mieszkańców do centrum Ochoty i Warszawy. Jej początkowa trasa i przystanki przebiegały w pobliżu głównie niemal wszystkich szkół podstawowych i średnich.

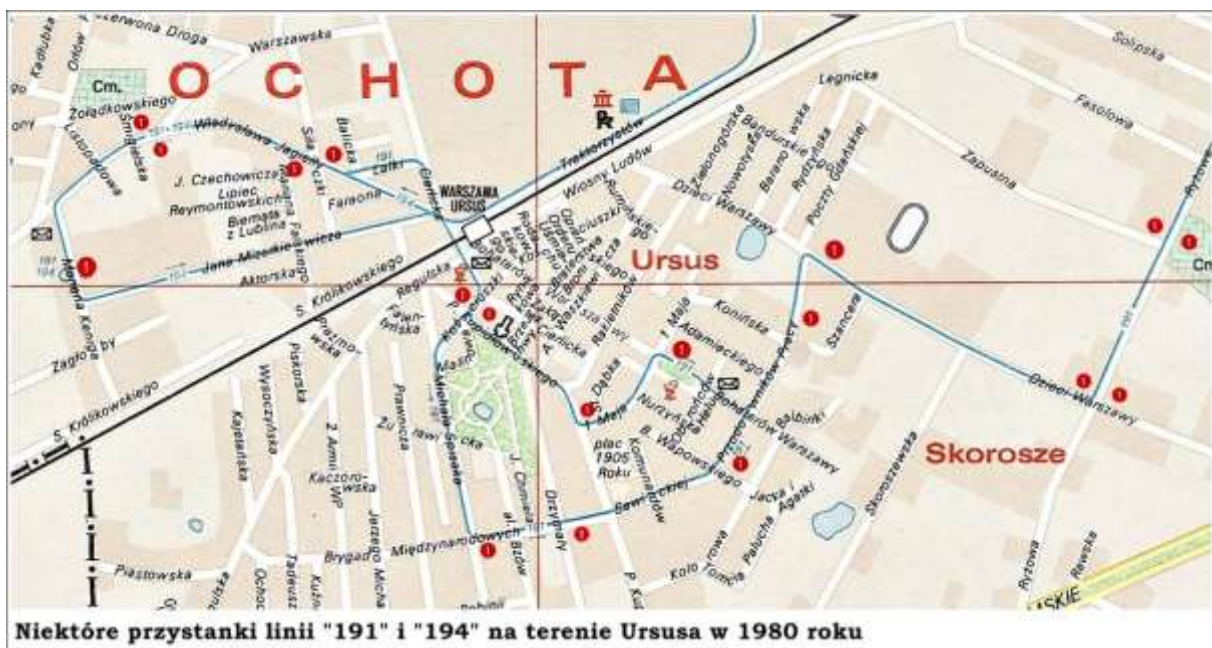
Trasę obsługiwało od samego początku 9 wielkopojemnych (przegubowych) autobusów Ikarus, które miały zagwarantować przewiezienie wszystkich chętnych na skorzystanie z linii pasażerów. W dwa miesiące później okazało się, że 9 autobusów do obsługi trasy tylko w samym Ursusie, to stanowczo za mało i należy szybko stworzyć tzw. szczytową linię kursującą tylko po samej dzielnicy. Liczne głosy w

prasie, postulatach mieszkańców do radnych, niestety nie spotkały się z szybkim

⁹ We wrześniu 1979 roku linia „191” kursowała na trasie: PLAC NARUTOWICZA – Grójecka – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Aleje Jerozolimskie – Łopuszańska – Kleszczowa – Wilczycka – Popularna – Chrobrego – Ryżowa (powrót: Ryżowa – Kleszczowa) – Dzieci Warszawy – Sławka – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Cierlicka (powrót: Cierlicka – Kościuszki – Spisaka – Kompanii Kordian – Pużaka – Sławka) – Łalki – Jagiełły – Warszawska – Keniga – URSUS NIEDŹWIADEK (pętla na ul. Keniga). Źródło. Trasbus.com.

ich uwzględnieniem przez MZK, które tradycyjnie tłumaczyło się brakami taboru i brakiem kierowców.

Linia „191” częściowo rozwiązała problemy komunikacyjne. Początkowo, podobnie, jak „194”, jej trasa po Ursusie była nie do końca przemyślana i wyraźnie wyglądająca na pewną formę testowania jej przebiegu. Z chwilą uruchomienia jej odcinek z pl. Tysiąclecia do Cierlickiej w kierunku „Niedźwiadka” biegł po ulicy Bohaterów Warszawy, ale w miesiąc później okazało się, że była to trasa tymczasowa tzw. objazdowa, gdyż na ulicy 1-go Maja trwał remont skrzyżowania z ulicą Sosnkowskiego. Właściwa miała biec 1-go Maja, Kupidłowskiego (dzisiaj Sosnkowskiego). Po zakończeniu remontu skrzyżowania autobusy wjechały na właściwą trasę, tj. na wąskie ulice 1-go Maja i Kupidłowskiego. Mimo licznych postulatów mieszkańców o zmianę trasy i powrót na Boh. Warszawy przez przeszło rok nie udało się nic zmienić. Podawano różne powody opóźnienia korekty trasy, ale nikt nie mówił, że podbudowa ulicy, jej szerokość wymaga gruntownego remontu. Problemem było wytyczenie na niej także przystanków, tak aby nie hamować ruchu. Dopiero z dniem 1 stycznia 1981 roku wycofano autobusy z ulic 1-go Maja i Kupidłowskiego i przekierowano na poprawioną „kosmetycznie” Bohaterów Warszawy, licząc, że uda się w miarę szybko zrobić remont generalny ulicy, ale było to zależne od kasy miejskiej, a ta świeciła wówczas pustkami. Samą ulicę Bohaterów Warszawy i jej generalny remont udało się zrobić dopiero w 2006 roku.¹⁰



Początkowo przystanki na linii „191” w samym Ursusie były też raczej dziełem przypadku, niż faktycznego rozeznania potoków pasażerskich. Oddalone od siebie w znacznych odległościach, czasami nawet powyżej 1 kilometra w jednym kierunku, w dodatku na trasie w formie jednokierunkowej pętli wymagały od mieszkańców sporych spacerów. Dla przyjezdnych do Ursusa z innych dzielnic były prawdziwą złą, szczególnie odnalezienie przystanku powrotnego do

¹⁰ Dziennik Ursusa nr 8 z 27 lipca 2006 roku, art. „inwestycje w Ursusie”.

śródmieścia Warszawy. W sumie w kierunku osiedla „Niedźwiadek” od ulicy Kleszczowej było dziewięć przystanków: Ryżowa przy Kleszczowej; Ryżowa za wjazdem na cmentarz (warunkowy – na żądanie); Dzieci Warszawy za Ryżową; Dzieci Warszawy przed Przodowników Pracy (dz. Walerego Sławka); Bohaterów Warszawy przed 1Maja; Kupidłowskiego (dz. Sosnkowskiego) przed Kościuszki; Jagiełły przed Siłaczki; Śmigielska, Keniga (pętla). Natomiast na trasie w kierunku pl. Narutowicza było 10 przystanków: Keniga, Śmigielska; Jagiełły przed Siłaczki; Kościuszki za Kupidłowskiego; Brygad Międzynarodowych (dz. Kompanii Kordian) za Spisaka; Przodowników Pracy (dz. Walerego Sławka) za Wapowskiego (koło SDH); Przodowników Pracy przed Dzieci Warszawy, Dzieci Warszawy przed Ryżową, Ryżowa przed wjazdem na cmentarz, Kleszczowa za Ryżową. Jak widać trasa w kierunku pl. Narutowicza nie zmieniona jest od prawie 50 lat, choć niektóre przystanki dzisiaj są już historią, inne są do dziś, a i powstało kilka nowych. Czy świadczy to o dobrym trasowaniu linii? Zapewne tak, ale jak zawsze zdania są podzielone.



Przystanek na pl. Tysiąclecia - 1979 - Ursuviana kolekcja R. Olesiejuk

Przez następne kilkanaście lat Ursus nie był zbyt rozpieszczany nowymi liniami autobusowymi przez MZK, a przez to nie przybywało nowych miejsc zatrzymań dla autobusów, czyli przystanków. Co prawda w 1982 uruchomiono linię wspomagającą „194” kursująca w godzinach szczytu nową linię „394” na trasie: Nowe Górcze – Ursus-Niedźwiadek przez ul. Człuchowską, ul. Lazurową

i ul. Dźwigową, ale korzystała ona z tych samych przystanków co „194”. Ze zmiennym powodzeniem i częstymi zmianami trasy na Woli dotrwała do 2002 roku. Co ciekawe, powróciła na ulice Ursusa w 2008 jako pewien element eksperymentu czy może kolejnego testu? Jej głównym zadaniem, wg pomysłodawców było wspomaganie komunikacji ursuskich osiedli ze stacją kolejową Warszawa Ursus. Początkowo na bardzo krótkiej trasie Ursus-Niedźwiadek – Ursus-Ratusz. Dzięki temu zapisała się w historii warszawskiej komunikacji, jako najkrótsza linia autobusowa w Warszawie. Miała także swój epizod i w starej części Ursusa. W dniu 1 marca 2013 roku, po oddaniu nowej ulicy - al. 4 Czerwca 1989 roku., wydłużono nieco trasę od Ratusza przez pl. Tysiąclecia do pętli ulicznej Składkowskiego. Niestety, po trzech miesiącach - 1 czerwca 2013 roku, na wniosek Urzędu Dzielnicy Ursus, trasa linii ponownie została zmieniona i poprowadzona z Ursusa-Ratusz przez Traktorzystów, Wojciechowskiego i Keniga ponownie na Ursus-Niedźwiadek.¹¹ Linia została zlikwidowana 7 stycznia 2014 roku, po oddaniu do użytku stacji kolejowej Warszawa Ursus-Niedźwiadek.

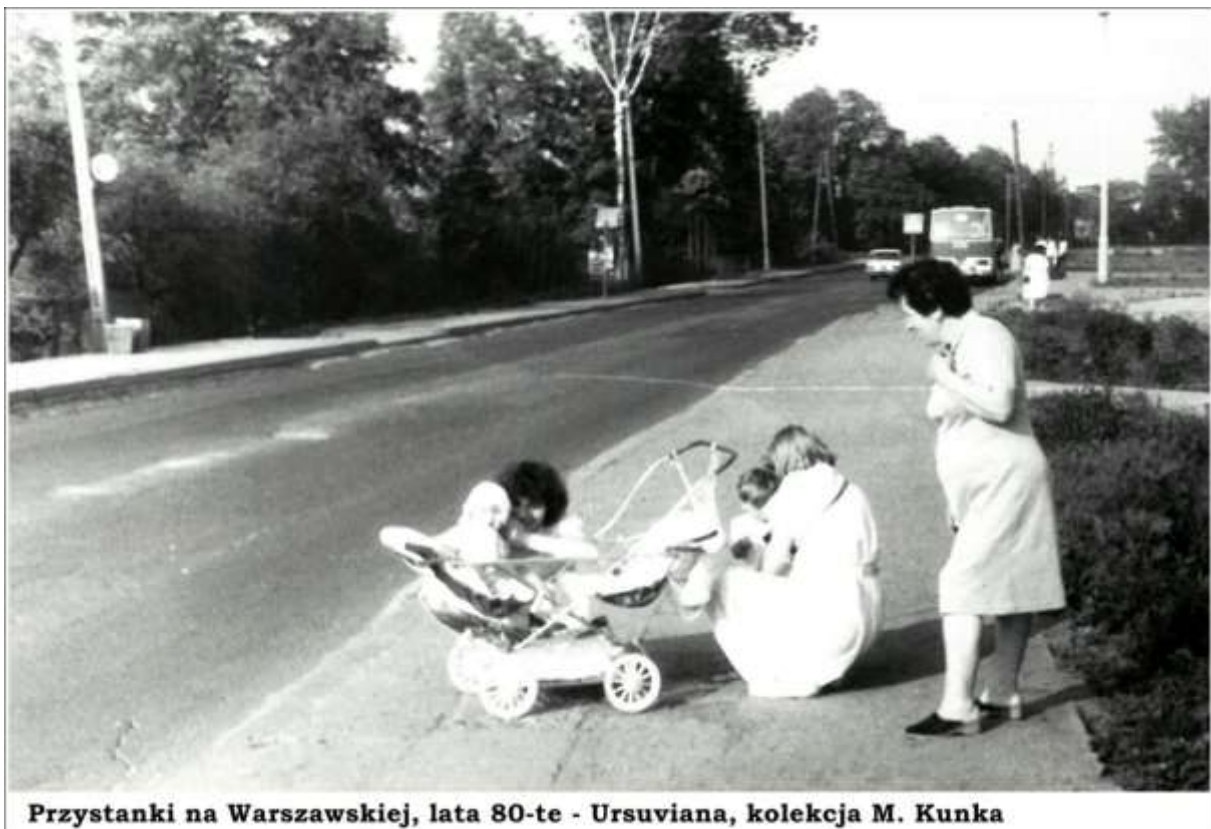
Wróćmy jednak do połowy lat 80-tych. Na większy „wysyp” linii trzeba było poczekać, aż do lat 90-tych XX wieku. Tym samym na powstawanie kolejnych przystanków, choć układ komunikacyjny ulic, ich szerokość znacząco ograniczał i ogranicza do dziś przebieg tras po wielu ulicach.



W tle fragment pętli Niedźwiadek, lata 80te, Ursuviana - kolekcja M. Kunka

¹¹ <https://warszawa.fandom.com/wiki/394>

W historii komunikacji miejskiej w Ursusie warto wspomnieć o jednym z ciekawszych wątków, jakim była linia pospieszna „T”¹². Uruchomiona w maju 1991 roku (20 maja) łącząca Ursus z dalekim Targówkiem, posiadająca na swej trasie mało przystanków, a przez to szybka w przemieszczaniu się autobusów po Warszawie, dość szybko zyskała miano „linii turystycznej”. Gdyż w nieco ponad godzinę można było zobaczyć spory kawałek miasta i centrum. Złośliwi nazywali ją „traktorową” od litery „T” i od krańca znajdującego się w Ursusie, nazywanym przez mieszkańców „Traktorówkiem”. We wspomnieniach mieszkańców, mimo trochę prześmiewczych nazw, zapisała się jednak, jako jedna z lepszych pod względem skomunikowania z innymi liniami, jakie obsługiwały dzielnicę Ursus. Na terenie Ursusa miała w sumie 7 przystanków (pętla Os. Niedźwiadek, Śmigielska, Malinowa, Kościuszki, Wapowskiego. Obrońców Helu, Adamieckiego). Praktycznie kolejnym przystankiem po Adamieckiego w kierunku Targówka, był dopiero przystanek przy Dw. Zachodnim. Podobnie rzadko były rozmieszczone dalsze przystanki. Dopiero w śródmieściu odległości pomiędzy nimi były krótsze. Niestety jej żywot był stosunkowo krótki i w lutym 1993 roku została przekształcona w linię przyśpieszoną „517” kursująca do dziś, ale już o większej ilości przystanków.



