

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**Umarł Wspólny Bilet,
niech żyje Ogólnopolski Bilet Zintegrowany**

TAM I Z POWROTEM

3

UWAGA
PODRÓŻNI
kasa nieczynna
do odwołania

RUCH

Radom Wschodni utknął na rozjazdach

W połowie czerwca 2025 r. otwarty zostanie nowy przystanek kolejowy Radom Wschodni. Jest on zlokalizowany pod wiaduktem ul. Żeromskiego i zapewni obsługę dzielnicy Dzierzków, Osiedla nad Potokiem, a przede wszystkim wschodniej części śródmieścia.

Nowy przystanek znajduje się w miejscu, gdzie obok siebie biegają linie Radom – Warszawa i Radom – Dęblin, ale peron zbudowano tylko przy torach biegnących do i z Warszawy. Aby mogły przy nim zatrzymywać się też pociągi kursujące do i z Dębina, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe już w 2020 r. zleciła budowę rozjazdów łączących toru obydwu linii. Jak wówczas spółka informowała na swojej stronie internetowej, „inwestycja jest istotna dla zapewnienia sprawnego dojazdu do przystanku Radom Wschodni od stron stacji Radom, Warszawy i Dębina”. Chodziło nie tylko o stworzenie możliwości korzystania z przystanku przez pasażerów dojeżdżających do Radomia z kierunku Dębina, ale również o zapewnienie wygodnych przesiadek między pociągami relacji Dęblin – Radom i Radom – Warszawa. O ile bowiem przesiadki na stacji Radom Główny często wiązały się z koniecznością przejścia tunelem na inny peron, o tyle na przystanku Radom Wschodni odbywałyby się one w ramach jednego peronu.

Choć rozjazdy powstały już cztery lata temu, a ich wybudowanie kosztowało 30 mln zł, to wkrótce przed otwarciem przystanku Radom Wschodni okazało się, że pociągi kursujące z i do Dębina jednak się na nim nie zatrzymają. – *Koleje Mazowieckie zwracały się do spółki PKP PLK w sprawie zatrzymań na przystanku Radom Wschodni wszystkich pociągów osobowych zarówno relacji Radom – Warszawa, jak i Radom – Dęblin. Niestety, z uwagi na zależności w systemach sterowania ruchem kolejowym, dla 10 pociągów nie udało się uzyskać takiego postoju. Najbardziej problematyczne okazało się to w odniesieniu do popołudniowych pociągów z Radomia w kierunku Dębina* – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. – *Nie wyraziliśmy zgody na częściowe postoje i postanowiliśmy zrezygnować z zatrzymań pociągów relacji Radom – Dęblin na przystanku Radom Wschodni.*

PKP Polskie Linie Kolejowe zapewniają, że układ torów i rozjazdów na węźle radomskim umożliwiał zatrzymywanie się na przystanku Radom Wschodni pociągów kursujących do i z Dębina. – *Podczas opracowywania czerwcowej korekty rozkładu jazdy stwierdzono jednak, że przy dużym natężeniu ruchu pasażerskiego i towarowego na liniach do Warszawy i Dębina nie wszystkie składy relacji Radom – Dęblin mogłyby się zatrzymywać przy peronie Radomia Wschodniego* – mówi Anna Znajewska-Pawluk z PKP PLK, ale dodaje, że podczas prac nad rozkładem jazdy wchodzącym w życie w grudniu 2025 r. podjęta zostanie próba ułożenia go w taki sposób, aby pociągi relacji Radom – Dęblin jednak stawały na nowym przystanku: – *Przy opracowywaniu nowego rocznego rozkładu jazdy sprawdzimy możliwości zapewnienia na Radomiu Wschodnim postoju wszystkich pociągów.* ●

RUCH

Bez ograniczeń

W ostatnim numerze „Z Biegiem Szyn” opisaliśmy problem obowiązujących od wielu lat na terenie siedleckiego zakładu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe ograniczeń prędkości do 40 km/h na stacjach zdegradowanych do roli przystanków. Zwróciliśmy przy tym uwagę, że ograniczenia te są nieuzasadnione i niezgodne z zapisami „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.

20 marca 2025 r. – niespełna miesiąc po ukazaniu się poprzedniego wydania dwumiesięcznika – spółka PKP PLK przyjęła zmianę w wykazie ostrzeżeń stałych, która wycofała opisane przez nas ograniczenia prędkości. Dzięki temu pociągi już bez zwalniania przejeżdżają przez dawne stacje Dalekie (na linii Ostrołęka – Tuszcz), Gucin (na linii Ostrołęka – Małkinia) oraz Parysów i Jedlanka (na linii Skierniewice – Łuków). ●



POŁĄCZENIA

Pięć minut kosztem pięciu miast

Od połowy czerwca 2025 r. pociąg InterCity „Brda” łączący Warszawę z Toruniem i Bydgoszczą przestanie jeździć przez Nowy Dwór Mazowiecki, Ciechanów, Mławę, Działdowo, Iławę, Jabłonowo Pomorskie, Wąbrzeźno i Kowalewo Pomorskie. Tą nietypową trasą podróż z Warszawy do Bydgoszczy zajmuje 3 godz. 58 min. To czas przejazdu o nieco ponad godzinę dłuższy niż osiągany na trasie przez Kutno i Włocławek, którą jeżdżą pozostałe pociągi łączące Warszawę z Toruniem i Bydgoszczą. Na tę trasę od czerwca 2025 r. zostanie skierowany również pociąg „Brda” – będzie miał jednak mniej postojów niż reszta kursujących nią pociągów.

Pociąg InterCity „Brda” bez zatrzymania pokona 178 km między Warszawą a Włocławkiem, przejeżdżając bez postojów przez Sochaczew, Łowicz i Kutno. Na dalszym odcinku pominie również Aleksandrów Kujawski i Solec Kujawski. Choć między Warszawą a Bydgoszczą pociąg zatrzyma się tylko dwa razy (we Włocławku i Toruniu), to w mieście docelowym obsłuży trzy stacje (Bydgoszcz Wschód, Bydgoszcz Leśna i Bydgoszcz Główna).

Z Warszawy do Bydgoszczy „Brda” będzie jechał 2 godz. 42 min., a więc tylko pięć minut krócej niż najszybszy pociąg ze wszystkimi postojami pośrednimi. Nieco większą różnicę uda się uzyskać przy jeździe z Bydgoszczy do Warszawy – w tym kierunku pociąg InterCity „Brda” będzie jechał 2 godz. 38 min., czyli 12 min. krócej od najszybszego pociągu ze wszystkimi postojami.

Pojawienie się pociągu relacji Bydgoszcz – Toruń – Włocławek – Warszawa bez postojów między tymi miastami to kolejny etap wprowadzania połączeń InterCity obsługujących tylko duże ośrodki. Od 2024 r. pociągi „Esperanto” i „Przysiężka” obsługują relację Białystok – Warszawa – Łódź bez postojów między tymi miastami. Z Białegostoku do Warszawy pociągi te docierają w 1 godz. 30 min. – o 21 min. szybciej od składów zatrzymujących się po drodze w Łapach, Szepietowie, Czyżewie, Małkini, Łochowie, Tuszczu i Wołominie. ●



● Pociąg Kolei Mazowieckich do Warszawy na stacji Plock.

POŁĄCZENIA

Lepiej między Płockiem a Warszawą?

Plock, choć jest trzecim największym miastem województwa mazowieckiego, to dysponuje skromną liczbą połączeń ze stolicą. Obecnie pociągi do Warszawy ruszają z Płocka w dni robocze jedynie o 5:17 i 6:10, zaś w kierunku Płocka pociągi z Warszawy odjeżdżają tylko o 16:29 i 17:29. Planowana jest jednak poprawa oferty przewozowej między tymi miastami. Projekt wchodzącego w życie w grudniu 2025 r. rozkładu jazdy Kolei Mazowieckich zakłada uruchomienie dodatkowych połączeń, które umożliwią wyjazd z Płocka także popołudniu i wieczorem, natomiast z Warszawy także rano i wieczorem. ●

POŁĄCZENIA PŁOCK – WARSZAWA w projekcie rozkładzie jazdy od grudnia 2025 r.:

5:11	6:11	15:11	17:11	19:11	↓	Płock	↑	9:41	11:05	18:40	19:40	21:41
5:34	6:34	15:34	17:34	19:34	↓	Gostynin	↑	9:17	10:41	18:16	19:16	21:17
7:20	8:20	17:20	19:20	21:20	↓	Warszawa Cen.	↑	7:31	8:55	16:30	17:30	19:31
(1-7)	(1-6)	(1-5)	(6-7)	(1-5,7)		(dni kursowania)		(1-5)	(6-7)	(1-5,7)	(1-5,7)	(1-7)



Fot. Piotr Kalinowski / Kolejowy Płotek

● Jadący w zastępstwie szynobusu pociąg relacji Białystok – Ostrołęka, marzec 2025 r.

