

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

KOLEJ

KONTRA

DEMOGRAFIA



**Kolej zdobywa nowych pasażerów
w wyludniających się miastach i gminach**

BEZPIECZENSTWO

Wypadek w sądzie

Kierowca ciężarówki, który w lipcu 2024 r. spowodował wypadek na przejeździe kolejowym w Ołtarzewie, może już siadać za kierownicą. Wyrok wydany w czerwcu 2025 r. objął roczny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, ale jak powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” prezes Sądu Rejonowego w Pruszkowie Grzegorz Godzina: – *Na poczet orzeczonego w wyroku środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych zaliczono oskarżonemu okres zatrzymania prawa jazdy.*

Prawo jazdy zostało zatrzymane we wrześniu 2024 r., gdy prokuratura przedstawiła kierowcy ciężarówki zarzut spowodowania wypadku, w którym zginął 48-letni maszynista Rafał Kamiński. Kierowca wjechał ciężarówką na przejazd kolejowy, ale z powodu korka na drodze nie był w stanie z niego zjechać, przez co zablokował tory przed nadjeżdżającym pociągiem Kolei Mazowieckich relacji Sochaczew – Warszawa i doszło do zderzenia. Prawo o ruchu drogowym zabrania wjeżdżania na skrzyżowanie, jeżeli nie ma na nim lub za nim miejsca do kontynuowania jazdy.

Zgodnie z artykułem 177 kodeksu karnego, sprawcy wypadku komunikacyjnego, którego następstwem jest śmierć innej osoby, grozi do ośmiu lat pozbawienia wolności. Kierowca, który doprowadził do śmiertelnego wypadku na przejeździe kolejowym w Ołtarzewie, nie pójdzie jednak do więzienia. – *W sprawie zapadł wyrok skazujący na karę jednego roku pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania na okres dwóch lat* – informuje prezes pruszkowskiego sądu. O taką karę wnioskowała Prokuratura Rejonowa w Pruszkowie. Kierowcy nakazano też zapłacenie rodzinie maszynisty nawiazki w wysokości 12,7 tys. zł.

– *Wysokość nawiazki dla rodziny maszynisty, który został zabity przez tego kierowcę, jest skandaliczna* – mówi prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek. – *Środowisko maszynistów jest zbulwersowane tym wyrokiem, ale również samym wnioskiem prokuratury o niski wymiar kary. Nasz kolega zginął z powodu bardzo nieodpowiedzialnego zachowania kierowcy i boimy się, że ten wyrok przyczyni się do tego, że kierowcy nadal będą lekceważyć zasady bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.*

Wyrok wydał sędzia Mariusz Greszta, przewodniczący wydziału karnego pruszkowskiego sądu. ●

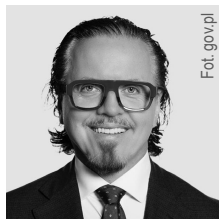
LUDZIE

Balczun i jego ludzie

W lipcu 2024 r. premier Donald Tusk, w ramach rekonstrukcji rządu, powołał na stanowisko ministra aktywów państwowych Wojciecha Balczuna. Balczun w latach 2008-2013 był prezesem PKP Cargo, a w latach 2016-2017 kierował ukraińskimi kolejami Ukrzaliznyca. Przed objęciem funkcji ministra odpowiedzialnego za nadzór nad spółkami skarbu państwa kierował podlegającą resortowi aktywów Agencją Rozwoju Przemysłu, która zajmuje się restrukturyzowaniem państwowych przedsiębiorstw.

Teraz do Agencji Rozwoju Przemysłu i podległych jej spółek trafiają dawni współpracownicy Balczuna, którzy też byli związani z koleją. Od sierpnia 2025 r. wiceprezesem agencji jest Marek Zalesny, który pracował z Balczunem najpierw w zarządzie PKP Cargo, a następnie w zarządzie kolei ukraińskich, gdzie odpowiadał za przewozy towarowe.