Przystanki na Warszawskiej, lata 80-te - Ursuviana, kolekcja M. Kunka

¹² W 1991 roku linia pośpieszna „T” obsługiwała trasę: URSUS-NIEDŹWIADEK (pętla na ul. Keniga) – Keniga – Warszawska – Jagiełły – Łalki – Cierlicka – Kościuszki – Spisaka – Kompanii Kordian – Pużaka – Sławka (powrót: Sławka – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Cierlicka) – Dzieci Warszawy – Ryżowa – Kleszczowa – Łopuszańska – Aleje Jerozolimskie – Grzymały-Sokołowskiego – Kopińska – Grójecka – plac Zawiszy – Aleje Jerozolimskie – most i aleja Poniatowskiego – aleja Zieleniecka – Targowa – aleja Solidarności – Radzywińska – Gorzykowska – Myszkowska – Barkocińska – Ossowskiego – Handlowa – Pratulńska – Trocka – TARGÓWEK. Źródło: trasbus.com

Linia pośpieszna „T” nie była jedyną dającą szybkie, wygodne połączenie Ursusa z centrum i innymi dzielnicami Warszawy.

W dniu 1 czerwca 1998 roku uruchomiono linię autobusową, ekspresową „E-5” łączącą Ursus z Gocławiem i Śródmieściem. Ideą wprowadzenia linii ekspresowej było umożliwienie szybkich dojazdów mieszkańcom do centrum miasta, jako alternatywy środek lokomocji względem pociągów podmiejskich. Co prawda pod względem czasu przejazdu z Ursusa do Centrum była nieco wolniejsza od pociągu, ale w tamtym czasie bardziej punktualna i niezawodna. Podobnie jak „T” charakteryzowała się małą ilością przystanków pośrednich. W założeniach linii było przyjęte, że przystanki mają być zlokalizowane wyłącznie w ścisłym centrum, oraz na dalekich osiedlach. W tamtym czasie w warszawskiej komunikacji było to rozwiązanie prawie rewolucyjne powstałe na fali poprawiania komunikacji przez ZTM, gdyż z czasem linie pośpieszne, oznaczone literowo z upływem lat zatraciły swój pośpieszny charakter, przez permanentne dokładanie nowych przystanków, a linie przyśpieszone omijały tylko wybrane przystanki na całej długości trasy.¹³ Ciesząca się dużym powodzeniem wśród pasażerów linia „E-5”¹⁴ między innymi z powodu krótkich czasów przejazdów do śródmieścia i na Pragę, łącząca praktycznie z kilkoma dużymi węzłami przesiadkowymi, niestety mimo licznych protestów mieszkańców Ursusa we wrześniu 2007 roku została zlikwidowana. Jednym z powodów zamknięcia linii była likwidacja linii dublujących się w swoich przebiegach z innymi, jak także powrót do systemu linii przyśpieszonych. Jednym z dowodów, że linię trzeba jednak zlikwidować była analiza przeprowadzona przez ZTM pod kątem wykorzystania linii przez pasażerów, mówiąca o znacznym spadku frekwencji pasażerskiej na całym odcinku trasy w lewobrzeżnej Warszawie.¹⁵ Czy faktycznie tak było? Trudno powiedzieć, bo do analizy nie dołączono żadnych danych statystycznych potwierdzających słabą frekwencję, a jedynie opinie urzędów dzielnicowych nie prowadzących żadnych statystyk. Takowe prowadził ZTM, ale na dobrą sprawę i w samym ZTM-ie dopiero uczono się prowadzenia analiz, statystyk ruchu, obciążenia tras. Wiele z nich było prowadzonych na podstawie obserwacji w terenie i ankiet a potem ręcznie zliczanych, Symulacje komputerowe były dopiero tzw. pieśnią przyszłości, mimo, że pojawiały się już pierwsze komputery. Inną sprawą był brak tzw. planów transportowych, które przewidywały rozwój sieci w określonym, przyszłym czasie kilku lat. Planów sporządzonych na podstawie planów przestrzennych i ich urbanizacji i wzrostu liczby mieszkańców.

¹³ <http://omni-bus.waw.pl/hla/e-1.htm>

¹⁴ URSUS-NIEDŹWIADEK (pętla na ul. Keniga) – Keniga – Warszawska – Jagiełły – Łalki – Cierlicka – Kościuszki – Spisaka – Aleje Jerozolimskie – Niemcewicza – Grójecka – plac Zawiszy (powrót: plac Zawiszy – Aleje Jerozolimskie – Sosnkowskiego – Pużaka – Sławka – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Cierlicka) – Aleje Jerozolimskie – most i aleja Poniatowskiego – Francuska – Paryska – Brukselska – Ateńska – Egipska – Bora-Komorowskiego – GOCŁAW. Źródło: trasbus.com

¹⁵ http://www.trasbus.com/projektursus_1.htm



Przystanek - Ursus Ratusz, linia "177"; 2002 rok. foto: P. Kamiński

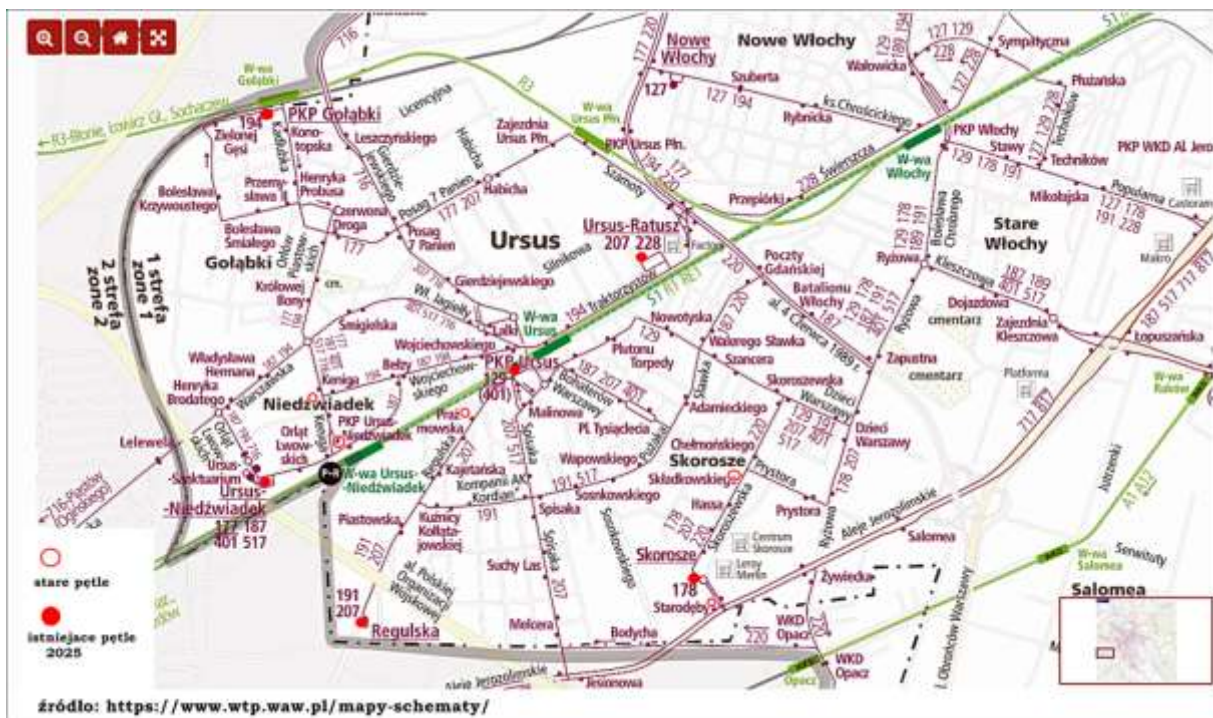
Na komunikacyjnej mapie Ursusa 4 maja 1994 roku zadebiutowała linia przyspieszona „401”. Początkowo łącząca dzielnicę z Natolinem i będąca realizacją kilkuletnich postulatów mieszkańców w sprawie stworzenia bezpośredniego połączenia autobusowego z Ursynowem, a głównie ze Służewcem Przemysłowym. Była także pierwszą, co prawda przypadkowo, ale zawsze pierwszą - linią dowożącą do pierwszej linii metra w 1995 roku (stacja - Metro Imielin). Druga linia „517” połączyła Ursus z metrem już w nieco lepszej lokalizacji, bo przy stacji „Centrum” w maju 1998 roku.

W latach 90-tych XX wieku do Ursusa dotarła linia „177” (1 sierpnia 1996 roku).¹⁶ Jej trasa po dzielnicy powstała z wydzielenia z linii „191” pewnego fragmentu trasy w celu poprawy połączenia południowego Ursusa (rejon ul Regulskiej) ze Śródmieściem. Linia o ciekawej i dość barwnej historii nieustannej zmiany przebiegu trasy. Już po miesiącu od jej uruchomienia nastąpiła pierwsza z wielu korekt trasy i linia była jakby pewnym, dodatkowym uzupełnieniem linii „191”. Coś, jakby linia „191-bis”, biegnąca w 70 procentach niemal po śladzie linii „191”. Do 2002 roku trasę linii zmieniano pięć razy, by w 2002 roku na kilka lat przetrasować ją na Okęcie, potem Odolany i połączyć na drugim krańcu w węzłem Ursus-Ratusz. Linia w zasadniczej części miała spełniać rolę wewnętrznej linii Ursusa, dlatego przez pewien czas mocno kluczyła po ulicach dzielnicy, często tworząc przypadkowo nowe przystanki, krańce, z których wiele jest już dziś tylko historią. Pomimo licznych zmian trasy utrzymała ona dalej status jednej z wewnętrznych linii dzielnicowych, jednak głównie dla osiedla „Szamoty”

¹⁶ W dniu uruchomienia linii „177” w sierpniu 1996 roku miała ona trasę: DWORZEC ZACHODNI – Aleje Jerozolimskie – Łopuszańska – Kleszczowa – Ryżowa – Dzieci Warszawy – Sławka – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Spisaka – Regulska – PRAŻMOWSKA (powrót: PRAŻMOWSKA – Regulska – Kompanii Kordian – Pużaka – Sławka)

i „Niedźwiadek” łącząc je z oś. Górczewska, ul. Łazurową, które w niedalekiej przyszłości będą miejscami przesiadkowymi do II linii metra.

Kolejny „wysyp” nowych linii, liczne korekty tras i ciągle nieustające próby pokrycia dzielnicy najlepszymi połączeniami autobusowymi, dającymi mieszkańcom oszczędność czasu, dowóz do wybranych miejsc, nastąpił już po 2000 roku. Po licznych remontach najważniejszych ulic po których przebiegają najważniejsze dla dzielnicy linie m. in.: Pużaka (w 2000 roku), Bohaterów Warszawy (w 2006 roku) i innych powstają nowe połączenia.



Dzisiaj w Dzielnicy Warszawa Ursus jest 147 ulic. W tym 140 z nich na całej swojej długości leży w jej granicach. Siedem z nich biegnie w pewnej części swej długości także w graniczących z Ursusem - Włochach czy Piastowie. Są to: al. Czwartego Czerwca 1989 roku, Aleje Jerozolimskie, Batalionu AK „Włochy”, Gierdziejewskiego, Legnicka, al. Polskiej Organizacji Wojskowej, Ryżowa.

Zarządcą i właścicielem 132 ulic jest dzielnica i są to tzw. drogi gminne o łącznej długości ponad 56 kilometrów (56 098 metrów). Pozostałe 15 ulic, to są to, tzw. drogi powiatowe, miejskie, którymi zarządza Zarząd Dróg Miejskich m. st. Warszawy. Po nich to najczęściej poruszają się autobusy komunikacji miejskiej. Co prawda brak jest ogólnie dostępnych, dokładnych danych o ich długości, ale gdyby przyjąć średni dystans tras linii autobusowych poruszających się na ich znacznej części długości, to jest to ponad 30 kilometrów ulic na terenie Dzielnicy. Jednymi z dłuższych są m. in.: Dzieci Warszawy – 2 300 metrów (m), Warszawska – 1 700 m, Spisaka – 3 000 m, Gierdziejewskiego – 3000 m, itd. Są to oczywiście tylko wielkości szacunkowe, mogące zawierać pewien błąd, ale na potrzeby niniejszego opracowania dają pewne wyobrażenie o wielkości dystansów, tras, itd.

Dzisiaj w 2025 roku na terenie dzielnicy Ursus jest 56 tzw. zespołów przystanków autobusowych. Czyli mówiąc prościej, to 56 grup po kilka pojedynczych przystanków komunikacyjnych, zlokalizowanych blisko siebie i często obsługiwanych przez kilka linii. Pojedynczych przystanków, będących częścią zespołu, oznaczonych słupkami, jest w dzielnicy 132, a czasami 134 w przypadku, gdy są czasowe objazdy związane z remontami ulic czy sieci podziemnych mediów. Czyli w każdym zespole są przynajmniej 2 słupki przystankowe i tym samym dwa przystanki. Choć w Ursusie są zespoły składające się z jednego przystanku, to są nawet ponad takie co mają 20 słupków - przystanków, jak np. PKP-Ursus, który ma 24 przystanki. Każdy zespół przystankowy ma swoją nazwę, która jest tworzona od nazwy najbliższej przystanku ulicy poprzecznej względem przebiegu trasy. Nazwa zespołu jest jednym z elementów tzw. systemu informacji pasażerskiej (sip), który ma ułatwić pasażerowi orientację w mieście, wyszukiwanie połączeń, a służbom odpowiedzialnym za transport miejski identyfikację i dokładną lokalizację konkretnego przystanku pośród ponad 7 tys. w całym mieście Warszawie. Także służbom porządkowym, medycznemu, bezpieczeństwa, straży pożarnej, itd. Pierwsze nazwy zespołów przystankowych pojawiły się w Ursusie w 1987 roku, kiedy to zakończono dokładną inwentaryzację wszystkich przystanków Warszawy. Wypracowano stałe i dość sztywne zasady nadawania nazw i ew. odstępstw od nich. W Ursusie m. in. na wniosek radnych swoją nazwę zmieniał dwa razy zespół znajdujący się przy obecnym Urzędzie Dzielnicy. Pierwotnie w 1988 roku był to – ZM Ursus. Potem przez pewien czas – Plac Czerwca 1976. Dziś jest to Ursus-Ratusz. O zmianach nazw zespołów i krótkiej historii tworzących je przystanków nieco dalej.



Przystanek "Zapustna" przy ul. Ryżowej - 2025, foto: Mateusz Wawoczny

Dziewięćdziesiąt z pośród 132 przystanków ma wiaty chroniące przed deszczem i wiatrem, a 42 jeszcze ich nie posiada. Średnia odległość między

przystankami dla linii normalnych (oznaczonych, jako 1xx, 2xx, 3xx) wynosi ok. 492 metrów. Dla linii przyśpieszonych (4xx, 5xx) odległość wynosi ok. 770 metrów, a ekspresowych ok. 1,5 kilometra. Linie podmiejskie mają przystanek średnio, co 700 metrów. Większość przystanków jest zmodernizowana i posiada tzw. perony na odpowiedniej wysokości, które umożliwiają wsiadanie do niskopodłogowych autobusów niemal w jednej płaszczyźnie, co jest bardzo wygodne dla osób z wózkami dziecięcymi, rowerami, itd. Każdy przystanek jest wyposażony w informację pasażerską informującą o przebiegających przez przystanek liniach, czasie odjazdów poszczególnych autobusów, przepisach porządkowych i ew. zmianach w kursowaniu linii. Niektóre z przystanków są dodatkowo wyposażone w automaty biletowe. Dzisiaj za ich utrzymanie, modernizację odpowiada Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) przy współpracy z ZDM-em.