TABOR

Pociąg zastępczy

Z powodu problemów z niedoborem sprawnych szynobusów w podlaskim zakładzie Polregio część pociągów relacji Białystok – Hajnówka, Białystok – Czeremcha i Czeremcha – Hajnówka zastępują autobusy. Z kolei do obsługi relacji Białystok – Ostrołęka zapewniono skład zastępczy w postaci lokomotywy i wagonu, pozyskanych z innych jednostek Polregio: w lutym 2025 r. z zakładu lubuskiego ściągnięto lokomotywę spalinową SU42, a z zakładu wielkopolskiego wagon piętrowy (który wcześniej jeździł w składzie pociągu „Kamieńczyk” relacji Poznań – Szklarska Poręba).

Kwestią przemawiającą za przypisaniem pociągu zastępczego akurat do trasy Białystok – Ostrołęka jest przebieg dróg w rejonie Czerwonego Boru – o ile linia kolejowa przechodzi przez środek tego dużego kompleksu leśnego, o tyle drogami trzeba go okrążyć, co znacząco wydłużałoby czas przejazdu autobusów zastępczych.

Lokomotywa SU42 z wagonem nie ma większych problemów z dotrzymaniem czasu jazdy, który jest zaplanowany dla szynobusu. – *Opóźnienia są sporadyczne i wynikają z sytuacji niemożliwych do przewidzenia* – zapewnia Renata Gerasimiuk z podlaskiego Polregio, ale przyznaje, że pojawiły się problemy ze zdążeniem z manewrami w Ostrołęce: – *Opóźnienia przy oblocie lokomotywy na stacji Ostrołęka występowały tylko w początkowej fazie eksploatacji.*

Kilkanaście razy występowały usterki lokomotywy SU42. Wówczas do obsługi pociągu zastępczego na trasie Białystok – Ostrołęka pożyczano lokomotywy od innych spółek: SU160 od PKP Intercity albo SM42 od przewoźnika towarowego Barter. Przy czym lokomotywa SM42 nie jest w stanie ogrzewać wagonu, przez co w chłodne dni dochodziło do sytuacji, że w składzie znajdowały się dwie lokomotywy: SM42 ciągnąca pociąg i SU42 zapewniająca tylko ogrzewanie wagonu. ●

SPROSTOWANIE

W nawiązaniu do opublikowanego artykułu „Tajemnica spalonego szynobusu” zwracam się z uprzejmą prośbą o sprostowanie nieprawdziwej informacji dotyczącej kwoty zakupu pojazdu 222M-002. Autobus szynowy został zakupiony za niecałe 9 mln zł netto, a nie za 19,6 mln zł. Ponadto podana przez mnie przyczyna zdarzenia jako zdarzenie losowe została dosłownie tak określona przez zewnętrznego specjalistę ppoż., który badał przyczynę pożaru wspomnianego pojazdu.

Donata Nowakowska
Dyrektor Biura Rzecznika Prasowego
Kolei Mazowieckich

KOMUNIKACJA ZASTĘPCZA

Kolei Mazowieckich pociąg do autobusów zastępczych

Od 22 kwietnia 2025 r. z Sierpca do Płocka zamiast pociągów Kolei Mazowieckich jeżdżą autobusy, mimo że linia kolejowa jest przejezdna. Powodem wprowadzenia przez przewoźnika komunikacji zastępczej są roboty torowe realizowane na innej linii.

– *Zastępcza komunikacja autobusowa została wprowadzona w związku z przerwą w ruchu na odcinku Raciąż – Sierpc, uniemożliwiającą dojazd taboru z Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Thuszczu* – mówi Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich. Standardowo szynobusy obsługujące linie Nasielsk – Płońsk – Raciąż – Sierpc i Sierpc – Płock jeżdżą bowiem we wspólnych obiegach. Ale ponieważ obecnie na pierwszej linii ruch odbywa się tylko między Nasielskiem a Raciążem, to szynobusy nie są w stanie dotrzeć do Sierpca i tam przechodzić do obsługi linii do Płocka.

Koleje Mazowieckie tym razem nie zdecydowały się na stosowane wcześniej w takich sytuacjach rozwiązanie w postaci przeniesienia szynobusu do Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, by stąd podsyłać go na linię Płock – Sierpc. Zapytaliśmy przewoźnika, czy brane pod uwagę było skorzystanie z taboru spółki Arriva, której szynobusy kursują na linii Toruń – Sierpc. – *Ta opcja również była rozważana* – mówi Nowakowska. – *Jednakże z uwagi na krótkie przejścia składów na stacji Sierpc pojazdy spalinowe spółki Arriva nie mogłyby zostać użyte do obsługi przewozów na odcinku Sierpc – Płock, a biorąc pod uwagę ogólnokrajową problematykę pozyskiwania spalinowych pojazdów kolejowych, wydzierżawienie dwóch szynobusów od spółki Arriva do wyłącznej dyspozycji Kolei Mazowieckich mogłoby być niewykonalne.*

Rzeczniczka Kolei Mazowieckich przekonuje: – *Uruchomienie zastępczej komunikacji autobusowej na odcinku Sierpc – Płock jest rozwiązaniem optymalnym w zakresie czasu przejazdu oraz finansowo: dużo niższy jest koszt realizacji przejazdu autobusem zastępczym niż dzierżawionym pojazdem kolejowym.*

Przejazd z Sierpca do Płocka autobusem zastępczym zajmuje 59 min. Czas jazdy pociągu wynosi 35 min. Zastępcza komunikacja autobusowa na tej trasie ma funkcjonować do 14 czerwca 2025 r. ●

INFRASTRUKTURA

Wznowienie likwidacji

Ministerstwo Infrastruktury dało zielone światło dla likwidacji linii kolejowej Racibórz Markowice – Olza. Linia koliduje z planami budowy drogi regionalnej Racibórz – Pszczyna, czyli nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 935. Chodzi o węzeł drogowy w raciborskiej dzielnicy Brzeziny, który został zaprojektowany bez uwzględnienia linii kolejowej.

Proces likwidacji linii spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wszczęła w lipcu 2015 r., ale został on przerwany po deklaracji rządu Prawa i Sprawiedliwości o wstrzymaniu postępowań likwidacyjnych. Wiceminister Piotr Malepszak w udzielonej 7 marca 2025 r. odpowiedzi na interpelację posłów PiS zapewnił: „W Ministerstwie Infrastruktury nie toczy się postępowanie administracyjne, wszczęte na wniosek zarządcy infrastruktury, w sprawie wyrażenia zgody na likwidację linii kolejowej Racibórz Markowice – Olza lub jej odcinka. Do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęło również powiadomienie o zamiarze likwidacji tej linii przez zarządcę”. Tymczasem już 17 lutego 2025 r. resort dostał pismo, w którym spółka PKP PLK prosi o zgodę na likwidację linii. W odpowiedzi udzielonej spółce 25 marca 2025 r. dyrektor departamentu kolejnictwa Tomasz Warsza oznajmił: „Minister infrastruktury wyraża akceptację w odniesieniu do zasadności wznowienia procesu likwidacji linii kolejowej Racibórz Markowice – Olza na odcinku niezbędnym w zakresie poprowadzenia drogi regionalnej Racibórz – Pszczyna”. Będzie to oznaczało, że ciągłość linii zostanie przerwana i jej reaktywacja w przyszłości stanie się niemożliwa.

Linia Racibórz Markowice – Olza przestała być wykorzystywana w 2012 r. po zakończeniu wydobywania węgla w Pszowie. Linia mogłaby jednak zapewnić dodatkowy dojazd do najintensywniej wykorzystywanego w ruchu towarowym przez granicę polsko-czeską przejścia Chałupki-Bohumin. Ponadto tuż przy nieczynnej linii znajduje się obsługiwana ciężarówkami duża kopalnia kruszyw. ●



● Niewykorzystywana od 2012 r. linia kolejowa Racibórz Markowice – Olza.

„Powstanie nowa linia kolejowa Zegrze – Przasnysz” – ogłosiło pod koniec marca 2025 r. Ministerstwo Infrastruktury. Ma być to przedłużenie reaktywowanej w 2023 r. linii ślepo kończącej się w Zegrzu Południowym na brzegu Narwi. Planowana linia ma przekroczyć tę rzekę ponadkilometrowym mostem i dalej pójść przez Serock, Pułtusk, Maków Mazowiecki do Przasnysza, zapewniając mieszkańcom tych miast bezpośrednie połączenie z Warszawą. O ile linia ta naprawdę powstanie.