Do grupy ARP został ściągnięty również Remigiusz Paszkiewicz, który w latach 2012-2015 był prezesem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, a potem w zarządzie kolei ukraińskich odpowiadał za infrastrukturę. W sierpniu 2025 r. Paszkiewicz został prezesem Grupy Przemysłowej Baltic, która podlega ARP i zajmuje się energetyką na morzu. Od czerwca 2025 r. Paszkiewicz jest także przewodniczącym rady nadzorczej spółki Polregio, największego pasażerskiego przewoźnika kolejowego w Polsce, który należy do Agencji Rozwoju Przemysłu i 16 samorządów województw. ●



Fot. gov.pl

● Minister aktywów państwowych Wojciech Balczun.

POLITYKA

Kolejne cięcie Kolei Plus

Z programu Kolej Plus wypadło następne miasto. Przyjęta przez radę ministrów w sierpniu 2025 r. uchwała z aktualizacją rządowego programu uzupełniania infrastruktury kolejowej mówi o rezygnacji ze zgłoszonego przez samorząd województwa dolnośląskiego przedsięwzięcia mającego na celu powrót kolei do liczącej 16 tys. mieszkańców Bogatyni: „Odstąpienie od realizacji projektu z uwagi na znaczny wzrost szacowanych kosztów robót budowlanych oraz brak oczekiwanego efektu w stosunku do przewidywanych nakładów finansowych. Nieprzelotowy charakter linii kolejowej uniemożliwia wykonywanie połączeń innych niż regionalne” – zapisano w rządowej uchwale.

Jeszcze w czerwcu 2025 r. na posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury, które było poświęcone weryfikacji Kolei Plus, pełnomocnik zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe ds. przygotowania inwestycji Rafał Banaszkiewicz informował, że z programu wykreślono tylko Turek w Wielkopolsce oraz Jastrzębie-Zdrój na Śląsku, będące największym polskim miastem pozbawionym kolei. Przedstawiciel PKP PLK, referując w sejmie rozpoczętą po zmianie rządu weryfikację programu Kolej Plus, wówczas nawet nie zająknął się, że zagrożone jest też przywrócenie kolei do Bogatyni: – *Następny projekt, który przygotowujemy, to jest połączenie Zgorzelec – Bogatynia. Tu trwają prace projektowe* – mówił posłom.

Warte 8,4 mln zł prace projektowe zostały zlecone przez PKP PLK w sierpniu 2023 r. – w zawartej wówczas umowie termin ich zakończenia ustalono na sierpień 2026 r. Następnie miał zostać wybrany wykonawca rewitalizacji linii kolejowej. Pociągi miały wrócić do Bogatyni w 2029 r. Położona w Worku Turowskim na południowo-zachodnim skraju Polski Bogatynia to drugie pod względem liczby mieszkańców miasto województwa dolnośląskiego, do którego nie da się dojechać koleją (największe są 21-tysięczne Polkowice).

Do Bogatyni pociągi pasażerskie przestały kursować w kwietniu 2000 r. – zlikwidowano je w ramach największego cięcia połączeń, które objęło 1028 km linii w całej Polsce. Do 1992 r. z Bogatyni kursował bezpośredni pociąg do Warszawy.

Na 41-kilometrowy ciąg ze Zgorzelca do Bogatyni, który miał zostać objęty przedsięwzięciem w ramach programu Kolej Plus, składają się głównie czynne odcinki: na 20 km prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy, a na 19 km tylko ruch towarowy. Całkowitej odbudowy wymaga liczący 2 km odcinek od kopalni węgla brunatnego w Turowszowie do centrum Bogatyni. ●

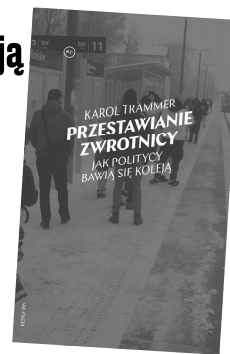


KSIĄŻKA

Jak politycy bawią się koleją

„Wybory parlamentarne i prezydenckie w 2015 roku wygrane przez Prawo i Sprawiedliwość, a następnie ośmioletnie rządy tej partii przyniosły zmianę politycznej narracji na temat kolei” – pisze Karol Trammer w książce „Przestawianie zwrotnicy. Jak politycy bawią się koleją”, analizując, jak ta zmiana narracji przełożyła się najpierw na konkretne decyzje rządu PiS, a potem na działania podejmowane przez partię, które po wyborach w październiku 2023 r. utworzyły rząd Donalda Tuska.