Zielony przystanek "Dzieci Warszawy" przy ul. Rybnej - 2025, foto: Dorothea Siewek

Przystanki, a szczególnie ich wiaty, to nie tylko pewien element tzw. małej architektury miejskiej, ale coraz częściej, także jeden ze składników tworzących spójny, miejski ekosystem, jakby samoistnie wplatający się w ochronę środowiska naturalnego, powietrza, itd. M. in. poprzez wykorzystanie daszków wiat jako podłoża dla niskopiennych, płożących się roślin miasto zyskuje dodatkową naturalną zieleni, kwietniki. Jednocześnie daszek jest chroniony przed nadmiernym nagrzaniem słońcem i staje naturalnym czynnikiem chłodzącym pasażerów przed letnim, uciążliwym upałem. W całym systemie wiat wyróżniają się charakterystycznymi ściankami bocznymi w białymi punktami na ich

powierzchni, które także spełniają rolę rozpraszania promieni słonecznych. W chwili obecnej projekt „zielone przystanki” jest w fazie rozwoju i eksperymentowania z nowymi roślinami, ale według projektodawców ma się dalej rozwijać m. in. poprzez ewolucję konstrukcji wiat i stworzenie nowych płaszczyzn i miejsc dla roślin. Na terenie Ursusa „zielone wiaty” są w zespołach: Dzieci Warszawy 01, Dzieci Warszawy 04, Skoroszewska 01, Skoroszewska 02, Szancera 01, Adamieckiego 01, Habicha 01, Habicha 02, Keniga 01. Prystora 01, Lalki 03. Powstają kolejne m. in.: Sosnkowskiego 01, Sosnkowskiego 02, Wapowskiego 02, PKP Ursus 01, PKP Ursus 02, Keniga 04. PKP Ursus-Niedźwiadek 04, Konotopska 01. Pomysł „zielonych przystanków” bardzo

przypadł do gustu mieszkańcom Ursusa i nie tylko wskazują nowe ich lokalizacje, ale także proponują twórcom pomoc merytoryczną czy pielęgnację roślin, co niewątpliwie o wzroście eko-świadomości i poczuciu współodpowiedzialności za swoją najbliższą okolicę.



Przystanek "Dzieci Warszawy" przy ul. Ryżowej - 2025, foto: Mateusz Wawoczny

W sumie przystanki obsługują 14 dziennych linii autobusowych (129, 177, 178, 187, 191, 194, 207, 220, 228, 401, 517, 716, 717, 817) i dwie nocne (N35 i N85). Co prawda dwie ostatnie „717” i „817” kursują obrzeżami dzielnicy i zatrzymują się właściwie tylko w jednym zespole „Żywiecka”, ale jest on zaliczany do znajdujących się w Ursusie. Jak na razie w historii komunikacji miejskiej w Ursusie jest to najwyższa liczba linii, które kiedykolwiek kursowały w dzielnicy i wszystko wskazuje, że w niedalekiej przyszłości ich liczba ulegnie zwiększeniu. Szczególnie w rejonie nowobudowanych osiedli Skorosze i Szamoty.



Przystanek "Skoroszeńska" przy ul. Dzieci Warszawy- 2025, foto: Mateusz Wawoczny

Stan i inwentaryzacja zespołów przystankowych na koniec 2024 roku na terenie dzielnicy Warszawa – Ursus

1. **Zespół przystankowy Adamieckiego** – Obecnie istniejący przystanek w kierunku Centrum Warszawy uruchomiono w 2001 roku, po kolejnej



reorganizacji przebiegu linii w Ursusie i po zakończeniu remontu ulicy Pużaka i wprowadzeniu na niej ruchu dwukierunkowego. To spowodowało konieczność wprowadzenia zmian przystankowych i odległości między nimi. W tym samym czasie uruchomiono drugi (02) w kierunku osiedla „Niedźwiadek. Nowe przystanki zyskały estetyczne wiaty chroniące pasażerów przed wiatrem i deszczem.

W latach 2003-2022 w zespole zatrzymywały się autobusy linii „129”.¹⁷



Przystanek przy Walerego Sławka, lipiec 2023

Ursuviana - kolekcja Zenon Sukiennik

Natomiast w latach 2003-2008 przystanki w zespole były tzw. przelotowe dla ciekawej, ze względu na jej przebieg w Warszawie, linii „405”.¹⁸

¹⁷ <https://www.trasbus.com/liniabus129.htm>

¹⁸ Linia „405” jej przebieg przed likwidacją w 2008 roku: URSUS-NIEDŹWIADEK (pętla na ul. Keniga) – Keniga – Warszawska – Jagiełły – Łalki – Cierlicka – Kościuszki – Bohaterów Warszawy – Sławka – Dzieci Warszawy – Ryżowa – Chrobrego – Popularna – Aleje Jerozolimskie – Niemcewicz – Grójecka – plac Zawiszy (powrót: plac Zawiszy – Aleje Jerozolimskie) – Aleje Jerozolimskie – Marszałkowska – plac Konstytucji – Waryńskiego – aleja

W zespole zatrzymują się obecnie (2024 r.), następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 187, 191, 207, 401, 517, na żądanie: N35, N85 - **02**: stały: 187, 191, 207, 401, 517, na żądanie: N35, N85.

2. **Zespół przystankowy Batalionu Włochy** – został oddany do użytku w marcu 2013 roku, kiedy to zaczął obsługiwać linię „187”.



Po oddaniu kolejnych odcinków dzisiejszej Al. 4-go czerwca 1989 (przedtem Nowo-Lazurowej) i połączeniu jej z Włochami w październiku 2018 roku w zespole pojawiła się linia „220”. W zespole zatrzymują się (2024 r.) następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 187; **02**: na żądanie: 187.



3. **Zespół przystankowy Bełzy** – Pierwszy przystanek w zespole pojawił się w wyniku korekt przebiegu tras komunikacyjnych w Ursusie w maju 2004 roku, na którym zatrzymywały się autobusy linii „187” i „194” jadące w kierunku ulicy Keniga. W 2010 roku po kolejnej korekcie i wprowadzeniu nowej marszruty dla linii przebiegających przez osiedle „Niedźwiadek”

Armii Ludowej – most Łazienkowski – aleja Stanów Zjednoczonych – Ostrobramska – Rodziewiczówny – WITOLIN. Źródło: trasbus.com/liniabus405.htm

(głównie „187”) stworzono kolejne przystanki. W zespole zatrzymują się obecnie następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 187, 194; **02**: stały: 194; **03**: stały: 187.



4. **Zespół przystankowy Bodycha** – Oficjalnie został uruchomiony 1 maja 2008 roku przy skrzyżowaniu ulic Bodycha, Sosnkowskiego i Al. Jerozolimskich. Właściwie dzisiaj stanowi go jeden przystanek przy ulicy Bodycha. Wcześniej ok. 2010 roku do zespołu wchodził także przystanek przy ulicy Sosnkowskiego vis a vis sklepu spożywczego sieci Lidl. Przystanek przy Lidlu uruchomiono pod potrzeby obsługi linii pośpiesznej „E-5” w 1998 roku i funkcjonował dla tej linii do 2008 roku. Był to także przystanek tymczasowy, m. in. dla linii „177” w 2000 roku na czas objazdu związanego z remontem ul. Pużaka. Przystanek przy Sosnkowskiego w 1999 roku wyposażono w wiatę typu „Targówek”,¹⁹ która przez wiele lat była dominującą na ulicach Ursusa i Warszawy.



Przystanek przy Bodycha - 2013, źródło: własne, foto: KiciMaciek



Przystanek 'Bodycha' przy ul. Sosnkowskiego - 2017

W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **02**: na żądanie: 207 (Zespół do 1 maja 2008 roku posiadał przystanek nr **01**, kiedy to został on przeniesiony do zespołu Melcera).

¹⁹ Nazwa wiaty pochodzi od nazwy dzielnicy Targówek, gdzie pojawiła się jako pierwsza. Kolejną ustawiono na Bemowie. Kształtem niemal identyczne do wiat typu „Ł” wykonanych częściowo z blach aluminiowych, jednak różniły się one innym, użytym materiałem podatnym na korozję. Ich charakterystyczną cechą był czerwony kolor. Budowę i montaż wiat typu Targówek najczęściej finansowały Urzędy Dzielnicowe z własnych środków budżetowych.

5. **Zespół przystankowy Bolesława Krzywoustego.** Zespół został uruchomiony dnia 1 lipca 2010 roku, po przedłużeniu trasy linii „194” do nowej pętli PKP Gołębki. W zasadzie było to przesunięcie przystanku z Bolesława Śmiałego.



W zespole w chwili obecnej (2024 r) zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **02**: na żądanie: 194.

6. **Zespół przystankowy Bolesława Śmiałego.** Zespół został uruchomiony dnia 1 lipca 2010 roku, po przedłużeniu trasy linii „194” do nowej pętli PKP Gołębki. W zasadzie do dnia dzisiejszego nie wiadomo do końca, co twórcy zespołu chcieli osiągnąć przesuwając przystanek o kilkadziesiąt metrów zmieniając jego nazwę. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **02**: na żądanie: 194.
7. **Zespół przystankowy Chełmońskiego.** Zespół został uruchomiony dnia 1 marca 2013 roku, wraz z otwarciem al. 4 Czerwca 1989 roku i powiązaniem z tym skierowaniem linii „394” przez ul. Skoroszewską - uruchomiono wówczas jeden przystanek w kierunku ul. Dzieci Warszawy. Dnia 1 czerwca 2013 roku linię „394” wycofano z ulicy, a w zamian trafiła tu linia „206”. Planowane było także uruchomienie przystanku nr **02** w kierunku ul. Prystora, jednak ze względu na nie nieprzygotowanie jezdni i miejsca przystankowego przez zarządcę drogi nie został on uruchomiony. W związku z zamknięciem ul. Cierlickiej (remont generalny wiaduktu kolejowego na linii dla pociągów pośpiesznych), dnia 29 listopada 2013 roku, linię „206” skrócono do pętli Nowe Włochy, a wówczas na przystanku zaczęła zatrzymywać się linia zastępcza „Z-7”.



Po zakończeniu remontu dnia 8 lutego 2014 roku linię „206” pozostawiono skróconą, „Z-7” zlikwidowano, za to przystanek zaczęła obsługiwać skierowana przez ul. Skoroszewską nowo uruchomiona linia „307”. Zespół był razem z tą linią zawieszany na okres ferii 2014 oraz 2015, a od jej likwidacji dnia 1 września 2015 roku zespół nie był wykorzystywany. Funkcjonowanie zespołu wznowiono 1 października 2018, w związku z uruchomieniem linii „220”. W zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 220.²⁰

8. Zespół przystankowy Czerwona Droga. Powstał w 2008 roku i był



wynikiem korekty trasy linii „177” w celu poprawy obsługi komunikacyjnej Gołębek, szczególnie dużych osiedli bloków mieszkalnych powstających głównie w Gołębkach oraz nowych osiedli mieszkaniowych na Szamotach. Typowo wewnętrzna, dzielnicowa linia łącząca dwa przystanki kolejowe: Warszawa Ursus Niedźwiadek z Warszawą Ursus. Płn. Dzięki krzyżowaniu się z licznymi, innymi liniami

autobusowymi w miarę dobrze spełnia swoje funkcje lokalnej linii dowozowej.

W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: (na żądanie: 177); **02**: na żądanie: 177.

9. Zespół przystankowy Dzieci Warszawy. Zlokalizowany w dzielnicy Ursus, przy skrzyżowaniu ul. Dzieci Warszawy z ul. Ryżową. Obsługuje wiele linii i jest głównie dużym punktem przesiadkowym. To sprawia, że niejednokrotnie w godzinach porannych i popołudniowych szczytów

²⁰ https://warszawa.fandom.com/wiki/Zespół_przystankowy_Chelmońskiego

komunikacyjnych nie spełnia swoich funkcji jako punkt szybkich przesiadek.



Przystanek "Dzieci Warszawy" przy ul. Ryżowej - 2025, foto: Mateusz Wawoczny

Szczególnie, gdy w jednym czasie podjeżdża więcej niż dwa autobusy różnych linii, co powoduje czasami zbędną bieżanie pasażerów. Brak zatoczki dla przynajmniej dwóch autobusów powoduje powstawanie dużych korków pojazdów, a te przekładają się na opóźnienia wozów na linii i wypadanie z rozkładów, które czasami mają wspólną korelację czasową.



Przystanek "Dzieci Warszawy" przy Dzieci Warszawy - luty 2024

Pierwsze dwa przystanki w tej lokalizacji powstały wraz z uruchomieniem linii „191” we wrześniu 1979 roku (13 września). Początkowo w nomenklaturze ówczesnego MZK nazywały się: – przystanek w kierunku „Niedźwiadka” - Dzieci Warszawy za Ryżową, a w kierunku pl. Narutowicza – przystanek Dzieci Warszawy przed Ryżową. Oba w zasadzie były naprzeciw

siebie, ale z czasem po 1986 roku przystanek „przed Ryżową” przeniesiono na ulicę Ryżową w miejsce w którym funkcjonuje do dziś. Pewną ciekawostką jest, że w momencie wprowadzania systemu identyfikacji przystanków – zespół nazwano „Skorosze”. Obecną nazwę ZP-Dzieci Warszawy, zyskał w 2008 roku, kiedy to powstał zespół przystanków przy ulicy Skoroszewskiej i Starodęby, bardziej adekwatny do miejsca i lokalizacji - zespół „Skorosze”.

W zespole w chwili obecnej zatrzymują się linie komunikacji miejskiej:
01: stały: 129, 178, 191, 401, 517; na żądanie: N35; **02:** stały: 178, 207; **04:** stały: 129, 191, 207, 401, 517 na żądanie: N35.

- 10. Zespół przystankowy Gierdziejewskiego.** Zespół uruchomiono 2 kwietnia 2002 roku. Powstał on m. in. na wniosek Urzędu Gminy Warszawa-Ursus, w celu rozszerzenia obsługi komunikacyjnej północno-wschodniej części Ursusa oraz poprawy obsługi komunikacyjnej nowej siedziby Urzędu Gminy przy pl. Czerwca 1976 r. i skomunikowania jej z południową częścią Ursusa.²¹ Wówczas głównie dla linii „177”, którego końcowy przystanek był pod Urzędem Gminy. Wówczas autobusy linii „177” zostały wycofane z ulic: Pużaka, Sławka oraz Bohaterów Warszawy i skierowane od strony Okęcia od skrzyżowania: Sosnkowskiego/ Pużaka/ Kompanii Kordian ulicami: Kompanii Kordian - Regulską - Sosnkowskiego - Kościuszki - Cierlicką - Gierdziejewskiego - Posag 7 Panien - Szamoty - Traktorzystów do nowego krańca na pl. Czerwca 1976 r.