Na razie etap projektowy

Przedsięwzięcie dotyczy zaprojektowania linii, a jej budowa to mglista przyszłość. „Prace budowlane mogą rozpocząć się w 2030 r. i potrwać do 2033 r., ale zależy to od uzyskania finansowania na budowę. Na razie finansowanie jest zapewnione na etap projektowy” – czytamy na stronie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Zgłoszona do programu Kolej Plus koncepcja „Budowa linii Zegrze – Przasnysz jako realizacji szlaku Kolei Północnego Mazowsza” od początku dotyczyła tylko prac projektowych. Została zgłoszona przez Urząd Miasta i Gminy Serock w partnerstwie z 17 samorządami, które wspólnie zadeklarowały – zgodnie z wymogami programu – pokrycie 15% kosztów przedsięwzięcia.

Koszt samego zaprojektowania linii to 39,9 mln zł. Taka jest wartość umowy, którą spółka PKP PLK 31 marca 2025 r. zawarła z firmami Mosty Katowice i Arcadis – w ciągu czterech lat mają opracować dokumentację projektową oraz uzyskać pozwolenia środowiskowe i budowlane. Z podpisaniem umowy spółka PKP PLK wstrzymywała się aż półtora roku – otwarcie ofert miało bowiem miejsce w październiku 2023 r.

Będziemy rezygnować

Wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak, przejmując pod koniec 2023 r. odpowiedzialność za stworzony przez poprzedników z Prawa i Sprawiedliwości program Kolej Plus, nie krył sceptycyzmu wobec ujęcia w nim budowy nowych linii. Tak mówił w lutym 2024 r. na posiedzeniu senackiej komisji infrastruktury: – *Z bardzo dużym prawdopodobieństwem będziemy rezygnować z części zadań, szczególnie z tych zadań, które związane są z budową zupełnie nowych linii kolejowych, w nowym śladzie, między innymi dlatego, że bardzo mocno rosną koszty tych inwestycji, a potoki na tych liniach są nieadekwatne do planowanych do poniesienia nakładów.*

Starosta pułtuski Jan Zalewski skierował do ministerstwa pismo z pytaniem, co dalej z linią Zegrze – Przasnysz. W udzielonej w czerwcu 2024 r. odpowiedzi wicedyrektor departamentu kolejnictwa Przemysław Sierpień oznajmił, że w PKP PLK trwa przegląd planowanych przedsięwzięć: „Powyższe dotyczy również programu Kolej Plus, w tym inwestycji »Budowa linii Zegrze – Przasnysz jako realizacja szlaku Kolei Północnego Mazowsza«”.

Jednocześnie Piotr Malepszak wyrażał krytyczne uwagi na temat przyjętej koncepcji przebiegu linii Zegrze – Serock – Pułtusk –

Cud nad Narwią

Koncepcja Kolei Północnego Mazowsza jednak nie wypadła z programu Kolej Plus, ale budowa tej linii to wciąż odległa i niepewna przyszłość



• Do tego wydarzenia mogło nie dojść: odbywające się 31 marca 2025 r. w Serocku zawarcie umowy na zaprojektowanie linii Zegrze – Serock – Pułtusk – Maków Mazowiecki – Przasnysz.

Maków Mazowiecki – Przasnysz jako zakładającej umiejscowienie stacji z dala od centrów tych miast. – *To jest czynnik, który zniechęci potencjalnych pasażerów* – mówił w połowie października 2024 r. „Gazecie Wyborczej”. W tym samym czasie oznajmił w sejmie: – *Jest szansa, żeby kontynuować i realizować program szczególnie w kwestii przywrócenia ruchu na liniach istniejących, jednak w przypadku nowych linii kolejowych te koszty zostały źle oszacowane* – mówił Malepszak, wskazując przy tym na potrzebę „racjonalizacji i optymalizacji programu Kolej Plus”. W jej ramach już zrezygnowano z budowy linii Konin – Turek.

Marzenia o kolei

Samorządowcy z Mazowsza obawiali się, że koncepcja linii Zegrze – Przasnysz wypadnie jako następna. W 2024 r. rady powiatów legionowskiego, pułtuskiego, makowskiego i przasnyskiego przyjęły uchwały wzywające resort infrastruktury i spółkę PKP PLK do kontynuowania działań na rzecz Kolei Północnego Mazowsza.

– *Nie odpuszczamy i nie odpuścimy tego tematu* – oświadczył burmistrz Serocka Artur Borkowski po spotkaniu, które w grudniu 2024 r. odbył w centrali PKP PLK. – *Obiecuję, że wspólnie ze zjednoczonymi wokół budowy Kolei Północnego Mazowsza samorządami dołożymy starań, aby poprowadzić ten proces do końca.*

Z Przasnysza, Makowa Mazowieckiego i Pułtuska do najbliższych stacji kolejowych jest 25-35 km. Obszar, przez który miałaby biec linia Zegrze – Przasnysz, to nie tylko biała plama na mapie kolejowej, ale też rejon, w którym silne jest Polskie Stronnictwo

Ludowe. Z tym ugrupowaniem związani są samorządowcy, którzy są stroną partnerstwa na rzecz Kolei Północnego Mazowsza: wójtowie gmin Pokrzywnica, Szelków i Krasne, burmistrz Pułtuska, starostowie powiatów pułtuskiego i makowskiego oraz marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, który w listopadzie 2024 r. alarmował w Radiu dla Ciebie: – *Zagrożona jest koncepcja Kolei Północnego Mazowsza. Jej wycofanie z programu Kolej Plus byłoby zniewagą dla ludowców z tego rejonu. I to w sytuacji gdy Ministerstwem Infrastruktury kieruje działacz PSL Dariusz Klimczak.*

W sprawę zaangażował się również były wieloletni starosta legionowski Jan Grabiec, przewodniczący regionu mazowieckiego Platformy Obywatelskiej i członek zarządu krajowego tej partii, a także szef kancelarii premiera Donalda Tuska. Grabiec zjawił się nawet na uroczystości zawarcia umowy na projektowanie linii: – *Pamiętam marzenia o kolei do Zegrza, Serocka, Pułtuska i dalej do Przasnysza* – mówił szef kancelarii premiera. – *Podpisana dzisiaj umowa na projekt nowej linii kolejowej to krok, który przybliża nas do realizacji tej ważnej dla regionu inwestycji*

Na odbywającą się w Serocku uroczystość przybył też Piotr Malepszak. I w obliczu wsparcia politycznego dla Kolei Północnego Mazowsza powstrzymał się od krytykowania tej koncepcji: – *Podpisanie umowy na projekt nowej linii kolejowej Zegrze – Przasnysz to kluczowy krok w rozwoju infrastruktury kolejowej na północnym Mazowszu, który przyczyni się do znacznej poprawy dostępności komunikacyjnej oraz komfortu podróży mieszkańców.*

KAROL TRAMMER

Stworzenie warunków do reaktywacji połączeń pasażerskich jest jednym z celów kompleksowej modernizacji, która ma wkrótce rozpocząć się na linii kolejowej między Skierniewicami a Pilawą.

Kierunek: reaktywacja

Zbudowana w 1954 r. 162-kilometrowa linia Skierniewice – Mszczonów – Tarczyn – Góra Kalwaria – Pilawa – Łuków pełni funkcję obwodnicy Warszawy dla pociągów towarowych.

Na przełomie 2024 i 2025 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiła przetargi na modernizację linii między Skierniewicami a Pilawą. Jednotorowy most przez Wisłę w Górze Kalwarii zastąpiony zostanie mostem dwutorowym. Przedsięwzięcie ma rozwiązać również problemy wynikające z wieloletnich zaległości w utrzymaniu linii: prędkość zostanie podniesiona z 40-70 km/h do 120 km/h, a także wreszcie zniknie wąskie gardło w postaci 12-kilometrowego odcinka Puszcza Mariańska – Mszczonów, na którym ruch odbywa się jednym torem, po tym jak w 2001 r. doszło do osunięcia się nasypu przy moście nad rzeką Okrzezą. Modernizacja poprawi warunki prowadzenia ruchu towarowego.

Pociągi pasażerskie kursują obecnie tylko krótkim fragmentem linii – to połączenia Kolei Mazowieckich z Warszawy do Góry Kalwarii. Po zakończeniu modernizacji przewoźnik planuje uruchomić połączenia Skierniewice – Mszczonów – Tarczyn – Piaseczno – Warszawa oraz Pilawa – Osieck – Góra Kalwaria – Piaseczno – Warszawa.