Nowa książka autorstwa redaktora naczelnego „Z Biegiem Szyn” pokazuje jak polityka kształtuje funkcjonowanie i rozwój kolei, ale także jak połączenia kolejowe i problem wykluczenia transportowego wpływają na decyzje podejmowane przez obywateli przy urnach wyborczych. Książka ukaże się nakładem Wydawnictwa Krytyki Politycznej w październiku 2025 r. ●



BEZPIECZENSTWO

Błąd niehumaniczny

W połowie lipca 2025 r. w prowadzonym przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej systemie informacji o bezpieczeństwie pojawił się alert Urzędu Transportu Kolejowego dotyczący niebezpiecznego incydentu, do którego doszło w węźle krakowskim 15 maja 2025 r.

Tego dnia przed 7:00 na stację Podłężę wjechał pociąg Kolei Małopolskich relacji Tarnów – Kraków, a chwilę później na tor stacyjny zajęty przez ten pociąg wjechała lokomotywa PKP Cargo. Po wjeździe pociągu pasażerskiego nie przestał bowiem świecić się na semaforze sygnał zezwalający na jazdę, a rozjazdy nie powróciły do ustawienia zabezpieczającego przed ewentualnym najechaniem pociągów na siebie. Do zderzenia nie doszło, ale – jak zaznacza UTK w alercie – „ta sytuacja mogła spowodować katastrofę w ruchu kolejowym w stacji Podłężę”.

System nie reagował na polecenia wysyłane przez dyżurnego ruchu, a monitor zaczął mrugać na kolor różowo-biały. W tej sytuacji dyżurny ruchu z Podłęża zaalarmował obsługę lokalnego centrum sterowania w Tarnowie, aby nie wyprawiła kolejnych pociągów w kierunku jego stacji.

Urząd Transportu Kolejowego w alercie przesłanym unijnej agencji informuje, że incydent został spowodowany błędem w oprogramowaniu komputerowego systemu sterowania ruchem ESTW L90 5 Command 900 firmy Hitachi Rail GTS. UTK wskazuje na „nieprawidłowe zadziałanie procesu komunikacyjnego między systemem nadrzędnym Command 900 a modulem zależnościowym IM w stacji Podłężę. Błąd spowodowany był przepełnieniem buforów w module IM”.

System sterowania ESTW L90 5 Command 900 zainstalowany jest nie tylko na magistrali Kraków – Tarnów – Rzeszów, ale między innymi też na liniach Warszawa – Lublin, Siedlce – Łuków – Biała Podlaska, Kraków – Katowice czy w węźle poznańskim. – *Systemy zależnościowe ESTW L90 5 współpracujące z systemem nadrzędnym Command 900 są obecnie używane do sterowania ruchem na około 100 posterunkach ruchu* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyń” Karol Jakubowski z zespołu prasowego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Po analizie stwierdzono, że ten sam błąd oprogramowania komputera ESTW L90 5, który spowodował incydent na stacji Podłężę, występuje w 30 lokalizacjach.*

Spółka PKP PLK zapewnia, że po incydencie w Podłężu prowadzone są cykliczne inspekcje we współpracy z firmą Hitachi Rail GTS, których zadaniem jest monitorowanie posterunków ruchowych z zainstalowanym systemem ESTW L90 5 Command 900. – *Do tej pory nie stwierdzono nieprawidłowości mogących prowadzić do incydentu. Ponadto w przypadku sygnału o przepełnieniu bufora ruch pociągów na danej stacji jest wstrzymywany do wyjaśnienia sytuacji* – informuje Jakubowski. – *Producent zapowiedział, że nowa wersja oprogramowania wolna od błędów będzie dostępna w czwartym kwartale 2025 r. i zostanie wdrożona na wszystkich stacjach, gdzie obecnie występuje problem.* ●