W zespole zatrzymują się w chwili obecnej następujące linie komunikacji miejskiej: **01:** na żądanie: 207, 716; **02:** na żądanie: 207, 716.



Przystanek "Skoroszeńska" przy ul. Dzieci Warszawy- 2025, foto: Mateusz Wawoczny

- 11. Zespół przystankowy Gołębki – historyczny.** Zespół uruchomiono 7 grudnia 1990 dla linii 194, autobusy zawracały ulicami Czerwona Droga, Wincentego Kadłubka, Władysława Laskonogiego z powrotem do ul. Orłów Piastowskich. Kraniec zlikwidowano 1 lipca 2010, po uruchomieniu nowego zespołu PKP Gołębki.

²¹ Archiwalny komunikat z dnia 02.04.2002 r., ztm.waw.pl

- 12. Zespół przystankowy Habicha.** Zespół uruchomiono 16 lipca 2022 roku, który powstał jako nowy z rozdzielenia przystanków w ZP - Posag 7 Panien i przydzieleniem części z nich do nowego zespołu. Zmiany w komunikacji naziemnej związane były z wydłużeniem linii metra M2 do stacji BEMOWO.²² Od kwietnia do września 2024 zespół stanowił krańcowy dla „177” w związku z ruchem jednokierunkowym w ulicy Posag 7 Panien. Dzisiaj zespół składa się z dwóch przystanków obsługujących linie jadące ulicą Posagu 7 Panien w obu kierunkach. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 177, 207; **02**: stały: 177, 207.



- 13. Zespół przystankowy Hassa.** Zespół przystanków autobusowych, a właściwie składający się z dwóch przystanków jest zlokalizowany na ul. Skoroszewskiej przy skrzyżowaniu z ul. Hassa. Zespół został uruchomiony 8 kwietnia 2017 roku. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej:
01: stały: 178, 207, 220; **02**: stały: 178, 207, 220.



²² Zmiany w komunikacji naziemnej związanych z wydłużeniem linii metra M2 do stacji BEMOWO, wtp.waw.pl (archiwum), 2022-07-13

14. Zespół przystankowy Henryka Brodatego. W związku z wybudowaniem nowej infrastruktury przystankowej na ul. Warszawskiej w obrębie skrzyżowania z ul. Orłąt Lwowskich, w celu polepszenia obsługi komunikacyjnej osiedla Gawra zlokalizowanego na osiedlu Gołębki, uruchomiono nowy zespół w pobliżu ulicy Henryka Brodatego. Dawniej był to przystanek graniczny I i II strefy biletowej dla linii „716”. Zespół został uruchomiony dnia 27 września 2014 roku.²³

W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 187, 194; **02**: na żądanie: 187, 194, N35.

15. Zespół przystankowy Henryka Probusa. Zespół został uruchomiony dnia 1 lipca 2010 roku, po przedłużeniu trasy linii „194” do nowej pętli PKP Gołębki.

Z chwilą jego uruchomienia zlikwidowano Zespół przystankowy Gołębki.²⁴ Znajduje się na ul. Kadłubka, przy skrzyżowaniu z ul. Henryka Probusa.

W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 194.



Dawna pętla "Ursus Niedźwiadek" przy Keniga ok. 2013 roku

16. Zespół przystankowy Kajetańska. Zespół uruchomiono 23 grudnia 2024 roku w ramach zmiany stałej organizacji ruchu na ul. Regulskiej. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 207, N35, N85, **02**: na żądanie: 207, N35, N85 (2 słupki).

²³ <http://www.ztm.waw.pl/zmiany.php?c=102&i=5292&l=1>

²⁴ <http://www.ztm.waw.pl/zmiany.php?c=102&i=694&l=1>

17. Zespół przystankowy Keniga. Zespół został uruchomiony dnia 10 września 2016 roku, w związku z otwarciem nowej pętli Ursus-Niedźwiadek przy ul. Orłąt Lwowskich i jednoczesnej likwidacji dawnego krańca dla linii „187” przy ulicy Wojciechowskiego/Keniga. Choć dzisiejszy przystanek **04** znajdujący w ciągu ulicy Wojciechowskiego, należał do 2016 roku do zespołu - Ursus Niedźwiadek, po 2014 krótko do PKP Ursusa Niedźwiadek. Sam przystanek **04** powstał jako krańcowy dla linii „187” w 2002 roku. Obecne funkcjonujące w zespole – Keniga - przystanki nr **01**, **02** oraz **04** zostały przeniesione z dotychczasowego zespołu PKP Ursus-Niedźwiadek. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 177, 187, 401, 517, 716; na żądanie: N85; **02**: stały: 177, 187, 194, 401, 517, 716; na żądanie: N35, N85; **04**: stały: 194.



18. Zespół przystankowy Kolorowa - historyczny. Jeden z ciekawszych swoją historią i dzisiaj coraz mniej osób pamięta jego funkcjonowanie. Zlokalizowany był pomiędzy ulicami Kolorową a Pużaka, bliżej tej pierwszej i swą urzędową nazwę otrzymał właśnie od ulicy Kolorowej. Zespół uruchomiono 1 czerwca 1998, wraz z uruchomieniem nowej linii ekspresowej E-5, kursującej ulicą Sosnkowskiego. Po 2000 roku otrzymał wiatę przystankową typu „Targówek” i wszystko wskazywało, że jego lokalizacja była trafiona. Zapewne tak by było, ale obsługiwał on tylko autobusy jadące w kierunku Niedźwiadka. Natomiast w kierunku Gocławia, trasa linii „E-5” wiodła ulicą Spisaka. Wówczas układ komunikacyjny ursuskich ulic, a szczególnie ich szerokość (Sosnkowskiego) nie pozwalał na puszczenie linii w obu kierunkach. Inną bolączką był brak wyjazdu z ul. Sosnkowskiego na Aleje Jerozolimskie w kierunku śródmieścia. Choć, kiedyś w planach było poszerzenie ulicy Sosnkowskiego do 4 pasów i stworzenie ronda w Alejach. Niestety, wszystko wskazuje, na to, że

tamta koncepcja pozostanie już tylko niezrealizowaną wizją ciągów komunikacyjnych w Ursusie.



Linia ekspresowa „E-5” korzystała z tego przystanku do maja 2008 roku. Potem przebieg linii zmieniono i skrócono, a odcinek ze śródmieścia do Ursusa dawnej „E-5” przejęła linia „405”, ale jej trasa przebiegała w Ursusie zupełnie innymi ulicami. W dniu 7 grudnia 2009 roku przystanek nr **01** przenieumerowano na **02**. W dniu 8 lutego 2014 roku, w związku z przywróceniem ruchu na ul. Cierlickiej i wycofaniem linii „177” z ul. Sosnkowskiego, zespół uległ likwidacji. Ponownie uruchomiono przystanek „Kolorowa” w dniu 7 lipca 2022 roku, w związku z remontem ulicy Walerego Sławka, ponownie uruchomiono zespół, a w nim tymczasowy przystanek nr 52, który funkcjonował dla linii „191”, ale już w innym miejscu, przed ulicą Kolorową. Na dość krótko na kilka miesięcy. W dniu 6 października 2022, w związku z przywróceniem ruchu na ul. Sławka i przywróceniem trasy stałej linii 191, zespół uległ likwidacji. W zespole, przed zawieszeniem a późniejszą likwidacją, zatrzymywały się następujące linie komunikacji miejskiej: na żądanie: „191”.

19. Zespół przystankowy Konotopska - historyczny. Zespół, składający się z jednego przystanku pełniącego funkcję pętli ulicznej, uruchomiono w tym miejscu 1 lipca 2010 roku pod nazwą PKP Gołębki dla linii „194” łączącej Ursus z Włochami i Wołą - linię przedłużono wówczas ze starej pętli Gołębki znajdującej się dawniej przy ul. Czerwona Droga. W dniu 1 stycznia 2016 roku dotychczasowy przystanek PKP Gołębki został przemianowany na Konotopska i stał się przystankiem przelotowym, natomiast nowy kraniec linii „194” o nazwie PKP Gołębki został uruchomiony na ul. Zielonej Gęsi.

W zespole zatrzymywały się pojazdy komunikacji miejskiej:

01: na żądanie: 194.



20. Zespół przystankowy Kościuszki. Początkowo, przed 2008 rokiem składał się z dwóch przystanków. Jeden przy ulicy Kościuszki, a drugi przy Bohaterów Warszawy. W trakcie reorganizacji przystankowej w 2008 roku zespół włączono do zespołu PKP Ursus i tym samym zlikwidowano ZP Kościuszki, choć w sieci warszawskiego ZTM istnieje taki zespół, ale... w Markach pod Warszawą. Mimo, że nie funkcjonuje już w Ursusie taki zespół, to lokalizacja przystanków i słupków przystankowych pozostała właściwie do dziś w tym samym miejscu i są częścią zespołu PKP Ursus.

21. Zespół przystankowy Królowej Bony. Zespół początkowo nosił nazwę Bony, obecna nazwa została wprowadzona 7 sierpnia 2014 roku w związku z oficjalnym usankcjonowaniem nazwy ul. Królowej Bony. Dwa przystanki wchodzące w skład zespołu umiejscowione są na głównej wjazdowej i wyjazdowej ulicy dla osiedla Gołębki – ul. Orłów Piastowskich. Bliskość osiedli Gawra i Rakuszanki zapewnia im sporą ilość pasażerów traktujących linię przebiegającą przez zespół jako dojazdowe do PKP Gołębki lub PKP Ursus Niedźwiadek. W zespole zatrzymują się następujące linie

komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 177, 194; **02**: na żądanie: 177, 194.



22. Zespół przystankowy Księdza Chrościckiego. Zespół uruchomiono 1 marca 2007 roku, w związku ze skierowaniem linii „149”, która miała za zadanie poprawić obsługę komunikacyjną rejonu ul. Chrościckiego. Od 25 września 2009 zespół obsługiwała linia „194”. Zespół uległ likwidacji 28 listopada 2011, w związku z rozpoczęciem budowy al. 4 Czerwca 1989 roku.

W zespole, przed likwidacją, zatrzymywały się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 194.

23. Zespół przystankowy Kuźnicy Kołłątajowskiej. Zespół powstał w 1989



roku, kiedy to w ramach korekty trasy linii „191” przekierowano autobusy jadące w kierunku pl. Narutowicza na ulicę Regulską od Sosnkowskiego do Kompanii Kordian. Miało to poprawić skomunikowanie starej części Ursusa z pozostałymi osiedlami i Ochotą. Wytyczenie nowej trasy wiązało się z wyznaczeniem nowych przystanków. Dzisiaj linia „191” dalej kursuje Regulską, ale już na innym jej odcinku od ul. Kompanii Kordian w kierunku Piastowskiej. W zespole w chwili

obecnej (2024 r) zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 178, 191, 207; na żądanie: N35, N85; **02**: stały: 178, 191, 207; na żądanie: N35, N85.

24. Zespół przystankowy Kupidłowskiego - historyczny. To jeden z ciekawszych przystanków. Powstał jako stały w miesiąc (październik) po uruchomieniu linii „191” we wrześniu 1979 roku. We wrześniu 1979 trasa linii wiodła przez pl. Tysiąclecia, Bohaterów Warszawy, Kościuszki, ale była trasą czasową, gdyż trwał remont skrzyżowania Sosnkowskiego/1Maja. Po jego zakończeniu linia powróciła na swoją stałą, zaplanowaną przez Dział

Ruchu MZK trasę. Przystanek na Kupidłowskiego, dzisiaj Sosnkowskiego znajdował się za kościołem przed skrzyżowaniem w ulicę Kościuszki.²⁵ Przystanek nazwany wg nomenklatury MZK – Kupidłowskiego przed Kościuszką funkcjonował od 16 października 1979 roku do 1 stycznia 1981 roku. W wyniku korekt długości tras i czasów przejazdów z dniem 1 stycznia linię wycofano z ul. 1 Maja i poprowadzono Bohaterów Warszawy do Kościuszki i dalej Cierlicką. Obsługiwał autobusy linii „191” jadące w jednym kierunku na osiedle „Niedźwiadek”.



Przystanek „Lalki” przy ul. Jagielloj foto: Mateusz Wawoczny - 2025

25. Zespół przystankowy Lalki. Zespół pierwotnie nosił nazwę Siłaczki. Powstał z chwilą uruchomienia linii „210” w styczniu 1977 roku.²⁶ Po zmianie numeru linii „210” na „194” dalej pełnił swoją funkcję przystanku przelotowego na trasie. Pierwsza lokalizacja była przy ul. Mickiewicza (dzisiaj Jagielloj) przed ulicą Siłaczki dla autobusów jadących w kierunku Woli, a w dwa lata później (1979) przesunięto przystanek dalej za ulicę Siłaczki. Dnia 19 listopada 2008 roku został zawieszony w związku z budową ronda na skrzyżowaniu ulic Jagielloj, Lalki i Balickiej. W dniu 19 stycznia 2009 funkcjonowanie zespołu zostało przywrócone, jednocześnie zmieniając nazwę na obecną - Lalki. Natomiast 1 stycznia 2016 roku uruchomiono przystanek nr **04**. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 187; **02**: na żądanie: 401, 517, 716, N35, N85; **03**: na żądanie: 187, 401, 517, N35, N85 **04**: zawieszony.

26. Zespół przystankowy Leszczyńskiego. Zespół został uruchomiony 7 stycznia 2014 roku w związku ze skierowaniem linii „197” przez nowo otwarty fragment ul. Gierdziewskiego. Jego położenie w polu jest

²⁵ Polecenie służbowe dyr. ds. ruchu MZK z dnia 5 września 1979 roku nr 35/79/R w sprawie uruchomienia linii autobusowej nr „191” z dniem 13 września 1979 roku.

²⁶ Polecenie służbowe dyr. ds. ruchu MZK z dnia 4 stycznia 1977 roku nr 1/77/R w sprawie uruchomienia linii podmiejskiej „210”.

zapewne tymczasowe i trochę przedwczesne, jakby wyprzedzające plany pobudowania w jego pobliżu kolejnych bloków. Zlokalizowany jest na ul. Gierdziejewskiego za skrzyżowaniem z ul. Leszczyńskiego w kierunku ul. Połczyńskiej. Od samego początku pełnił rolę przystanku: "na żądanie".²⁷ W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 716, **02**: na żądanie: 716.



27. Zespół przystankowy Leszka Białego - historyczny. Zespół został uruchomiony 1 lipca 2010 roku po przedłużeniu trasy linii „194” do nowej pętli PKP Gołębki. Po jej skierowaniu 1 stycznia 2016 roku dalej przez ul. Przejazdową i ul. Zielonej Gęsi zamiast przez ul. Leszka Białego zespół uległ likwidacji. W zespole, bezpośrednio przed likwidacją, zatrzymywały się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 194.