Niedostosowanie rozmieszczenia

W 2018 r. PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiadały, że modernizacja zostanie przeprowadzona w latach 2022-2025. Obecnie harmonogramy zakładają, że prace na odcinku Skierniewice – Czachówek zostaną wykonane do 2029 r., a na odcinku Czachówek – Pilawa do 2028 r.

Spowodowane brakiem funduszy kilkuletnie przesunięcie modernizacji spółka PKP PLK postanowiła wykorzystać do zajęcia się kwestią umiejscowienia stacji i przystanków: w 2020 r. zlecono aktualizację studium wykonalności, zwracając uwagę na „niedostosowanie rozmieszczenia obiektów obsługi podróży do lokalizacji siedzib ludzkich i celów podróży”.

Pracująca nad aktualizacją studium firma Multiconsult pięć lat temu zwróciła się do Kolei Mazowieckich z prośbą o określenie oczekiwań co do lokalizacji przystanków. Z tą samą prośbą zwróciła się do przewoźnika tworząca dokumentację projektową firma Systra. W odpowiedzi Koleje Mazowieckie zasygnalizowały potrzebę zbliżenia stacji i przystanków Puszcza Mariańska, Warszówka, Osieck i Jażwiny do centrów miejscowości, dosunięcia przystanku Prażmów do drogi wojewódzkiej 722 oraz zbudowania nowych przystanków Wągradno, Glinki i Dziecinów.

Propozycje Kolei Mazowieckich zresztą pokrywały się ze wskazaniami opracowanego w 2015 r. przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego „Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie

Przystanki po staremu

Wkrótce modernizacja linii Skierniewice – Pilawa. Koleje Mazowieckie zapowiadają reaktywację połączeń pasażerskich, ale PKP Polskie Linie Kolejowe zapomniaty o poprawie lokalizacji przystanków



• Przystanek Warszówka jest oddalony 2 kilometry od najbliższych miejscowości i nie dociera do niego droga asfaltowa. Spółka PKP PLK zdecydowała, że nie zostanie on przeniesiony.

mazowieckim” – w dokumencie mowa jest o potrzebie zarówno dosunięcia przystanków Gąski, Prażmów, Warszówka i stacji Osieck do centrów miejscowości, jak i stworzenia nowych przystanków Wągradno i Dziecinów.

Także samorządy lokalne widzą potrzebę zmian w lokalizacji przystanków. – *Gmina Prażmów zwróciła się do spółki PKP PLK z wnioskiem o przeniesienie przystanku Prażmów oraz o ustanowienie nowego przystanku zlokalizowanego pomiędzy miejscowościami Uwieliń a Wągradno* – mówi wójt gminy Prażmów Michał Kmiecik.

Nie po drodze z przystankami

Temat lokalizacji stacji i przystanków powrócił na odbywającym się jesienią 2022 r. spotkaniu PKP Polskich Linii Kolejowych, Kolei Mazowieckich i samorządu województwa na temat linii Skierniewice – Pilawa. Przedstawiciele PKP PLK oznajmili wówczas, że prace projektowe są na zaawansowanym etapie i już nie jest możliwe uwzględnienie wniosków zgłoszonych przez przewoźnika dwa lata wcześniej.

I rzeczywiście, gdy na przełomie 2024 i 2025 r. ogłoszone zostały przetargi, okazało się, że zignorowano zgłaszane od lat wnioski dotyczące lokalizacji przystanków, a więc zmarnowano pieniądze wydane przez PKP PLK na zaktualizowanie pod tym kątem studium wykonalności. W dokumentacji przetargu na modernizację przystanki zostały zaplanowane w starym rozmieszczeniu. Także tam, gdzie lokalizacja jest szczególnie niekorzystna.

W dotychczasowym miejscu pozostać ma na przykład znajdujący się wśród pól

przystanek Warszówka. Nie biegnie do niego droga asfaltowa, a najbliższe miejscowości są oddalone o około 2 km. Koleje Mazowieckie w 2020 r., a Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego już w 2015 r. wnioskowały o zastąpienie tego przystanku dwoma nowymi: jednym na styku miejscowości Warszówka i Całowanie, a drugim na styku miejscowości Dziecinów i Piotrowice, przy skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą wojewódzką 801, co – wraz z budową parkingi i pętli autobusowej – zapewniłoby wygodny dojazd samochodem z terenu gmin Sobienie-Jeziory i Wilga, jak również umożliwiłoby stworzenie dla ich mieszkańców autobusów dowozowych.

Na uboczu, prawie 2 km od centrum wsi, pozostanie też przystanek Jażwiny. Nie będzie budowany nowy przystanek w leżącej na prawym brzegu Wisły miejscowości Glinki. Nie powstanie również przystanek Wągradno, który wypełniłby lukę w centralnej części gminy Prażmów. Od 2001 r. – gdy zlikwidowano połączenia pasażerskie na linii ze Skierniewic do Pilawy – liczba ludności gminy Prażmów wzrosła z 7,8 tys. do 13,4 tys., a Warszawa i Piaseczno stały się celem dojazdu prawie wszystkich uczniów szkół średnich oraz dwóch trzecich dojeżdżających do pracy. Warszawa to główny kierunek dojazdów także z innych gmin leżących na linii Skierniewice – Pilawa. Planowane wytrasowanie z tej linii pociągów Kolei Mazowieckich bezpośrednio do stolicy dobrze wpisuje się w ten trend. Tym bardziej więc szkoda, że spółka PKP PLK zaniedbała wykorzystanie modernizacji do poprawy atrakcyjności lokalizacji stacji i przystanków.

KAROL TRAMMER

Mija jedna trzecia kadencji rządów partii, które do wyborów szły z obietnicami wprowadzenia ogólnopolskiego taniego biletu sieciowego na transport publiczny.

Już w styczniu 2023 r. stworzenia takiego biletu domagała się od rządu Prawa i Sprawiedliwości partia Polska 2050, wtedy jeszcze będąca w opozycji. – *Apelujemy, żeby rząd wprowadził jeden bilet za około 150 zł, to 5 zł dziennie. Za te 5 zł dziennie każdy z nas ma możliwość jazdy komunikacją miejską, regionalną i ponadregionalną* – mówił Szymon Hołownia. Następnie w programie wyborczym kierowanej przez niego Polska 2050 stało: „Wprowadzimy jeden bilet miesięczny, dzięki któremu będziemy mogli podróżować wszystkimi środkami transportu zbiorowego po całej Polsce za 150 zł”.

Z kolei Lewica w swoim programie zawarła punkt „Transport lokalny za 59 zł miesięcznie” i obiecała: „Na wzór niemiecki wprowadzimy abonament na komunikację miejską, gminną oraz kolej regionalną w całym kraju”.

PolenTicket?

Na polskich politykach wrażenie zrobił 9-Euro-Ticket, który przez trzy miesiące – od czerwca do sierpnia 2022 r. – funkcjonował w Niemczech. Kupując bilet za 9 euro, a więc za niecałe 40 zł, można było przez miesiąc bez ograniczeń podróżować w całym Niemczech koleją regionalną, autobusami lokalnymi i transportem miejskim. Następca biletu 9-Euro-Ticket jest działający od maja 2023 r. Deutschlandticket – umożliwia on korzystanie z kolei regionalnej, autobusów lokalnych i transportu miejskiego w całym kraju za 58 euro miesięcznie (około 240 zł). Działa na zasadzie subskrypcji – bilet kupuje się na rok i co miesiąc z konta bankowego pobierana jest kwota 58 euro. Pod koniec 2024 r. wykupione bilety Deutschlandticket miało 13,5 mln osób. Bilet funkcjonuje dzięki dofinansowaniu rządu federalnego i landów, które przeznaczają w sumie 3 mld euro rocznie na pokrycie przewoźnikom przychodów utraconych przez to, że osoby posiadające Deutschlandticket nie kupują już standardowych biletów.

W Austrii od 2021 r. dostępny jest Klimaticket, który kosztuje na rok 1179,30 euro (około 4900 zł). Ważny jest on nie tylko w transporcie miejskim, autobusach lokalnych i pociągach regionalnych, ale także w pociągach dalekobieżnych – zarówno państwowego przewoźnika ÖBB, jak i prywatnych spółek WestBahn i RegioJet.

W Węgrzech od 2023 r. dostępny jest sieciowy bilet miesięczny na cały kraj, który kosztuje 18900 forintów (czyli około 200 zł) – jest honorowany w pociągach regionalnych i dalekobieżnych, autobusach lokalnych oraz transporcie miejskim w Budapeszcie. Tani bilet sieciowy stworzono po tym, gdy w 2021 r. państwowy przewoźnik kolejowy MÁV został właścicielem działającego w całym kraju operatora autobusowego Volánbusz.