RUCH

Polityczne opóźnienie

– *Gigantyczna zmiana jest, jeśli chodzi o kwestię kolei* – oznajmił w telewizji TVN24 Adam Szlápka z Koalicji Obywatelskiej, obejmując w połowie 2025 r. stanowisko rzecznika prasowego rządu. – *Trzy lata temu punktualność to było 75%, teraz dochodzimy do 95%.*

Danych rzecznika rządu nie potwierdzają statystyki Urzędu Transportu Kolejowego: w pierwszym kwartale 2025 r. punktualnych było owszem 92,85% pociągów, ale rezultat ten wcale nie odbiega od wyników za pierwszy kwartał 2022 r., kiedy to wskaźnik punktualności wyniósł 91,03%. Wskaźnik urzędu za punktualne uznaje pociągi docierające do stacji końcowej o czasie lub z opóźnieniem mniejszym niż 6 min.

Choć wskaźniki punktualności dla całej kolei pasażerskiej utrzymują się na podobnym poziomie, to wyraźną poprawę odnotowało PKP Intercity, które spośród polskich przewoźników ma największe problemy z trzymaniem się rozkładu jazdy. W pierwszym kwartale 2025 r. spółka osiągnęła wskaźnik punktualności wynoszący 78,91%, zaś w pierwszym kwartale 2022 r. wyniósł on 69,78%. W PKP Intercity wskazują, że na zwiększenie punktualności wpłynęły różne czynniki. – *Związane było to z poprawą przepustowości linii kolejowych i zakończeniem wielu remontów. Dobre założenia rozkładowe pozwoliły nie tylko na uruchomienie większej liczby pociągów, ale dały również lepsze możliwości realizacji przewozów. Zmniejszona została liczba pociągów wielorelacyjnych, zastosowano odpowiednie czasy na obsługę techniczną i prace manewrowe* – wymienia Maciej Dutkiewicz z PKP Intercity. – *Bardzo istotne było również zwiększenie liczby lokomotyw osiągających prędkość maksymalną 160 km/h oraz ograniczenie występowania opóźnień związanych z wydłużonym czasem jazdy wynikającym z obsługi pociągu pojedynczą obsadą na liniach o dopuszczalnych prędkościach do 160 km/h.*

Do końca 2023 r. w pociągach jadących szybciej niż 130 km/h była wymagana dwuosobowa obsada maszynistów. W sytuacji braków kadrowych nagminnie zdarzało się, że pociąg, który powinien osiągać prędkość 160 km/h, jechał wolniej z powodu nieobecności drugiego maszynisty. Wylimitowanie tej przyczyny opóźnień to efekt decyzji podjętej jeszcze przez rząd Prawa i Sprawiedliwości: w październiku 2023 r. minister infrastruktury Andrzej Adameczuk pod sam koniec swojego urzędowania wydał nowelizację rozporządzenia w sprawie warunków prowadzenia ruchu kolejowego, która zniósła obowiązek dwuosobowej obsługi szybszych pociągów.

Z kolei na znaczne zmniejszenie problemu opóźnień spowodowanych prowadzeniem pociągu przez lokomotywę, która osiąga mniejszą prędkość niż ta określona w rozkładzie jazdy, wpłynęły realizowane od 2020 r. dostawy nowych lokomotyw rozpędzających się do 160 km/h: na koniec sierpnia 2025 r. na stanie PKP Intercity znajdowały się już 83 z 96 zamówionych w концernie Newag lokomotyw EU160. Od września 2024 r. trwają dostawy osiągających prędkość 200 km/h lokomotyw EU200 – przewoźnik ma ich już 15. ●

TABOR

Ekspонат niegospodarności

Kolekcja taboru Izby Tradycji Warszawskiej Kolei Dojazdowej w Grodzisku Mazowieckim wzbogaciła się o elektryczny zespół trakcyjny EN95. Biorąc pod uwagę, że żywotność taboru kolejowego przyjmuje się na 40 lat, to pociąg stał się eksponatem muzealnym w dość młodym wieku. Skład EN95 ma 21 lat – został wyprodukowany w 2004 r. w bydgoskich zakładach Pesa jako jedyny egzemplarz tego typu. Został kupiony dla WKD za 10,4 mln zł przez samorząd województwa mazowieckiego.