28. Zespół przystankowy Malinowa. W swojej lokalizacji należy do jednych z najdłuższą historią funkcjonowania. Zlokalizowany w dzielnicy Ursus, na ul. Kościuszki przy skrzyżowaniu z ul. Sosnkowskiego i ul. Malinową. Powstał wraz z uruchomieniem kursowania linii „191” we wrześniu 1979 roku, niemal w tym samym miejscu, w którym istnieje do dzisiaj. Pierwotnie wg nomenklatury MZK nosił nazwę – przystanek Kościuszki za Kupidłowskiego (dzisiaj Sosnkowskiego).²⁸ Obecną nazwę – Malinowa

²⁷ <http://www.ztm.waw.pl/zmiany.php?c=102&i=4245&l=1>

²⁸ Polecenie służbowe dyr. ds. ruchu MZK z dnia 5 września 1979 roku nr 35/79/R w sprawie uruchomienia linii autobusowej nr „191” z dniem 13 września 1979 roku.

otrzymał przy wprowadzaniu systemu informacji przystankowej w 1987 roku. Do 10 września 2016 roku w zespole istniał przystanek nr **04**, kiedy to został przeniesiony do zespołu PKP Ursus, gdzie otrzymał nr **15**. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 129, 207, 517; na żądanie: N35, N85; **02**: stały: 517.



29. Zespół przystankowy 1 Maja – historyczny. W historii ursuskich przystanków, był to chyba najkrótszy epizod przystankowy. Powstał w dniu 12 października 2000 roku, jako czasowy na czas remontu ul. Pużaka. Przez trwający ponad miesiąc remont ulicy autobusy linii „191”²⁹ w kierunku pl. Narutowicza skręcały z ul. Kompanii Kordian w Sosnkowskiego i dalej w ulicę 1 Maja, pl. Tysiąclecia i Bohaterów Warszawy i skręcając w Walerego Sławka powracały na swoją stałą trasę. Remont zakończył się 22 grudnia i autobusy powróciły na ulice Pużaka, a przystanek czasowy znajdujący się niemal na wprost wejścia do Przychodni Zdrowia na 1 Maja skasowano.

30. Zespół przystankowy Melcera. Zlokalizowany w dzielnicy Ursus, na ul. Spisaka przy skrzyżowaniu z ul. Melcera. Zespół przystankowy uruchomiono 1 maja 2008 roku w związku ze zmianą nazwy przystanku Bodycha **01**, żeby nazwa nie myliła się z przystankiem Bodycha przy Sosnkowskiego.

Dwa miesiące później, 3 lipca, uruchomiono przystanek nr **02**. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej:

01: na żądanie: 207, **02**: na żądanie: 207.

²⁹ Źródło: <http://www.trasbus.com/liniabus191.htm>

31. Zespół przystankowy Nowotyska. Pierwotnie przystanek przy Dzieci



Przystanek "Nowotyska" przy Dzieci Warszawy, wrzesień 2023

Warszawy powstał w maju 2008 roku dla obsługi linii „207”, którą obsługiwał do sierpnia 2022 roku. W 2019 roku przystanek zaczął obsługiwać również linii „129” w obu kierunkach do krańca PKP Ursus i na Koło.

Ze względu na niewielką ilość korzystających z niego pasażerów, przystanek zawsze pełnił funkcję tzw. warunkowego – na żądanie. To także zadecydowało, że nie posiada wiaty przystankowej.

W zespole w chwili obecnej (2024 r) zatrzymuje się linia komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 129; **02**: na żądanie: 129.

32. Zespół przystankowy Orłąt Lwowskich. Początkowo w 1993 roku



Zespół przystankowy ZTM - Orłąt Lwowskich, źródło: Facebook.com

w zespole znajdowały się dwa przystanki przelotowe, nr **01** i nr **02** dla obsługi linii „716”. W 2004 w wyniku korekty tras na przystanki trafiły linie: „187”, „194” i „na żądanie nocny N85, a linie „716” przesunięto na pewien czas na inną trasę. W dniu 8 lutego 2014 roku, po uruchomieniu dużego przystanku (pętla-kraniec) Ursus-Niedźwiadek, przystanek nr **01** uległ likwidacji. 10 września 2016 r. zmieniono numer przystanku nr **02** na nr **01**. 16 lipca 2022 roku zespół zmienił charakter na warunkowy. W zespole zatrzymują się następujące

linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 177, 194, 401, 517, 716, N35, N85.

33. Zespół przystankowy Piastowska. Powstał w 2008 roku w wyniku korekty trasy linii „191” i skierowaniu jej do pętli przy Regulskiej. Ze względu na mały ruch pasażerski od samego początku przystanki były warunkowe – „na żądanie”. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 191, 207, **02**: na żądanie: 191, 207.

34. Zespół przystankowy PKP Gołębki. Zespół, składający się z jednego przystanku pełniącego funkcję pętli ulicznej, uruchomiono na ul. Wincentego Kadłubka w pobliżu ul. Konotopskiej 1 lipca 2010 roku dla linii „194” łączącej Ursus z Włochami i Wolą - linię przedłużono wówczas ze starej pętli Gołębki znajdującej się dawniej przy ul. Czerwona Droga. W dniu 1 stycznia 2016 roku dotychczasowy przystanek PKP Gołębki został przemianowany na Konotopska, natomiast nowy kraniec linii „194” o tej samej nazwie został uruchomiony na ul. Zielonej Gęsi. W zespole zatrzymują się pojazdy komunikacji miejskiej: **01**: krańcowy: 194.³⁰

35. Zespół przystankowy PKP Ursus. Historyczny już dzisiaj, zespół powstał wraz z uruchomieniem podmiejskiej linii „210” z Woli do Ursusa, osiedla Niedźwiadek – kraniec przy ulicy Wołodajewskiego (dzisiaj Keniga) 8 stycznia 1977 roku. Składał się dwóch przystanków. Jeden z przystanków mieścił się przed główną portiernią do ZM Ursus na Traktorzystów, a drugi przy zejściu z ulicy Traktorzystów na perony PKP Ursus. Dzisiaj oba przystanki są niemal w tym samym miejscu, co w 1977 roku. Wg nomenklatury MZK otrzymały nazwę ZM Ursus. Nazwę PKP Ursus, otrzymały w 1987 roku, kiedy w całej Warszawie uporządkowano nazewnictwo przystanków. Starą nazwą po 1987 roku - ZM Ursus - nazwano zespół przystanków poprzednio nazywanych - Traktorzystów Budoprzem. Przystanki do 2008 roku obsługiwały linie: „194”, „384” (od października 2002 do marca 2007)³¹, „394” (od lutego 1982 roku do października 2002)³² i podmiejskich: szczytowej „216-bis” (od października 1981 do marca 1984 na trasie ZM Ursus – Piastów/Warszawska), całodzienniej „216” i „716” (od czerwca 1985). Podobnie jak przed ponad 40 laty, przystanek w kierunku Woli, jest w swym kształcie niezmienny do dzisiaj. Wąski peron przystankowy, to jego swoisty znak rozpoznawczy i na dobrą sprawę zapewne długo nim pozostanie, choć należałoby przesunąć jego lokalizację poprzez cofnięcie w kierunku wyjścia z tunelu dla pieszych pod torami kolejowymi.

³⁰ <http://ztm.waw.pl/zmiany.php?c=102&i=694&l=1>

³¹ Linia „394” w 2002 funkcjonowała na trasie: MŁOCINY-UKSW – Wóycickiego – Pułkowa (powrót: Pułkowa – Dzierżoniowska – Dankowicka – Żubrowa – Wóycickiego – MŁOCINY-UKSW.) – Zgrupowania Armii Krajowej "Kampinos" – jezdni wzdłuż budynków dyrekcji huty – Huta – Kasprowicza – Sokratesa – Conrada – Powstańców Śląskich – Wrocławska – Radiowa – Powstańców Śląskich – Dźwigowa – Globusowa – Świerszcza – Traktorzystów – Jagiełły – Warszawska – Keniga – URSUS-NIEDŹWIADEK (pętla na ul. Keniga)

³² Linia w 1982 roku funkcjonowała na trasie: NOWE GÓRCE – Konarskiego – Górczewska – Powstańców Śląskich – Człuchowska – Lazurowa – Szeligowska – Połczyńska – Dźwigowa – Globusowa – Świerszcza – Traktorzystów – Jagiełły – Warszawska – Keniga – URSUS-NIEDŹWIADEK (pętla na ul. Keniga). Uruchomienie linii nastąpiło w związku z postulatami pracowników ZM Ursus dotyczącymi utworzenia bezpośredniego połączenia Jelonek z Ursusem, ale najbardziej do sprawnego przewozu mieszkańców „Niedźwiadka” do ZM Ursus – źródło: Trasbus

36. Zespół przystankowy PKP Ursus. Kraniec PKP Ursus został uruchomiony 1 maja 2008 roku. Początkowo od 1988 roku w zespole były tylko dwa przystanki przy ul. Traktorzystów, które funkcjonowały od stycznia 1977 roku, kiedy to uruchomiono linię podmiejską „210”, przekształconą w tym samym roku w „194”. W ciągu ponad 40 lat funkcjonowania zespół był stale modyfikowany, uzupełniany i na dobrą sprawę zapewne będzie jeszcze ulegał zmianom w przypadku pojawienia się nowych linii.



Przystanek "PKP Ursus" przy ul. Traktorzystów, foto: Mateusz Wawoczny - 2025

Po 2008 roku do zespołu włączono zespół przystankowy Kościuszki oraz uruchomiono przy ul. Regulskiej trzy przystanki na pętli autobusowej. Ponadto 24 maja 2008 roku utworzono też przystanek nr **12** przy ul. Wojciechowskiego. W 2011 roku pętla została przebudowana. W dniu 7 sierpnia 2014 roku, w związku z realizacją inwestycji drogowych na terenie dzielnicy Ursus oraz na wniosek Urzędu Dzielnicy Ursus, uruchomiono przystanki nr **13** oraz **16**, w związku ze zmianą trasy linii „207”, jednocześnie zawieszając funkcjonowanie przystanku nr **11**. Natomiast 10 września 2016 roku w zespole znalazł się przystanek nr **15**, zlokalizowany na ul. Sosnkowskiego, który wcześniej znajdował się w zespole Malinowa i nosił numer **04**. W dniu 1 listopada 2016 roku zmieniono numerację przystanków na pętli - w miejsce przystanków nr **10**, **08** oraz **07**, pojawiły się przystanki nr **21**, **22** oraz **24**, a także uruchomiono nowy przystanek nr **23**, który zlokalizowany jest na łuku pętli, tuż przy zawrotce. Ponadto, zmieniono ustawienie linii na krańcu - dla linii „129” ustanowiono przystanek nr **22**, dla „178” nr **24**, dla kursów skróconych linii „401” nr **21**, a nowy przystanek nr **23** obowiązywał jako przelotowy dla linii „207”,

w obu kierunkach. W dniu 10 września 2016 roku w zespole znalazł się przystanek nr **15**, zlokalizowany na ul. Sosnkowskiego, który wcześniej znajdował się w zespole Malinowa i nosił numer **04**.

W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 194; **02**: stały: 194; **04**: stały: 187, 207, 401; **05**: stały: 129, 187, 207, 401; **06**: stały: 129; **11**: stały: 187; **12**: stały: 187, 194; **13**: zawieszony; **15**: na żądanie: N35, N85; **16**: zawieszony; **21**: krańcowy: 129, okresowy krańcowy: 401; **22**: stały: 207; **23**: zawieszony, **24**: stały: 207.

37.Zespół przystankowy PKP Ursus Północny. W celu rozszerzenia obsługi komunikacyjnej północno-wschodniej części Ursusa oraz poprawy



obsługi komunikacyjnej nowej siedziby Urzędu Gminy przy pl. Czerwca 1976 r. i skomunikowania jej z południową częścią Ursusa, od dnia 2.04.2002 roku autobusy linii „177” zostały wycofane z ulic: Pużaka, Sławka oraz Bohaterów Warszawy i skierowane od strony Okęcia od skrzyżowania: Sosnkowskiego/ Pużaka/ Kompanii Kordian ulicami: Kompanii Kordian - Regulską - Sosnkowskiego - Kościuszki - Cierlicką - Gierdziejewskiego - Posag 7 Panien - Szamoty - Traktorzystów do nowego krańca na pl. Czerwca 1976 r.³³ Początkowo w zespole znajdowały się tylko dwa przystanki nr **01** i nr **02**, uruchomione 2 kwietnia 2002 i położone na ul. Szamoty przeznaczone do obsługi trasy linii „177” (Okęcie-Ursus Ratusz). Z chwilą ukończenia budowy al. 4 Czerwca 1989 roku i jej oddania do użytku 12 października 2013 roku otwarto dwa kolejne przystanki nr **03** i nr **04**, ulokowane na al. 4 Czerwca 1989 r. dla

³³ <http://www.ztm.waw.pl/archiwum/20020402.htm>

obsługi linii „194”. Równocześnie likwidacji uległ znajdujący się tam dawniej zespół przystankowy - Księdza Chrościckiego. Zespół zyskał również na znaczeniu, gdyż pośrednio stał się węzłem przesiadkowym dla pasażerów korzystających z połączeń kolejowych realizowanych przez stację Warszawa Ursus Północny. Mimo to do 14 stycznia 2023 obowiązywał jako na żądanie.

W 2018 zespół zaczął obsługiwać autobusy linii „220”.

Dziś (2024) w zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 177, 207; **02**: na żądanie: 177, 207, **03**: stały: 177, 194, 220, na żądanie: N85; **04**: stały: 177, 194, 220, na żądanie: N85.

38. Zespół przystankowy PKP Ursus-Niedźwiadek. Zespół pełnił funkcję krańca autobusowego w latach 1980- 2014 pod nazwą Ursus Niedźwiadek.



Po oddaniu do użytku w 2014 roku przystanku kolejowego Warszawa Ursus Niedźwiadek, zespół otrzymał obecną nazwę. Pomysł wybudowania pętli autobusowej, jako jednego z elementów węzła przesiadkowego powstał jeszcze w latach 70-tych XX wieku, kiedy to powstała koncepcja wybudowania stacji Ursus-Niedźwiadek. Niestety, niemal do 2000 roku, pozostała tylko koncepcją – pomysłem, odkurzonym czasami podczas sesji Rady Gminy w dyskusjach nad potrzebą stworzenia nowoczesnego systemu transportu zbiorowego w Ursusie. Dopiero po 2000 roku koncepcja zaczęła zamieniać się w konkretne plany. Pierwsze plany powstały w 2010 roku, a w 2012 Zarząd Transportu Miejskiego i Polskie Linie Kolejowe ogłosiły przetarg na budowę przystanku kolejowego Warszawa Ursus Niedźwiadek. W styczniu 2014 uruchomiono przystanek kolejowy. Dnia 10 września 2016, po otwarciu pętli autobusowej przy ul. Orłąt Lwowskich zespół zmienił swój charakter z krańcowego na

przelotowy. Pełni ważną funkcję węzła przesiadkowego dla mieszkańców głównie Niedźwiadka typu: kolej-autobus.

W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 187, **02**: stały: 177, 194, 401, 517, 716, na żądanie: N85; **04**: stały: 177, 187, 194, 401, 517, 716, na żądanie: N85, krańcowy: N35.