Gdy Lewica i Polska 2050 weszły do koalicji rządowej, szybko stopniał ich zapał do wprowadzenia w Polsce biletu sieciowego

Tam i z powrotem

Polityczna polaryzacja obejmuje nawet bilety – po zmianie rządu prace nad integracją taryf transportu publicznego zaczęły się od nowa. Czy Ogólnopolski Bilet Zintegrowany uda się wprowadzić do końca kadencji?



• W Polsce nie istnieje bilet sieciowy, który byłby honorowany przez wszystkich przewoźników regionalnych. Jego wprowadzenie przed wyborami obiecały Lewica i Polska 2050.

na wzór rozwiązań funkcjonujących w Niemczech, Austrii i Węgrzech.

Wykolejony Wspólny Bilet

W umowie koalicyjnej zawartej w listopadzie 2023 r. przez Koalicję Obywatelską, Polskie Stronnictwo Ludowe, Polskę 2050 i Lewicę znalazł się taki oto ogólny zapis: „Utworzymy zintegrowany system pozwalający kupić bilet na przejazd z wykorzystaniem dowolnych środków transportu zbiorowego”.

Zaledwie trzy miesiące później namiastka takiego rozwiązania – istniejąca od 2018 r. i obejmująca wszystkich przewoźników kolejowych oferta taryfowa Wspólny Bilet – została pozbawiona sensu. Taki jest skutek wprowadzonej w lutym 2024 r. drastycznej podwyżki cen Wspólnego Biletu (kolejna była w styczniu 2025 r.). Przykładowo cena Wspólnego Biletu z Radomia do Łukowa z przesiadką w Dęblinie z Kolei Mazowieckich na Polregio w ciągu roku wzrosła najpierw z 22,50 zł do 40 zł, a następnie do 44 zł. Tym samym Wspólny Bilet stał się znacznie droższy od biletów kupowanych oddzielnie – wówczas za przejazd z Radomia do Łukowa płaci się 35,80 zł (12,80 zł za bilet Kolei Mazowieckich Radom – Dęblin i 23 zł za bilet Polregio Dęblin – Łuków).

Wspólny Bilet, wprowadzony w 2018 r. pod auspicjami Ministerstwa Infrastruktury, miał być stopniowo rozwijany. W 2020 r. resort – kierowany wówczas przez Andrzeja Adamczyka z PiS – zapowiadał rozwój oferty między innymi poprzez „rozszerzenie jej o przewoźników autobusowych oraz lokalny

transport zbiorowy w poszczególnych aglomeracjach”.

Ministerstwo nie posiada kompetencji

Gdy po zmianie władzy znacząco wzrosły ceny Wspólnego Biletu, dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” poprosił Ministerstwo Infrastruktury o stanowisko w tej sprawie. – *Warunki funkcjonowania Wspólnego Biletu określa umowa zawarta pomiędzy uczestnikami tej inicjatywy. Ministerstwo Infrastruktury nie jest stroną umowy i nie posiada kompetencji do akceptowania działań przewoźników podejmowanych w jej ramach* – odparł w lutym 2024 r. Rafał Jaśkowski z resortu infrastruktury.

Ministerstwo z jednej strony dystansowało się od właśnie zepsutej podwyżką oferty Wspólny Bilet, a z drugiej strony zapowiedziało wprowadzenie... wspólnego biletu. W marcu 2024 r. minister infrastruktury Dariusz Klimczak z PSL oznajmił na antenie TVP Info: – *Około roku 2027 będziemy mieli wspólny bilet.*

Nieco więcej szczegółów podał w maju 2024 r. wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak: – *Ministerstwo Infrastruktury bada możliwość wprowadzenia Ogólnopolskiego Biletu Zintegrowanego, łączącego różne rodzaje transportu publicznego. Wspomniany projekt to zaawansowany i kompleksowy koncept odpowiadający na rosnące wyzwania związane z mobilnością miejską i regionalną oraz potrzebą promowania zrównoważonych form transportu w Polsce* – mówił rok temu w telewizji TVN24. – *Docelowo system ►*

► powinien obejmować cały transport publiczny, na zasadzie dobrowolności.

Biletowe déjà vu

Dopiero w lutym 2025 r. minister Dariusz Klimczak wydał zarządzenie powołujące zespół do spraw projektu Ogólnopolski Bilet Zintegrowany. W skład tego zespołu weszli między innymi wiceminister Piotr Malepszak (jako przewodniczący komitetu sterującego), dyrektor Instytutu Kolejnictwa Andrzej Massel i szef ministerialnego departamentu kolejnictwa Tomasz Warsza.

Czytając zarządzenie ministra Klimczaka, można poczuć *déjà vu*. Dziewięć lat temu podobny akt wydał bowiem jego poprzednik z rządu Prawa i Sprawiedliwości: Andrzej Adamczyk zarządzeniem z maja 2016 r. powołał komitet sterujący do spraw projektu Wspólny Bilet. Bilet pod tą nazwą został wprowadzony w grudniu 2018 r. Choć prace komitetu trwały aż dwa i pół roku, to ofertę wdrożono z szeregiem niedoskonałości. Nie umożliwiono zakupu Wspólnego Biletu u druzyn konduktorskich i w automatach biletowych. Gdy część podróży odbywa się Kolejami Mazowieckimi, to nie da się kupić Wspólnego Biletu przez internet, a gdy Kolejami Dolnośląskimi, to nie można go kupić w kasie biletowej. Co więcej, z Wspólnego Biletu nie można skorzystać, gdy podróż zawiera przesiadkę trwającą krócej niż 10 min.

Wbrew zapowiedziom na temat rozwoju Wspólnego Biletu nie zdołano rozszerzyć tej oferty o bilety okresowe. Na polskiej kolei brakuje biletu miesięcznego pozwalającego na przejazdy pociągami regionalnymi i dalekobieżnymi. Przede wszystkim na tych odcinkach, gdzie dopiero pociągi z obydwu segmentów łącznie zapewniają atrakcyjną ofertę. Na przykład z Olsztyna do Olsztyna kursuje tylko pięć pociągów regionalnych dziennie (o 5:08, 6:36, 8:46, 15:08 i 19:35), ale już razem z pociągami PKP Intercity połączeń jest 12 na dobę (o 5:08, 6:36, 7:58, 8:46, 9:58, 11:58, 15:08, 15:59, 18:01, 19:35, 20:03, 22:01). Jak dotąd tylko na trasie Warszawa – Łódź wprowadzono zasadę, że bilety okresowe PKP Intercity są honorowane w pociągach spółek Polregio i Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Już mało kto pamięta, że kilkanaście lat temu na polskiej kolei bilety miesięczne i kwartalne na pociągi regionalne były ważne również w pociągach dalekobieżnych.

Za rządów PiS Ministerstwo Infrastruktury – mimo składanych zapowiedzi – nie zdołało rozszerzyć Wspólnego Biletu o lokalne połączenia autobusowe i transport miejski.

Po zmianie rządu resort infrastruktury, zamiast jednak udoskonalić i rozwinąć istniejącą ofertę Wspólny Bilet, postanowił prace nad integracją taryfową zacząć od zera – najpierw od wymyślenia nowej nazwy.

Jak widać, polityczna polaryzacja obejmuje nawet kwestię biletów. Każda strona sceny politycznej zaczyna od początku prace nad rozwiązaniami, które mają zapewnić integrację taryfową różnych środków transportu publicznego.

Jak wynika z założeń Ministerstwa Infrastruktury, w ramach Ogólnopolskiego

Biletu Zintegrowanego wprowadzone mają zostać bilety jednorazowe i miesięczne na daną relację bez względu na przewoźnika i godzinę odjazdu, a także bilet obejmujący wszystkich kolejowych przewoźników regionalnych i komunikację miejską, przy czym resort na razie nie zdradza, czy miałyby być to, podobnie jak Deutschlandticket, bilet ogólnokrajowy.

Razem a jednak osobno

W Polsce obecnie nie istnieje bilet sieciowy, który umożliwiałby poruszanie się pociągami wszystkich przewoźników regionalnych.