39. Zespół przystankowy Plac Tysiąclecia. W historii przystanków komunikacji miejskiej w Ursusie, obok krańca na osiedlu „Niedźwiadek”, ma on bodajże najdłuższą historię miejsca dla tzw. zatrzymań pojazdów



publicznego transportu zbiorowego m. st. Warszawy. Jego początki sięgają połowy czerwca 1975 roku, kiedy to na skutek wielu interwencji Rady miasta Ursus, różnych czynników społecznych i samych mieszkańców, Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe uruchomiło linie mikrobusową z PKP Włochy do osiedla „Niedźwiadek”.³⁴ Przystanek pośredni umiejscowiono na placu Tysiąclecia. Linie mikrobusową zlikwidowano 18 września 1979 roku, a 16 września miejsce mikrobusów przejęły autobusy linii „191”. Wg nazewnictwa MZK przystanek autobusowy był określany jako „Boh. Warszawy przed 1Maja”.³⁵ W ramach porządkowania nazewnictwa przystanków w 1987 zespół przystankowy w postaci właściwie wówczas jednego przystanku na placu otrzymał nazwę „Obrońców Helu” i obsługiwał do 1994 roku tylko jedną linię.

We wrześniu 1994 roku przystanek zaczął obsługiwać autobusy linii „401”, która była po części spełnieniem postulatów mieszkańców i władz wówczas gminy Warszawa Ursus uruchomienia komunikacji autobusowej

³⁴ Głos Ursusa wydanie z czerwca 1975 roku, zasoby Mazowieckiej Biblioteki Cyfrowej.

³⁵ Polecenie służbowe dyr. ds. ruchu MZK z dnia 5 września 1979 roku nr 35/79/R w sprawie uruchomienia linii autobusowej nr „191” z dniem 13 września 1979 roku.

z Ursynowem.³⁶ We wrześniu 1999 roku na przystanku zaczął zatrzymywać się autobus linii „187”. Do 1 maja 2008 roku zespół nosił nazwę Obrońców Helu i składał się jedynie z przystanku nr **02**. Od 2 maja to uruchomiono przystanek nr **01** i zmieniono nazwę na obecną – Plac Tysiąclecia. Co prawda było to kolejne w Ursusie złamanie zasad ZTM-u nazewnictwa przystanków, które opiera się na nazywaniu od najbliższych miejsca zatrzymania ulic poprzecznych, ale wobec licznych postulatów mieszkańców, szczególnie starego Ursusa, przyzwyczajonych do lokalnej nazwy – przystanek na placu, nie mogło być niespełnione przez urzędników ZTM i miasta. Notabene gorąco wspieranych przez radnych dzielnicy Ursus.

Również w 2008 roku zespół przystankowy zaczął obsługiwać linię „207”.

W latach 2013 – 2022 zespół przystankowy obsługiwał linię „129”

Dzisiaj (2024) w zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej:

01: stały: 187, 207, 401; **02:** stały: 187, 207, 401.



Zespół przystankowy ZTM - PKP Ursus, źródło: Fandom.com;

³⁶ W 1994 roku linia „401” miała przebieg: URSUS-NIEDŹWIADEK (pętla na ul. Keniga) – Keniga – Warszawska – Jagiełły – Łalki – Cierlicka – Kościuszki – Spisaka – Kompanii Kordian – Pużaka – Sławka (powrót: Sławka – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Cierlicka) – Dzieci Warszawy – Ryżowa – Kleszczowa – Łopuszańska – Hynka – Sasanki – Marynarska – aleja Wilanowska – aleja Lotników – Puławska – Pileckiego – Ciszewskiego – Cynamonowa – Gandhi – Dereniowa – Płaskowickiej – NATOLIN PÓŁNOCNY. Źródło: Trasbus.

40. Zespół przystankowy Plutonu Torpedy. Zespół przystankowy uruchomiono 26 września 2008 roku. Głównie dla obsługi linii „207” obsługiwanej taborem mikrobusowym i zapewniającej częste połączenie Starego Ursusa, Czechowic i Skoroszy ze stacją kolejową Ursus. W październiku 2022 roku zmieniono trasę linii „207”, a przystanek do dziś obsługuje tylko linię „129”.

W zespole zatrzymują się linia komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 129;

02: na żądanie: 129.



41. Zespół przystankowy Posag 7 Panien. Zespół przystankowy,



składający się jedynie z przystanków oznaczonych, jako **01** i **02**, uruchomiono 2 kwietnia 2002, w związku z przedłużeniem trasy linii „177” do krańca przy placu Czerwca 1976 roku. Wówczas trasa linii biegła w zasadzie wśród pól i pozostałości po ZM Ursus w większości opuszczonych i demolowanych hal fabrycznych. Linia miała ułatwić dojazd pracownikom licznych wówczas firm prywatnych,

które podnajmowały hale na swoją działalność gospodarczą. Teren pofabryczny w zasadzie miał pozostać przestrzenią przemysłowo-usługową, ale plany uległy zmianie i dzisiaj powstają, niczym grzyby po deszczu kolejne osiedla mieszkaniowe. To powoduje pewną presję mieszkańców na rozwój transportu publicznego poprzez budowę kolejnych przystanków, zwiększonej ilości autobusów, itd. Jak na razie zespół spełnia swoje zadanie obsługi pasażerskiej, ale zapewne tylko do pewnego czasu.

W dniu 12 października 2013 roku, w związku z otwarciem kolejnego odcinka al. 4 Czerwca 1976 roku, uruchomiono przystanki nr **03** i **04**.

W dniu 29 listopada 2013 roku, w związku z czasowym zamknięciem ul. Cierlickiej i skierowaniem na objazd linii „177” uruchomiono przystanek nr **05**. Dnia 7 stycznia 2014 roku, w związku z otwarciem wiaduktu na ul. Gierdziejewskiego i skierowaniem nań linii „197” (linia kursowała do lutego 2022 roku)³⁷, uruchomiono przystanek nr **06**. 16 lipca 2022 roku przystanki o numerach **01** i **02** wydzielono do nowego zespołu Habicha. Jednocześnie zmieniono numerację przystanków **05** i **06** na kolejno **01** i **02**.

W zespole zatrzymują się autobusy linii komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 207, 716; **02**: na żądanie: 194, 716; **03**: na żądanie: 177, 194; **04**: na żądanie: 177, 207.

42. Zespół przystankowy Prażmowska. W historii przystanków w Ursusie



jest to jeden z nielicznych przystanków, który był nie tylko przelotowym, ale i końcowym dla linii. Przystanek został uruchomiony w 1989 roku dla linii „191”. W 1996 roku wycofano linię „191” i umieszczono tu kraniec linii „177”, jednak niecałe dwa miesiące później linia „191” powróciła na Prażmowską. W 2005 roku wycofano z Prażmowskiej linię „177”.

43.



W nocy z 31 maja na 1 czerwca 2009 roku, w związku z reorganizacją komunikacji nocnej, dotarli do zespołu przystankowego linii „N35” i „N85”. Niecały miesiąc później zaczął do przystanku dojeżdżać autobus linii „178”. Dnia 1 maja 2008 w związku z kolejną reorganizacją komunikacji w Ursusie z ulicy Prażmowskiej wycofano linie „178” i „191”, a w zamian skierowano „129”, który miał kraniec w zespole PKP Ursus. Linia

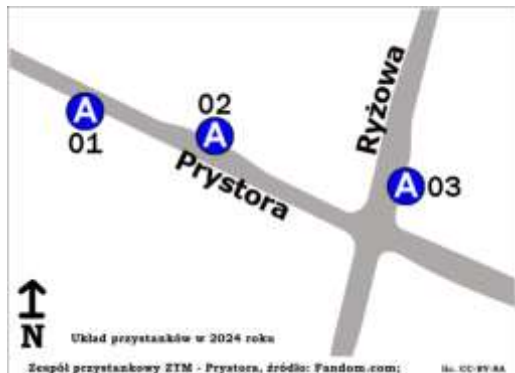
³⁷ W styczniu 2015 linia „197” biegła trasą: GWIAŹDZISTA – Gwiazdzysta (powrót: Gwiazdzysta – Wybrzeże Gdyńskie – GWIAŹDZISTA.) – Podleśna – Marymoncka – aleja Zjednoczenia – Żeromskiego – Perzyńskiego – Rudnickiego – Powązkowska – Obrońców Tobruku – Księcia Bolesława – Księcia Janusza – Obozowa – Ciołka (powrót: Ciołka – Newelska – Księcia Janusza) – Górczewska – Olbrachta – Redutowa – Wolska – Połczyńska – Gierdziejewskiego – Lalki – Jagiełły – Wojciechowskiego – Keniga – URSUS NIEDŹWIADEK (pętla na ul. Keniga). Źródło: Trasbus.

„129” obejmująca przystanek przy Prażmowskiej funkcjonowała do czerwca 2013 roku.

Również w maju 2008 roku uruchomiono linię „207”, której trasa biegła przez przystanki zespołu. W chwili obecnej jest to jedyna linia dzienna obsługiwana przez zespół.

W zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 207, N35, N85; **02**: na żądanie: 207, N35, N85.

44. Zespół przystankowy Prystora. Znajduje się przy skrzyżowaniu ul



Prystora i Ryzowej na terenie osiedla Skorosze w warszawskim Ursusie. W latach 2003-2010 kawałkami, w miarę rozbudowy osiedla, powstawała ulica Prystora.

W 2008 roku połączono ulice Składkowskiego poprzez Prystora z Ryzową a w maju powstał zespół przystankowy dla obsługi linii „178” i

„207”.

W chwili obecnej (2024) zespół obsługuje linie komunikacji miejskiej:

01: stały: 178, 207; **02**: stały: 178, 207; **03**: stały: 178, 207.

45. Zespół przystankowy Przemysława II. Zespół został uruchomiony 1 lipca 2010 roku po przedłużeniu trasy linii „194” do nowej pętli PKP Gołębki. Zespół początkowo nosił nazwę Przemysława, a obecna nazwa została wprowadzona 7 sierpnia 2014 roku w związku z oficjalnym usankcjonowaniem nazwy ul. Przemysława II.

Zespół obsługuje na jednym przystanku jedną linię komunikacji miejskiej:

02: na żądanie: 194.



Przystanek "Habicha" przy ul. Posagu 7 Panien, foto: Mateusz Wawoczny - 2025

46. Zespół przystankowy Regulska.



Zespół a właściwie pętla, kraniec została uruchomiona 15 listopada 2003 roku dla skierowanej do Ursusa linii „129”. W dniu 3 stycznia 2005 roku dołączyła do niej linia „178”. Początkowo autobusy zawracały kryterium ulicznym Regulska – Bodycha – Noworegulska. Było to tymczasowe rozwiązanie do czasu wybudowania i oddania do użytku w dniu 15 stycznia 2007 roku nowej pętli w formie łezki.

Od 1 maja 2008 roku, w związku z reorganizacją komunikacji w Ursusie, wycofano stąd „129” i „178”, a w zamian skierowano „191” i „207”.

W zespole kończą tzw. półpętli dwie linie komunikacji miejskiej:

01: dla wsiadających: 191; **02:** krańcowy: 207, dla wysiadających: 191.



47. Zespół przystankowy Salomea.

Położony na osiedlu Skorosze w dzielnicy Ursus, na Alejach Jerozolimskich w rejonie węzła drogowego "Salomea", gdzie łączą się Aleje Jerozolimskie, al. 4 Czerwca 1989 roku i droga S7. Zespół uruchomiono 30 marca 2015 roku dla linii „717” po wnioskach mieszkańców. Wcześniej od sierpnia do listopada 2014 roku w rejonie węzła funkcjonował tymczasowy przystanek Salomea 54 w związku z objazdami „189”, „N01” i „N35” przy przebudowie ul. Kleszczowej. W zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01:** na żądanie: 717, 817; **02:** na żądanie: 717, 817.

48. Zespół przystankowy Skorosze. Zespół przystankowy został uruchomiony dnia 1 maja 2008 roku w związku z reorganizacją komunikacji w Ursusie –



wcześniej nazwę Skorosze nosił obecny przystanek Dzieci Warszawy, położony na skrzyżowaniu ulic Dzieci Warszawy i Ryżowej. Uruchomienie przystanków wiązało się z objęciem komunikacją tego rejonu, dotąd nieskomunikowanego. Skierowano wówczas przez ul. Składkowskiego linie „177”, „178” i nową linię „207”, która

wówczas kończyła trasę na Skoroszach. Przystanki nr **01** i nr **02** znalazły się na wysokości supermarketu Leroy Merlin, a zawracanie linii „207” odbywało się przez rondo na skrzyżowaniu ulic Starodęby i Składkowskiego. Dnia 7 sierpnia 2014 roku w tym rejonie wdrożono nową organizację ruchu, w związku z zakończeniem prac na ul. Skoroszewskiej i wybudowaniem tam nowych zatoczek przystankowych. Przeniesiono przystanki z ul. Składkowskiego na Skoroszewską, a dotychczasowe przystanki uległy likwidacji. W dniu 18 stycznia 2016 roku na ul. Starodęby za skrzyżowaniem z ul. Skoroszewską uruchomiono nowy przystanek krańcowy numer **04**, na którym swoją trasę kończą kursy skrócone linii „178”. Od 16 lipca 2022 linia „178” kończy tu trasę we wszystkich kursach. W zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 178, 207, 220; **03**: zawieszony; **04**: krańcowy: 178.



Przystanek "Hassa" przy ul. Sosnkowskiego - wrzesień 2023

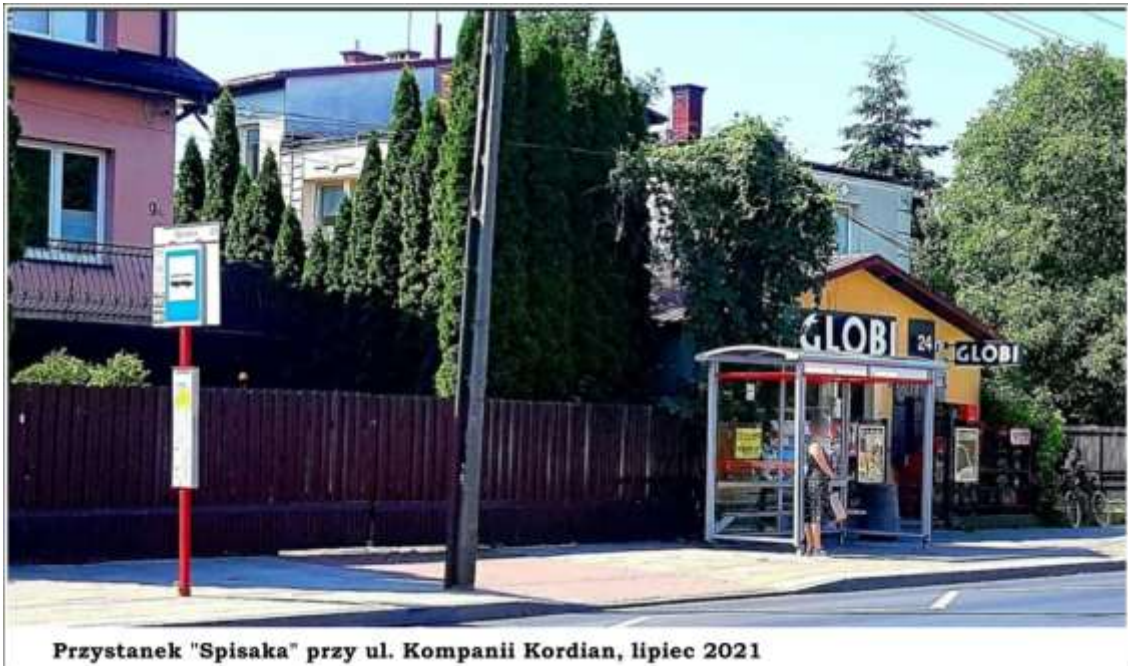
49. **Zespół przystankowy Skoroszevska.** Zespół Skoroszevska, składający się jedynie z przystanków nr **01** i **02**, uruchomiono 24 października 2002 rok]. Przystanek nr **03** uruchomiono 20 lipca 2013 roku. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 129, 191, 207, 401, 517, na żądanie: N35; **02**: stały: 129, 191, 207, 220, 401, 517, na żądanie: N35; **03**: stały: 220.



50. **Zespół przystankowy Składkowskiego.** Zespół, składający się początkowo jedynie z przystanku nr **02**, został uruchomiony 1 marca 2013 roku w związku z otwarciem al. 4 Czerwca 1989 roku, wówczas zmieniono trasę linii 394, którą skierowano właśnie tutaj na nowo wybudowaną pętlę uliczną, zaś 7 sierpnia 2014 roku uruchomiono nowy przystanek nr **04**. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **02**: zawieszony; **04**: na żądanie: 178, 207, 220.



- 51. Zespół przystankowy Sosnkowskiego.** Powstał w 2000 roku po gruntownym remoncie ulicy Pużaka i jej poszerzeniu, co umożliwiło skierowanie autobusów w dwóch kierunkach. Położony w Ursusie na ulicach Pużaka i Kompanii AK Kordian w obrębie skrzyżowania z ul. Sosnkowskiego. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01:** stały: 191, 517, na żądanie: N35, N85; **02:** stały: 191, 517, na żądanie: N35, N85.



- 52. Zespół przystankowy Spisaka.** Aktualna nazwa powstała w 1986 roku w wyniku porządkowania Systemu Informacji Przystankowej, choć sam przystanek powstał z chwilą uruchomienia linii „191” we wrześniu 1979 roku dla autobusów jadących w kierunku pl. Narutowicza. Wówczas nie miał jeszcze nazwy a w nomenklaturze MZK występował jako – przystanek – Brygad Międzynarodowych za Spisaka (dzisiaj Kompanii AK Kordian za Spisaka).³⁸ Ten pierwszy przystanek z 1979 roku, praktycznie istnieje do dziś niemal w tym samym miejscu. Do 10 października 1993 roku obsługiwał tylko jedną linię „191”. Natomiast od 11 października również linię „517”, choć sama linia funkcjonowała od 1 lutego. Autobusy linii „191” i „517” zatrzymują się na przystanku do dziś. W maju 1995 na przystanku zaczęły zatrzymywać się autobusy nowej linii przyspieszonej „401”, które korzystały z niego do maja 2008 roku.³⁹ W czerwcu 1998 roku zespół zaczął obsługiwać wozy linii pospiesznej „E-5”. W maju 2008 roku linie „E-5” zastąpiła w Ursusie linia „405”. We wrześniu 1999 roku w zespole zaczęły zatrzymywać się autobusy linii „187”. W porównaniu do czasookresu funkcjonowania innych linii w zespole były to raczej kilku miesięczne epizody, choć trwające niemal do

³⁸ Polecenie służbowe dyr. ds. ruchu w MZK nr 35/79/R z dnia 5 września 1979 roku. zbiory archiwum MZA

³⁹ <http://www.trasbus.com/liniabus401.htm>

końca sierpnia 2007 roku najczęściej związane z licznymi remontami ulic w Ursusie, kiedy trasy objazdowe prowadziły ulicami Spisaka czy Kompanii Kordian.



W kwietniu 2002 roku w zespole zaczęły zatrzymywać się autobusy linii „177”. Z przerwami, głównie z powodu różnych prac drogowych na trasie linii, wozy MZA korzystały z zespołu do lutego 2022 roku. W związku z rozpoczęciem prac remontowych na ulicy Walerego Sławka, zmieniono marszrutę linii i wycofano jej przebieg przez zespół przystankowy Spisaka. W listopadzie 2003 roku w Zespole (przystanki wzdłuż ul. Kompanii Kordian) zaczęły zatrzymywać się autobusy linii „129”. Linia trafiła do Ursusa w ramach tzw. Korekty trasy (wydłużenia), co miało być po części realizacją postulatów pasażerów dotyczących zapewnienia bezpośredniego połączenia południowej części Ursusa z Wolą oraz zapewnieniem obsługi komunikacyjnej dla osiedla mieszkaniowego „Jerozolimskie - Górna Droga” zlokalizowanego w rejonie skrzyżowania ulic Regulską/Bodycha. Linia funkcjonowała w zespole z przerwami do początków czerwca 2012 roku.

W styczniu 2005 roku na przystankach w zespole zaczęły zatrzymywać się autobusy linii „178”. W trakcie licznych zmian tras, korekt zatrzymywały się praktycznie na każdym z przystanków w różnych kierunkach. Linia korzystała z zespołu do kwietnia 2022 roku.

Krótki, bo zaledwie dwuletni epizod (5 maja 2005 – 20 lipca 2007) w zespole miała linia „405”.

Od maja 2008 roku do dziś z zespołu przystankowego korzystają autobusy linii „207”

W zespole w 2024 roku zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 191, 517, na żądanie: N35, N85; **02**: na żądanie: 191, N35, N85; **03**: na żądanie: 207; **04**: stały: 517, na żądanie: 207.

53. Zespół przystankowy Starodęby. Zlokalizowany przy skrzyżowaniu Alej Jeruzolimskich z ul. Starodęby. Obecny zespół Starodęby, wówczas pod nazwą - Niecała (od ulicy w Opaczu) i składający się z przystanków **01** i **02**,



uruchomiono 24 maja 2003 roku. Przystanek nr **04** uruchomiono 5 września 2005 roku jako krańcowy dla linii „405”, a także zmieniono wtedy nazwę zespołu na obecną - Starodęby. Po przedłużeniu linii do krańca Ursus-Niedźwiadek 5 maja 2008 roku zespół pełnił charakter przelotowy aż do 5 lutego 2011 roku.

Przez pewien czas, po roku 2011 w zespole kończyły skrócone kursy sobotnie autobusy linii „177”. Ostatecznie w dniu 29 listopada 2013 roku zlikwidowano kursy skrócone, a zespół ponownie stał się przelotowym. Ze względu na dużą odległość do osiedla i sklepów nie cieszy się zbyt dużą popularnością wśród pasażerów i funkcjonuje jak warunkowy „na żądanie”. W zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej:

01: na żądanie: 220, 717, 817, **02**: na żądanie: 207, 717, 817; **04**: na żądanie: 207, 220.

54. Zespół przystankowy Suchy Las. Zespół przystankowy miał zostać



pierwotnie uruchomiony 1 maja 2008. Ostatecznie uruchomiono go dopiero 3 lipca tego samego roku. Powstał na życzenie okolicznych mieszkańców w celu ułatwienia im dojazdów do innych przystanków i urzędu dzielnicy, stacji PKP Ursus. Obsługuje linię „207” nazywaną przez mieszkańców „turystyczną”, gdyż przejazd całej trasy, to swoista wycieczka po dzielnicy i możliwość obserwacji zachodzących w dzielnicy pozytywnych zmian. W zespole zatrzymują się linie komunikacji

miejskiej: **01**: na żądanie: 207; **02**: na żądanie: 207.

55. Zespół przystankowy Szancera. Zespół został uruchomiony z chwilą uruchomienia linii „191” pod nazwą „Dzieci Warszawy przed Przodowników Pracy”⁴⁰ i zamiennie „Ursus-Technikum” od pobliskiego Zespołu Szkół

⁴⁰ Polecenie służbowe dyr. ds. ruchu w MZK nr 35/79/R z dnia 5 września 1979 roku. zbiory archiwum MZA.

Zawodowych wówczas nr 81/82 przy ulicy Dzieci Warszawy we wrześniu 1979 roku. Choć przystanek komunikacji publicznej powstał jeszcze w 1975 roku na potrzeby obsługi linii mikrobusowej MPT na trasie Warszawa Włochy PKP – Ursus os. Niedźwiadek. W ramach reformy nazewnictwa przystankowego w 1987 zespół otrzymał nazwę – Poczty Gdańskiej.



Przystanek "Szancera" przy ul. Dzieci Warszawy- 2025, foto: Mateusz Wawoczny

W 2001 roku przeniesiono z zespołu przystanek w kierunku centrum z Walerego Sławka (Przodowników Pracy) bliżej ulicy Tomcia Palucha i stworzono nowy jednoprzystankowy zespół pod nazwą – Tomcia Palucha na ulicy Dzieci Warszawy. W 2008 roku w wyniku kolejnej reformy

i



Zespół przystankowy ZTM - Szancera, źródło: Fandom.com;

porządkowania linii, infrastruktury komunikacyjnej w Ursusie następuje zmiana nazw przystanków Poczty Gdańskiej i Tomcia Palucha na Szancera i połącznie ich w jeden zespół przystankowy. Obecna nazwa dla obu przystanków przy Dzieci Warszawy w kierunku Niedźwiadka, jak i centrum, obowiązuje od 1 maja 2008 roku.

W zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 129, 191, 207, 401, 517, na żądanie: N35; **02**: stały: 129, 191, 207, 401, 517, na żądanie: N35.

56. **Zespół przystankowy Śmigielska.** Położony jest przy skrzyżowaniu ulic Śmigielskiej i Warszawskiej. Powstał w styczniu 1977 roku dla obsługi najpierw linii „210” a później „194”. Przez kilka lat zasłynął jako przystanek w polu, szczególnie w kierunku osiedla, pozbawiony wiaty



Przystanek "Śmigielska" przy ul. Warszawskiej - lipiec 2024

przystankowej i wyposażony jedynie w słupek z tarczą. Dla mieszkańców pobliskich domków jednorodzinnych na Gołąbkach, czekanie na autobus bez gwarancji dostania się do środka, gdyż niemal każdy w godzinach szczytu był wypełniony pracownikami ZM Ursus wracającymi z pracy, nie należało do przyjemności. W zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 177, 194, 401, 517, 716, na żądanie: N35, N85; **02**: stały: 177, 194, 401, 517, 716, na żądanie: N35, N85.

57. **Zespół przystankowy Ursus-Niedźwiadek-Keniga - historyczny.** Jeden z najstarszych w Ursusie, dziś już nie istniejący w swym pierwotnym, początkowym miejscu. Powstał w styczniu 1977 (uruchomienie 8 stycznia) w ciągu ulicy Mariana Keniga w Ursusie, wówczas jeszcze jako samodzielnego, podwarszawskiego miasta. Początkowo był przystankiem końcowym i początkowym dla podmiejskiej

linii „210”.⁴¹ Linie obsługiwało 5 autobusów marki Jelcz Mex z zajezdni MZK – Redutowa. Linia cieszyła się ogromną popularnością wśród mieszkańców osiedla Niedźwiadek, szczególnie w godzinach dojazdów do pracy i szkół. Autobusy praktycznie w godzinach szczytu były przepełnione i wielu pasażerów rezygnowało z jazdy.

Z dniem 1 października 1977 roku linie podmiejską „210” przekształcono w linię miejską „194” w związku z połączeniem Ursusa i Warszawy. Trasa linii nie uległa zmianie, jedynie przenumerowaniu. Nie poprawiły się także standardy jakościowe i była ona nadal przepełniona.

W roku 1979 (16 września) przystanek przy Keniga stał się także końcowym dla linii „191” i nocnej „605”. Linia „191” była obsługiwana aż 9 autobusami i dość szybko okazało się, że kraniec dla dwóch linii jest za mały (za mała zatoczka). Powstała koncepcja wybudowania w końcu ulicy Keniga dużej pętli autobusowej dla 2-3 linii z przystankami dla wysiadających, wsiadających i miejscami technicznymi dla autobusów. Ostatecznie przystanek końcowy zlikwidowano w 1982 roku z chwilą oddania do użytku nowej pętli na Keniga przy skrzyżowaniu z ulicą Orłąt Lwowskich. Sam przystanek końcowy nieco cofnięto w kierunku Warszawskiej i stał się on przystankiem przelotowym.

58. Zespół przystankowy Ursus-Niedźwiadek. Dzisiaj położony na osiedlu „Niedźwiadek” w Ursusie w ciągu ul. Orłąt Lwowskich. Jego budowę



wymusiła po części szybko postępująca urbanizacja nie tylko osiedla Niedźwiadek, ale także pobliskich Gołębek, jak także dogęszczanie nowymi blokami osiedli. Pętla przy PKP Niedźwiadek z każdym rokiem stawała się

⁴¹ CMENTARZ WOLSKI – Fort Wola – Wolska – Połczyńska – Dźwigowa – Globusowa – Świerszcza – Traktorzystów – Jagiełły – Warszawska – Keniga – KENIGA (powrót: KENIGA – Keniga – Wojciechowskiego – Traktorzystów). Źródło: trasbus.com

coraz bardziej ciasna i tym samym nie miała szans na dalszy rozwój, a szczególnie przyjęcia nowych linii, które z czasem muszą powstać. Włodarze dzielnicy Ursus zaczęli zastanawiać się nad budową nowej pętli, gdyż to na nich spoczywa zapewnienie mieszkańcom dobrej, szybkiej obsługi komunikacyjnej w samej dzielnicy, jak i z innymi częściami Warszawy. Nowa pętla musiała znaleźć się w niedalekiej odległości od krańca – PKP Niedźwiadek, być znacznie większa i przystosowana do obsługi znacznie większej liczby linii autobusowych.



Jedne z pierwszych rozmów włodarzy z ZTM-em odbyły się jeszcze w lipcu 1996 roku i wtedy padła propozycja rozbudowy pętli na Keniga albo budowy zupełnie nowej przy Orląt Lwowskich.⁴² Po wielu dyskusjach i „kilku latach” wybrano, jako lokalizację dla nowej pętli teren przy ul. Orląt Lwowskich, nieopodal nowo wybudowanego wiaduktu nad torami kolejowymi. Rokującego zapewnienie na pewien czas nie tylko dobrej obsługi już funkcjonujących linii, ale także przyjęcia planowanych 2-3 nowych zarówno międzydzielnicowych jak i lokalnych dzielnicowych. Prace projektowe rozpoczęły się pod koniec 2014 roku, a budowa samego krańca rozpoczęła się dnia 3 września 2015 roku. Wszystkie prace ukończono do września 2016 roku, a oficjalne otwarcie nowego krańca i dopuszczenie go do eksploatacji nastąpiło dnia 10 września 2016 roku. Dotychczasowy zespół Ursus-Niedźwiadek został zlikwidowany i tym samym zakończono jego nieprzerwaną, barwną historię funkcjonowania w rejonie ulicy Keniga od 1980 roku.

⁴² Dziennik Ursusa nr 7 z lipca 1996 roku, art. „Autobusowe łamigłówek”.

Dotychczasowe przystanki przelotowe nr **01**, **02** oraz **04** z zespołu Ursus-Niedźwiadek zostały przeniesione do nowego zespołu Keniga, utrzymując te same numery (**01**, **02** oraz **04**).