Bilet Turystyczny – który kosztuje 59 zł i ważny jest od 18:00 w piątek do 6:00 w poniedziałek – honorowany jest w pociągach spółek Polregio, Koleje Małopolskie, Koleje Wielkopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna i Arriva. Ci sami przewoźnicy honorują też RegioKarnet – bilet sieciowy w cenie 93 zł, który ważny jest przez trzy dowolnie wybrane doby w ciągu dwóch miesięcy. Z akceptowania Biletu Turystycznego i RegioKarnetu najpierw w 2018 r. wycofały się Koleje Dolnośląskie, a następnie w 2021 r. Koleje Śląskie (biletów tych nigdy nie uznawały Koleje Mazowieckie, Warszawska Kolej Dojazdowa i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście).

Równocześnie istnieje Wspólny Bilet Samorządowy – kosztuje on 59 zł i uprawnia do podróżowania przez 24 godziny pociągami wszystkich z wyjątkiem Polregio spółek regionalnych: Kolei Mazowieckich, Warszawskiej Kolei Dojazdowej, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Kolei Śląskich, Kolei Małopolskich, Kolei Wielkopolskich, Kolei Dolnośląskich i Arrivy.

Prologiem działań Ministerstwa Infrastruktury na rzecz integracji taryf mogłoby być wyjście z inicjatywą zszycia Wspólnego Biletu Samorządowego, Biletu Turystycznego i RegioKarnetu w spójną paletę sieciowych biletów czasowych – dobowych, weekendowych czy trzydniowych – uznawanych przez wszystkich bez wyjątku regionalnych przewoźników kolejowych. Wskazane byłoby przy tym nawiązanie współpracy z organizatorami połączeń autobusowych, aby włączyli się w ofertę sieciowych biletów czasowych, dzięki czemu byłyby one uznawane na przykład przez Komunikację Beskidzką, Podkarpacką Komunikację Samochodową czy Grodzkie Przewozy Autobusowe. Niektórzy organizatorzy komunikacji autobusowej mogą być otwarci na taką współpracę, jako że sami z siebie już premią pasażerów kolei. Grodzkie Przewozy Autobusowe dają 45% zniżki na bilety miesięczne osobom, które posiadają bilet miesięczny Kolei Mazowieckich lub Warszawskiej Kolei Dojazdowej, zaś w komunikacji autobusowej gminy Kobierzyce posiadaczom biletów okresowych Kolei Dolnośląskich przysługują bezpłatne przejazdy liniami dowozowymi do stacji kolejowych.

Pożądané byłoby też wyjście z propozycją do zarządów transportu w miastach, aby i oni honorowali sieciowe bilety czasowe, które mogłyby powstać po zszyciu ofert Bilet

KONKRET 80

WPROWADZIMY 0% VAT NA TRANSPORT PUBLICZNY, ABY OBNIŻYĆ CENY BILETÓW DLA POLAKÓW.



• Przedwyborczy materiał Koalicji Obywatelskiej z 2023 r. zapowiadający wprowadzenie zerowego podatku VAT na bilety.

500 dni bez konkretów

Złożona jako jeden ze 100 konkretów na pierwsze 100 dni rządów obietnica Koalicji Obywatelskiej dotycząca wprowadzenia zerowego podatku VAT na bilety kolejowe i autobusowe wciąż nie została zrealizowana, mimo że w kwietniu 2025 r. minęło już 500 dni sprawowania władzy przez rząd Donalda Tuska.

„Zmiany w zakresie obniżenia stawki VAT na transport pasażerski będą mogły zostać wdrożone, jak tylko znajdzie się przestrzeń w budżecie do ich sfinansowania – sprawa ta będzie analizowana przy konstrukcji założeń budżetowych na 2026 r.” – oznajmił wiceminister finansów Jarosław Neneman w udzielonej 21 marca 2025 r., czyli w 468. dniu rządów Donalda Tuska, odpowiedzi na interpelację, którą złożył poseł PiS Grzegorz Macko.

O trwających analizach rząd informował już ponad rok temu. Gdy w marcu 2024 r. minęło 100 dni rządu, dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” spytał w resurcie finansów o to, kiedy dojdzie do zredukowania podatku VAT na bilety. Odpowiedź była następująca: „W Ministerstwie Finansów prowadzone są analizy związane z potencjalnym obniżeniem – z 8% do 0% – stawki VAT dla określonych kategorii usług transportu pasażerskiego”.

Turystyczny, RegioKarnet i Wspólny Bilet Samorządowy.

Podjęcie przez Ministerstwo Infrastruktury kooperacji z przewoźnikami kolejowymi, organizatorami lokalnych połączeń autobusowych i zarządami transportu miejskiego w kwestii czasowych biletów sieciowych stworzyłoby platformę praktycznej współpracy u progu prac nad Ogólnopolskim Biletem Zintegrowanym, które mają wiązać się z takimi wyzwaniami jak ujednolicenie ulg ustawowych, spajanie systemów sprzedaży biletów czy stworzenie wyszukiwarki połączeń obejmującej wszystkie środki transportu zbiorowego.

Stworzenie sieciowych biletów czasowych byłoby również wyjściem w stronę realizacji składanych przed wyborami parlamentarnymi przez Lewicę i Polskę 2050 obietnic dotyczących stworzenia atrakcyjnego cenowo biletu obejmującego kolej, autobusy lokalne i transport miejski w całej Polsce. Pytanie tylko, czy partie te jeszcze pamiętają, że obiecały wprowadzenie takiego rozwiązania.

KAROL TRAMMER

„Polska w 100 minut” – tym hasłem premier Donald Tusk pod koniec 2024 r. zapowiedział przyspieszenie polskiej kolei. Teraz spółka Centralny Port Komunikacyjny skupia się na tym, aby taki czas jazdy zdołały osiągnąć pociągi z Warszawy do Poznania po wybudowaniu kolei dużych prędkości.

Walka o 100 minut

Aktualne harmonogramy zakładają, że szybka kolej w 2032 r. połączy Warszawę z Łodzią, a następnie do 2035 r. powstanie dalszy jej odcinek z Łodzi do Wrocławia wraz z odnogą do Poznania. W spółce CPK podjęto decyzję, że na linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław pociągi mają jeździć z prędkością 320 km/h, a nie jak wcześniej planowano 250 km/h. Dzięki temu najszybsze pociągi mają pokonywać trasę z Warszawy do Poznania w 1 godz. 38 min.

Stawką jest nie tylko wpisanie się w slogan premiera, ale też jak największe pobicie czasu jazdy osiąganego na istniejącej linii z Warszawy do Poznania, którą najszybszy pociąg – jadąc z prędkością maksymalną 160 km/h – pokonuje w 2 godz. 18 min.

Jak wskazuje spółka CPK, bez decyzji o podniesieniu prędkości do 320 km/h podróż nową linią z Warszawy do Poznania trwałaby 2 godz. 5 min., a więc tylko 13 min. krócej niż istniejącą linią. Tak niewielka różnica podważałaby sens budowania nowej linii za dziesiątki miliardów.

W ramach walki o nieprzekroczenie 100-minutowego czasu podróży linią dużych prędkości z Warszawy do Poznania zmieniły się plany jej przebiegu przez Kalisz. Powstać ma odcinek umożliwiający przejazd szybkich pociągów z pominięciem tutejszej stacji. Nowa koncepcja wywołała kontrowersje w liczącym 93 tys. mieszkańców Kaliszu, największym po Łodzi mieście, które ma się znaleźć na rozgałęziającej się kolei dużych prędkości między Warszawą a Poznaniem i Wrocławiem.

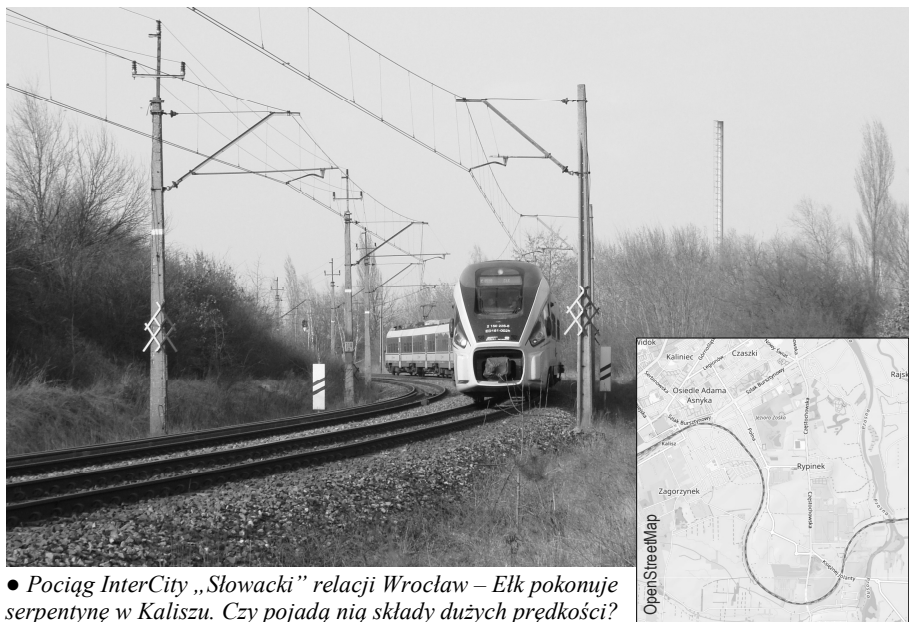
Miedzy metropoliami

W poprzednim wariantcie – ogłoszonym w maju 2023 r. – zakładano, że szybka linia będzie przechodzić przez istniejącą stację w Kaliszu. Spółka CPK oznajmiła na swojej stronie internetowej, że „skorzystanie części pociągów z kolejowej obwodnicy Kalisza bez wjazdu do miasta zapewni najkrótsze czasy przejazdu dużych grup podróżnych między metropoliami”. CPK chce uspokoić kaliszian i zapewnia ich, że „część pociągów zjedzie do Kalisza i zatrzyma się tam, włączając to miasto w kolejową sieć dużych prędkości”.