Dotychczasowe przystanki przelotowe nr **08**, **11** oraz **12** z zespołu Ursus-Niedźwiadek zostały przeniesione do nowego zespołu PKP Ursus-Niedźwiadek, uzyskując numery (kolejno) **04**, **01** oraz **02**.

Dotychczasowe przystanki krańcowe nr 03, 05, 06 oraz 07 z pętli Ursus-Niedźwiadek zostały zlikwidowane, a w miejscu dotychczasowej pętli utworzono parking. Zmieniono oraz wydłużono trasy linii „187”, „197”, „401” oraz „517” do nowego krańca, a zespół przy ulicy Keniga zyskał status przelotowego.⁴³ Przed uruchomieniem zespołu obecny przystanek nr **06** należał do zespołu Ursus-Sanktuarium i nosił nr 53. Na pętli swoje kursy kończyły wówczas linie „187”, „197”, „401” i „517”. W dniu 16 lipca 2022 roku, w ramach zmian tras linii autobusowych po otwarciu stacji metra na Bemowie, linię „197” zastąpiła linia „177”.

W zespole zatrzymują się autobusy linii komunikacji miejskiej: **01**: krańcowy: 177; **02**: dla wysiadających: 187, 401, 517; **03**: dla wsiadających: 517; **04**: dla wsiadających: 401; **06**: dla wsiadających: 187; **71**: techniczny: nieużywany.



Przystanek "Ursus-Ratusz" przy pl. Czerwca, foto: Mateusz Wawoczny - 2025

59. Zespół przystankowy Ursus-Ratusz. Położony w obrębie skrzyżowania al. 4 Czerwca 1989 roku i ul. Traktorzystów, w pobliżu Urzędu Dzielnicy Ursus. Historia jego powstania sięga roku 1977, kiedy to uruchomiono linię „210” a zespół dwóch przystanków, po jednym w każdym kierunku nazwano – Traktorzystów - Budoprzem. Od nazwy przedsiębiorstwa

⁴³ https://warszawa.fandom.com/wiki/Historia_zespołu_przystankowego_Ursus-Niedźwiadek

budowlanego „Budoprzem” rozbudowującego ZM Ursus, które w pobliżu przystanku miało swoją tymczasową, kontenerową dyrekcję. W 1987 roku w ramach reformy przystankowej zmieniono nazwę zespołu na – ZM Ursus. Nazwa zespołu utrzymała się do 2 kwietnia 2002 roku, kiedy to zmieniono nazwę zespołu z ZM Ursus na Plac Czerwca 1976 roku, a także uruchomiono przystanek nr **03**. Po raz kolejny w dniu 20 maja 2005 roku z inicjatywy m. in. mieszkańców dzielnicy zmieniono nazwę zespołu na obecną⁴⁴.

W zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 194, 228; **02**: stały: 194, 207, 228; **03**: krańcowy: 207, 228; **05**: na żądanie: 220, N85; **06**: na żądanie: 177, 194, 220, N85; **07**: na żądanie: 177, 207; **08**: na żądanie: 177, 207.



- 60. Zespół przystankowy Ursus-Sanktuarium.** Położony w Ursusie, na ul. Orłąt Lwowskich, przy skrzyżowaniu z ul. Zagłoby. Kraniec Ursus-Sanktuarium został uruchomiony dnia 1 czerwca 2013 roku, w związku z projektem racjonalizacji tras autobusowych, jednak jego położenie było szeroko krytykowane, ponieważ znajdował się blisko drzew i pasażerowie mieli problem z wysiadaniem z autobusu. Jako pierwszą skierowano tutaj linię 129, którą już po kilku miesiącach zastąpiła okresowa linia 307, która została zawieszona na okres wakacji w 2015 roku i już po nich nie powróciła na ulice Warszawy. Dnia 10 września 2017 roku przeniesiono dotychczasowy przystanek nr 53 do nowego zespołu Ursus-Niedźwiadek. Do dnia 1 czerwca 2013 roku zespół ten nosił nazwę Zagłoby, jednak, z powodu dublowania nazwy istniejącego zespołu o tej samej nazwie na Bemowie nazwa została zmieniona na dzisiejszą. Proboszcz sanktuarium starał się o zmianę nazwy zespołu na Sanktuarium M.B. Fatimskiej, jednak ostatecznie komisja ds. nazewnictwa miejskiego m. st. Warszawy uargumentowała zmianę na dzisiejszą nazwę tym, że istnieją już przystanki Rakowiecka-Sanktuarium i Siekierki-Sanktuarium i należy trzymać się reguły. W zespole zatrzymują się następujące linie

⁴⁴ <https://um.warszawa.pl/-/przystanki-beda-ochrzczone>

komunikacji miejskiej: **01**: stały: 187, 194, 716, na żądanie: N35, N85; **02**: stały: 187, 194, 716, na żądanie: N85.

- 61.**Zespół przystankowy Walerego Sławka.** Położony w obszarze MSI Skorosze, w Ursusie, na ul. Poczty Gdańskiej, przy skrzyżowaniu z ulicami Sławka i Dzieci Warszawy. Zespół uruchomiono 29 listopada 2013 roku, w związku z modernizacją wiaduktu kolejowego i związanym z tym wyłączeniem z ruchu odcinka ulicy Cierlickiej. Przystanki nosiły wówczas numery **51** i **52**. Po zakończeniu remontu, 8 lutego 2014 roku przystanki przenie-numerowano na **01** i **02**. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 187, 220, N85; **02**: na żądanie: 187, 220, N85.



- 62.**Zespół przystankowy Wapowskiego.** Pierwszy przystanek został uruchomiony w 1979 roku dla nowej linii „191” w kierunku pl. Narutowicza przy ulicy Walerego Sławka (wówczas Przodowników Pracy) za skrzyżowaniem z ul. Wapowskiego. Mieszkańcy nazywali go przystankiem koło SDH-u lub przy Okrąglaku. Funkcjonował wówczas tylko w stronę Ochoty. W listopadzie 2000 rozpoczęto poszerzanie ulicy Pużaka (dawniej H. Sawickiej) i w grudniu zakończono remont i wybudowano nowy przystanek po drugiej stronie ulicy w kierunku ulicy Sosnkowskiego. Wcześniej skasowano przystanek za Wapowskiego. Z końcem grudnia 2000 roku, linię „191” skierowano dwukierunkowo przez ulicę Pużaka. Zespół przystankowy podzielono w grudniu 2000 roku. Przystanek **01** przeniesiono do skrzyżowania Pużaka/Sosnkowskiego i nadano mu nazwę Sosnkowskiego **01**.

Pewną symboliczną pamiątką i nawiązaniem do dawnego przystanku koło „Okraglaka” jest obecny przystanek – Wapowskiego, ale już z nieco innym klimatem. W zespole Wapowskiego przy Pużaka zatrzymują się linie komunikacji miejskiej:

02: stały: 191, 517, na żądanie: N35, N85.



63. Zespół przystankowy Warszawska - historyczny. Ulokowany w Ursusie przy ul. Warszawskiej, niedaleko skrzyżowania z ul. Gierdziejewskiego. Jego położenie wskazywałoby, że był i jest, jakby tymczasowym, gdzieś zagubionym na niewielkiej uliczce i trudno uwierzyć, że to także ulica Warszawska. Dzisiaj jakby jej początek, ale faktycznie jest fragmentem dawnej szosy łączącej Włochy z Piastowem i Pruszkowem biegnącej przez Szamoty. Pierwszej szosy wyłożonej kostką kamienną w okresie międzywojennym. Dzisiaj już tylko na starych mapach można zobaczyć jej cały przebieg. Po II wojnie światowej jej fragment znalazł się na terenie rozbudowywanych zakładów i tym samym szosa straciła swoje powiatowe znaczenie. W zespole zatrzymywały się linie komunikacji miejskiej: **01:** na żądanie: 187, 207, 401, 517, 716; **02:** na żądanie: 187, 207, 401, 517, 716. Chwilowo nie funkcjonuje.



64. Zespół przystankowy Władysława Hermana. Położony w Ursusie na ul. Warszawskiej, przy skrzyżowaniu z ul. Władysława Hermana. Powstał w marcu 1984 roku dla obsługi linii „216”⁴⁵ łączącej ZM Ursus z osiedlem w Piastowie, które było budowane dla pracowników zakładów. W czerwcu 1986 w związku z reorganizacją systemu oznaczeń linii podmiejskich zmieniono numer „216” na „716”. W 1992 roku wydłużono trasę od ZM Ursus do Cm. Wolskiego. Prawie niezmienną trasą funkcjonuje do dziś. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 187, 194; **02**: stały: 187, 194, na żądanie: N35.



⁴⁵ W 1984 roku linia 216 miała przebieg: ZM URSUS – Traktorzystów – Jagiełły – Warszawska – Piastów: Warszawska – Bohaterów Wolności – aleja Piłsudskiego – Dąbrowskiego – PIASTÓW (DĄBROWSKIEGO) (powrót: PIASTÓW (DĄBROWSKIEGO) – Wojska Polskiego – Warszawska). Źródło: Trasbus

65. Zespół przystankowy Wojciechowskiego. położony w Ursusie, na ulicy Wojciechowskiego, przy skrzyżowaniu z ulicą Siłaczki. Należy do jednych z najstarszych przystanków pod względem niemal niezmienną lokalizacji. Pewną ciekawostką jest, że jako jeden z pierwszych, jeszcze latami 70-tych otrzymał wiatę typu „ZM Ursus”. W swej historii „zaliczył” niemal wszystkie modele-typy wiat jakie funkcjonowały w Warszawie w ciągu ostatnich 40 lat. Oczywiście tylko te modele przewidziane dla dzielnic okalających śródmieście. Dla tego ostatniego były przewidziane tylko tzw. reprezentacyjne z dużą ilością szkła i aluminium. Pierwotnie powstał jako przystanek Sienkiewicza/Żeromskiego w 1977 roku dla obsługi linii „210” a w kilka miesięcy później „194”. W 1987 roku wszedł do zespołu przystankowego razem z przystankiem na Jagiełły i otrzymał nazwę „Siłaczki”. W trakcie kolejnej zmiany nazewnictwa i porządkowania systemu informacji i zmianami tras w 2004 roku otrzymał obecną nazwę. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: stały: 187, 194; **02**: stały: 187, 194.



Przystanek "Wojciechowskiego" przy ul. Wojciechowskiego, foto: Mateusz Wawoczny - 2025

66. Zespół przystankowy Zajezdnia Ursus Północny. Przez mieszkańców Ursusa nazywany jest jako - przystanek koło Mobilisu od zajezdni autobusowej firmy „Mobilis”. Choć kiedy powstawał nie było w tym miejscu jeszcze zajezdni, a budynki i hale fabryczne po ZM Ursus. Zajezdnia powstała dopiero w 2016 roku w jednej z hal po zakładach. Zespół przystankowy oficjalnie został uruchomiony 1 maja 2008 roku, jednak "w związku z nieprzygotowaniem przez Urząd Dzielnicy Ursus wysepek przystankowych" (treść z ogłoszenia na stronie ZTM) w rzeczywistości przystanek **01** został uruchomiony dnia 24 maja, a **02** dnia 26 lipca 2008 roku. Następnie w latach 2012-2013, w związku z budową al. 4 Czerwca 1989 r i zamknięciem ul. Szamoty zespół był przystankiem

krańcowym dla linii „177”, sytuacja powtórzyła się w kwietniu 2015 roku. W zespole zatrzymują się autobusy linii komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 177, 207; **02**: na żądanie: 177, 207.



67. Zespół przystankowy Zapustna. Przez mieszkańców nazywany - przy cmentarzu Solipse. Położony w Ursusie, przy skrzyżowaniu al. 4 Czerwca 1989 roku z ul. Ryżową. Przystanek nr **04** uruchomiono 1 marca 2013 roku. W zespole zatrzymują się następujące linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 129, 178, 187, 191, N35; **02**: na żądanie: 129, 178, 191, N35; **04**: na żądanie: 187.



68. Zespół przystankowy Zielonej Gęsi. Położony na osiedlu Gołąbki w dzielnicy Ursus, na ul. Zielonej Gęsi, u zbiegu z ul. Przejazdową. Zespół został uruchomiony 1 stycznia 2016 roku po skierowaniu trasy linii „194” do pętli PKP Gołąbki w nowej lokalizacji. W zespole zatrzymują się autobusy jednej linii komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 194.

69. Zespół przystankowy Żywiecka. Zespół Żywiecka, składający się z przystanków nr **01** i **02**, uruchomiono 5 lipca 1999, w związku z



wybudowaniem zatok przystankowych w rejonie ul. Żywieckiej. Głównie dla obsługi linii „717” kursującej pomiędzy Dw. Zachodnim a Piastowem. Warto dodać, że wówczas budowę zatok oraz chodników sfinansowała

gmina Warszawa Ursus, mimo, iż było to w zadaniu i za pieniądze Zarządu Dróg Miejskich. Przystanki nr 03 i 04 uruchomiono zaś, 7 sierpnia 2014, w związku z dokonaniem korekty trasy linii „177” na terenie Skoroszy. W 2020 roku w związku z budową drugiej nitki wodociągu przystanek zawieszono na kilka miesięcy, a potem odbudowano w nowej formie z nową wiatą. Na zdjęciu ukazana jest wiatą typu „Targówek” jeszcze przed budową wodociągu.

W zespole zatrzymują się linie komunikacji miejskiej: **01**: na żądanie: 717, 817; **02**: na żądanie: 717, 817; **03**: zawieszony; **04**: na żądanie: 220.

Powyższe opracowanie nie wyczerpuje tematu przystanków w Ursusie. Jest jakby swoistym „preludium” kolejnych opracowań związanych z publicznym transportem zbiorowym (ptz) w dzielnicy, gdzie będą nie tylko rozwinięcia i uszczegółowienia w temacie przystanków, ale także ukazanie rozwoju, przekształceń linii autobusowych czy innych systemów komunikacyjnych obsługujących Ursus, w tym szynowych.

Dzielnica jest w stałym stadium rozwoju nie tylko pod względem nowych osiedli mieszkaniowych, przyrastającej ilości mieszkańców, ale także komunikacyjnym, a to będzie wpływać na kolejne przeobrażenia całej infrastruktury komunikacyjnej. Powstawania nowych przystanków, nowych linii, itd. Należy mieć nadzieję, że z czasem powstanie kompletne kompendium wiedzy o ptz przydatne nie tylko mieszkańcom dzielnicy do poznawania lokalnej historii, ale także dla innych.

Warszawa – Ursus w czerwcu 2025 roku.



Foto: kolekcja Tomasz Mroczek - Ursuviana 2025

Oprac. dla potrzeb Ursuvianów – Włodzimierz Winek (wiwo) przy współpracy: Samuela Paprockiego, Mateusza Wawocznego i Zenona Sukiennika – część merytoryczna i fotogramy. – Warszawa Ursus, czerwiec 2025 roku.

Opracowano na podstawie własnych materiałów archiwalnych autorów i dostępnych na stronach internetowych: trasbus.com, Vademecum przystanków tramwajowych, autobusowych, kolejowych w Warszawie:

https://przystanki-warszawa.fandom.com/wiki/Zespoły_przystankowe,

Urzędów miasta Warszawy, Dzielnicy Ursus i in.