Przyjęcie nowej koncepcji oznacza, że szybkie pociągi, aby obsługiwać Kalisz, będą musiały zjechać łącznicą na starą linię i po zatrzymaniu się na kaliskiej stacji wrócić na linię dużych prędkości. Zjeżdżając do miasta, będą musiały pokonać zbudowany w 1902 r. kręty odcinek od mostu nad Prosną do stacji Kalisz – tę pięciokilometrową serpentynę pociągi muszą pokonywać z prędkością 80-90 km/h. To budzi obawy, że operatorzy połączeń dużych prędkości nie będą chcieli trasować pociągów ze zjazdem z szybkiej linii do Kalisza.

Kaliskie serpentyny

Spółka CPK chce, żeby pociągi dużych prędkości jadące z Warszawy do Poznania mogły omijać Kalisz. Powróciły obawy, że szybka kolej będzie służyć tylko kilku największym metropoliom



• Pociąg InterCity „Słowacki” relacji Wrocław – Elk pokonuje serpentynę w Kaliszu. Czy pojadą nią składy dużych prędkości?

Nie będziemy mieli nic

– *Mamy wrażenie, że zostaliśmy oszukani* – tak zmianę planów dotyczących przejścia szybkiej kolei przez Kalisz skomentował prezydent tego miasta Krystian Kinastowski. – *Ryzyko będzie takie, że my na tę kolej dużych prędkości będziemy mogli popatrzeć, pomachać poznaniakom i warszawiakom, którzy będą tutaj przejeżdżali, a my z tej kolei nie będziemy mieli nic.*

Prezydent Kalisza przypomniał przy tym, że gdy kilkanaście lat temu trwały prace planistyczne nad linią dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, to postawiono na wariant, w którym odnogi do Poznania i Wrocławia miały rozchodzić się między Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim. – *Ta koncepcja była dla nas bardzo korzystna* – zaznaczył Kinastowski. Wówczas Kalisz dysponowałby połączeniami dużej prędkości zarówno w relacji Warszawa – Poznań, jak i Warszawa – Wrocław. Gdy do koncepcji kolei dużych prędkości wrócono pod banderą CPK, zdecydowano, że ramiona szybkiej linii będą rozchodzić się koło Sieradza, przez co Kalisz znajdzie się już tylko na trasie połączeń Warszawa – Poznań. Teraz pojawiły się wątpliwości, ile z tych pociągów – po zmianie koncepcji przebiegu przez Kalisz – w ogóle zatrzyma się w tym mieście.

Krystian Kinastowski mówił o tym na odbywającym się w marcu 2025 r. w Kaliszu kongresie stowarzyszenia Tak dla CPK, organizacji założonej przez ludzi związanych ze spółką Centralny Port Komunikacyjny za rządów Prawa i Sprawiedliwości. Na miejsce kongresu wybrali oni Kalisz jako symbol zmiany podejścia do roli szybkiej kolei.

Wiceprezes stowarzyszenia Patryk Wild, twórca koncepcji kolejowych szprych do CPK, przekonywał, że doszło do uderzenia w inkluzywny charakter tego przedsięwzięcia: – *Ten projekt był projektem spójnościowym, który miał zapewnić prawidłową obsługę komunikacyjną całego kraju* – mówił Wild i odniósł się do zmiany planowanego przejścia szybkiej linii przez Kalisz oraz decyzji o podniesieniu prędkości z 250 km/h do 320 km/h: – *Powoduje to sztucznie wymuszoną sytuację, w której przewoźnikom nie będzie się opłacało zajeżdżać do Kalisza, bo będą tracili dużo czasu, a przy większej prędkości będą tracili też radykalnie dużo energii.*

Trzy miliardy wątpliwości

Krytyka wobec planów rządowej spółki CPK płynie również z koalicji rządzącej. Zmienioną koncepcję przebiegu kolei dużych prędkości – jako grożącą pominięciem Kalisza przez szybkie pociągi – skrytykował Szymon Hołownia: – *Kalisz i inne ośrodki subregionalne zasługują na takie połączenia kolejowe* – mówił na konferencji prasowej na dworcu w Kaliszu przewodniczący Polski 2050, a należąca do tej partii minister funduszy i polityki regionalnej Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz w rozmowie z portalem Money.pl stwierdziła: – *Wątpliwość budzi wydawanie 3 mld zł na ominięcie Kalisza.*

Tyle ma bowiem kosztować wybudowanie bajpasu linii dużych prędkości omijającego stację Kalisz. Kaliscy aktywiści ruchu Tak dla CPK zebrali 3431 podpisów kaliszian pod petycją przeciw jego budowie i za powrotem do wariantu zakładającego przejście szybkiej linii przez kaliską stację.

KAROL TRAMMER

PKP zleciła budowę nowego dworca w Częstochowie – umowa z wykonawcą została podpisana w kwietniu 2025 r. Oznacza to, że istniejący obiekt zniknie po zaledwie 30 latach istnienia – jego budowę zakończono w 1996 r. – *To jest budynek, który powinien być zachowany jako dobre dzieło architektury lat 90.* – mówił Radiu Jura zaangażowany w obronę istniejącego dworca Filip Kruk.

Dworzec na 30 lat

Komitet społeczny „Nasz dworzec. Wspólna sprawa!” zebrał już 5 tys. podpisów częstochowian przeciwko zburzeniu dworca z 1996 r. Za jego zachowaniem już w kwietniu 2022 r. opowiedziała się również rada miasta: „Stanowczo sprzeciwiamy się wyburzeniu reprezentacyjnego budynku, wzniesionego ogromnym kosztem i oddanego do użytku zaledwie 26 lat temu”.

PKP po zawarciu umowy na budowę nowego obiektu oznajmiło, że „na obecnym dworcu, z uwagi na fakt, że budynek ten jest przeskaldowany i niefunkcjonalny, użytkowana jest niewielka część całkowitej powierzchni”, rozkładając przy tym ręce nad swoją niemocą – widoczną nie tylko w Częstochowie – w zdobywaniu najemców na dworcowe lokale handlowo-usługowe. Ten problem dotyczy też nowych dworców. Na przykład w otwartym w 2015 r. nowym budynku dworca Bydgoszcz Główna pusta jest połowa lokali.

W Częstochowie obrońcy istniejącego dworca zwracają uwagę, że obiekt, który ma go zastąpić, będzie zbyt mały jak na przekraczającą 10 tys. dobową liczbę pasażerów korzystających ze stacji. Podają też w wątpliwość wyliczenia PKP, że remont istniejącego dworca miałby kosztować aż 198 mln zł, czyli więcej niż rozbiorówka starego dworca i wybudowanie nowego.

Nowy dworzec, nowy problem

Częstochowski dworzec to kolejny dość młody obiekt, który PKP postanowiło zburzyć. Zniszczony został też dworzec Łódź Kaliska z 1994 r. Ten obiekt – z charakterystycznym łukowym przeszkleniem nad frontem dworca i całą halą – zastąpiono



• Nowy dworzec kolejowy w Koszalinie miał zostać otwarty pod koniec 2024 r. Stan budowy w marcu 2025 r.

Dworcowe wzburzenie

PKP w kolejnych miastach wywołuje kontrowersje tym, że zamiast remontować istniejące dworce, burzy je i zastępuje nowymi obiektami



• Dworzec kolejowy w Częstochowie – to już kolejny obiekt, który PKP postanowiło zburzyć.

budynkiem z ciemnobrązowej blachy (która na wizualizacjach miała kolor miedziany). Nowy dworzec ma zostać otwarty w tym roku, ale już budzi niezadowolenie jako przypominający halę magazynową. – *Ponad sto lat temu łódzkie fabryki budowano tak, by przypominały zamki. Obecnie zaś obiekty, które teoretycznie mogłyby się wyróżniać z otoczenia, wyglądają jak zwykłe fabryki* – powiedział „Gazecie Wyborczej” łódzki architekt i społecznik Krzysztof Golec-Piotrowski.

Nie ma już zbudowanego w 1990 r. dworca w Słupsku – na jego miejscu rośnie nowy obiekt. Decyzja o budowie nowego dworca, zamiast remontu istniejącego, wywołała nad Słupią spore kontrowersje. Pojawiły się głosy, że jeżeli powstać ma nowy budynek, to niech przyjmie formę na wzór XIX-wiecznego dworca zniszczonego w 1945 r. Wskazywano przy tym, że lokalizacja dworca na osi głównej ulicy miasta zobowiązuje PKP do uszanowania otoczenia i ścisłej współpracy z miastem przy wyborze projektu. Ostatecznie widok z al. Wojska Polskiego zwieńczy masywna bryła bez związków z otoczeniem. W marcu 2025 r. na budowie słupskiego dworca wybuchł pożar – zapaliła się warstwa izolacyjna, ale nie spowodowało to zatrzymania prac.

Większe problemy są w Koszalinie, gdzie budowę nowego dworca rozpoczęto w lutym 2023 r. – miał on zostać otwarty w grudniu 2024 r. W marcu 2024 r. prace zostały jednak przerwane i obecnie straszy rozgrzebana budowa. Odcięte jest przejście podziemne i pasażerowie muszą docierać na perony przejściem tymczasowym prowadzącym naokoło i przez tory.

Powodem wstrzymania prac są błędy w projekcie, które zagrażają nowej budowli –

zapadła decyzja o przeprojektowaniu fundamentów i stropów. W tej sytuacji wybuchł spór PKP z wykonawcą, dla którego wstrzymanie robót to komplikacje wiążące się zarówno z wzrostem kosztów budowy, które pierwotnie ustalono na 44 mln zł, jak i z wielomiesięcznym wydłużeniem realizacji. Obecnie wskazuje się, że dworzec zostanie otwarty najwcześniej w 2026 r.

Ściany zabytkowymi sgraffitami, które na koszalińskim dworcu z 1962 r. ozdabiały wnętrze hali, na nowym dworcu mają stać się częścią zewnętrznej elewacji.

Odcięty dworzec

Na otwartym w lutym 2025 r. nowym budynku dworca Olsztyn Główny znalazł się neon pochodzący z poprzedniego budynku. To symboliczne nawiązanie do obiektu z 1971 r., który był zintegrowanym dworcem kolejowo-autobusowym. Część autobusowa należy do dewelopera Retail Provider, który w 2011 r. kupił PKS Olsztyn, chcąc wspólnie z PKP wybudować na miejscu kompleksu centrum handlowe z funkcją dworcową. Jako że PKP i Retail Provider nie były w stanie dojść do porozumienia, PKP zburzyło swoją część i wybudowało nowy dworzec kolejowy w odłączeniu od części autobusowej. – *Nasz dworzec został przez kolejarzy i wykonawców odcięty od wszystkich mediów. Nie mamy ani ogrzewania, ani wody, ani kanalizacji* – mówił Rafał Twarowski, prezes firmy Retail Provider, która – składając skargę do nadzoru budowlanego – doprowadziła do odwołania zaplanowanej z udziałem ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka uroczystej inauguracji nowego dworca kolejowego. Uroczystość, w skromniejszej formie i bez ministra, odbyła się dwa dni później.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Bez szans

„Nieraz widziałem garstkę naszych walczących z Moskali nawąłem” (Mickiewicz). W różnych krajach i epokach podziwiano, lub ganiono, walkę z przeważającymi siłami bez szans na zwycięstwo. Szwedzki zespół muzyczny Sabaton oddał niedawno swoim utworem hołd obrońcom Wizny z września 1939 roku, gdzie 720 polskich żołnierzy przeciwstawiło się 42 tysiącom Niemców. Mniej znana jest potyczka kilku przeciwko setkom z czerwca 1950 roku w Popowie Borowym na Mazowszu. Była częścią boju nielicznych z ujarzmianiem Polski przez Rosję, zwaną wtedy Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich. Czterech żołnierzy Narodowego Zjednoczenia Wojskowego wskutek donosu zostało tu osaczonych i stawilo opór oddziałom polskiego komunistycznego Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, liczącym według różnych źródeł od 500 do 2000 osób. Wsparcia udzielały im samochody pancerne i lotnictwo.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Spodek”

Poznań Główny – Katowice

Pociąg „Spodek” nosi nazwę od najbardziej charakterystycznego budynku na Górnym Śląsku, o ile nie w całej Polsce. Przypominająca ufo hala widowiskowo-sportowa znajduje się w centrum Katowic, przy Rondzie im. Generała Jerzego Ziętka, który, mówiąc nawiasem, jako przewodniczący prezydium wojewódzkiej rady narodowej w Katowicach wybrał projekt do realizacji oraz podjął ostateczną decyzję o budowie i lokalizacji Spodka. Halę zaczęto budować w 1964 roku, a jej otwarcie miało miejsce w 1971 roku. Pierwszym wydarzeniem zorganizowanym w obiekcie były obchody 50. rocznicy wybuchu III Powstania Śląskiego. W hali Spodek przemawiali Fidel Castro i Leonid Breżniew, premier miał Fiat 126p, odbywały się zjazdy zarówno Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, jak i „Solidarności”. Spodek jest punktem na trasach koncertowych światowych gwiazd – jeszcze w czasach PRL-u występowali tu między innymi Tina Turner, Elton John i Metallica, a później również Joe Cocker, Sting, Jean-Michel Jarre czy Depeche Mode. W Spodku odbywają się także wydarzenia sportowe: mistrzostwa Europy i świata w piłce ręcznej, siatkówce, koszykówce czy hokeju na lodzie. W latach 2007-2009 wykonano generalny remont wnętrza Spodka, a w latach 2011-2012 jego elewacji.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Koleje Śląskie przygotowały również dla rowerzystów ofertę sieciowego miesięcznego biletu w cenie 84,90 zł. W ubiegłym roku z takiego rozwiązania skorzystało ponad tysiąc pasażerów. Posiadacze takiego biletu powinni zgłosić się przed każdą podróżą z jednośladem do drużyny konduktorskiej. Ta w miarę możliwości wskaże miejsce umożliwiające bezpieczny przewóz jednoślada, ale może także odmówić w przypadku szczególnie wysokiej frekwencji w pojeździe”

Źródło: miesięcznik „Dwa Kwadransy”
Wydawca: Koleje Śląskie

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Pociąg pośpieszny z łoskotem zatoczył się na dworzec w Gdyni. — Gdynia! — zawołał konduktor. Stasiek Lipa powoli wstał z miejsca wagonu pierwszej klasy i wraz z córką Anielą szykował się do wyjścia. Aniela zdjęła jedwabny płaszcz deszczowy z wieszaka, wzięła torebkę do ręki i wyszła z wagonu. Tragarz znosił dwie ciężkie walizki. Stasiek Lipa zmienił swój wygląd nie do poznania. W eleganckim, sportowym ubraniu angielskim i z zawieszonym na pasku aparatem fotograficznym raczej wyglądał na zagranicznego turystę. Wysoki, przystojny, nieco przygarbiony, o lekko siwiejącej czuprynie wzbudzał respekt. Tylko oko doświadczonego znawcy ludzi dostrzegłoby, że do jego bladej twarzy nie bardzo odpowiadał przylepiony uśmiezek bez troski. Również Aniela zmieniła się. Była jeszcze piękniejsza. Białe jedwabne kostium jakby był dobrany do majowej barwy jej pięknej twarzy. Jedynie oczy jej, przypominające błękit nieba, rozglądały się dokoła z niepokojem”

Urke Nachalnik*, „W matni”

*właściwie Icek Boruch Farbarowicz, urodził się w 1899 roku w Wiźnie, był przestępcą i kilkanaście lat spędził w więzieniu, gdzie zaczął pisać powieści kryminalne, na wolności zamieszkał w Otwocku – tu w 1939 roku uratował Torę z płonącej synagogi, za co rozstrzelali go Niemcy

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, **e-mail:** z.biegiem.szyn@interia.pl, **telefon:** 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski (webmaster). Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model (ul. Wilcza 25), KOLEO (ul. Francuska 11A).

Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą: Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 5,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.