W związku z dokonaną w 2016 r. zmianą napięcia na linii WKD z 600 do 3000 woltów spółka zleciła Pesie dostosowanie składu EN95 do wyższego zasilania. Obejmująca to zadanie modernizacja pojazdu kosztowała 5,5 mln zł i zakończyła się w lutym 2017 r. Po raz ostatni pociąg przewiózł pasażerów w czerwcu 2019 r. Potem oczekiwał na naprawę główną, która jednak nie została zlecona. W ciągu 15 lat od premiery do ostatniego przejazdu z pasażerami skład EN95 ulegał częstym awariom, miesiące spędzając w naprawach lub oczekiwaniu na nie. Na przykład w 2018 r. nie jeździł przez w sumie ponad połowę roku.

Obecnie WKD wozi pasażerów składami EN97 dostarczonymi przez Pesę w latach 2011-2012 oraz EN100 wyprodukowanymi przez Newag w latach 2014-2016. ●



● *Uroczysta inauguracja przewozów składem EN95 na stacji Warszawa Śródmieście WKD, sierpień 2004 r.*

Wszystko zaczęło się w 2009 r., gdy czeski rząd podjął decyzję o zniesieniu kolejowego monopolu na magistrali z Pragi do Ostrawy, będącej stolicą regionu morawsko-śląskiego. Zapowiedziano, że kursujące na tej trasie połączenia państwowego przewoźnika České Dráhy od 2011 r. przestaną być dotowane. Tak w Czechach zapalono zielone światło dla prywatnych przewoźników.

Wiecej połączeń, wiecej pasażerów

Szansę od razu postanowili wykorzystać dwaj czescy przedsiębiorcy. Radim Jančura, właściciel firmy zajmującej się przewozami autobusowymi, założył przewoźnika kolejowego RegioJet. Pociągi tej firmy zaczęły kursować magistralą Praga – Ostrawa we wrześniu 2011 r. W grudniu 2012 r. pojawiły się na tej trasie też połączenia firmy Leo Express, którą założył Leoš Novotný, wcześniej związany z branżą nieruchomości. Nowi przewoźnicy szybko zaczęli zdobywać pasażerów niskimi cenami biletów. W reakcji na to České Dráhy, mimo że właśnie zostały pozbawione państwowej dotacji, cenę biletu z Ostrawy do Pragi obniżyły o jedną trzecią.

Pojawienie się nowych przewoźników spowodowało wzrost liczby korzystających z kolei. W 2010 r. – przed wprowadzeniem konkurencji – liczba jeżdżących pociągami między regionem morawsko-śląskim a Pragą wyniosła 902 tys., a w 2013 r. – po wejściu przewoźników RegioJet i Leo Express – wzrosła do 1 mln 589 tys. W 2024 r. było 1 mln 734 tys. podróżujących między regionem morawsko-śląskim a stolicą Czech. Wzrost liczby pasażerów to efekt większej liczby połączeń. Z Ostrawy do Pragi w 2010 r., gdy trasę obsługiwały tylko České Dráhy, odjeżdżało 18 pociągów dziennie. Obecnie jest ich 38, z czego ponad połowa to pociągi Leo Express i RegioJet. Prywatni czescy przewoźnicy, już gdy zaczęli działalność w swoim kraju, nie ukrywali, że chcą wjechać także na polskie tory.

W Czechach RegioJet zajmuje się nie tylko pociągami komercyjnymi, ale od kilku lat wykonuje też przewozy w ramach zleceń publicznych. Inaczej niż w Polsce – gdzie PKP Intercity dostało z wolnej ręki umowę na obsługę połączeń dalekobieżnych w latach 2021-2030 – czeskie Ministerstwo Transportu ogłasza przetargi na połączenia dalekobieżne. RegioJet zdobył kontrakty na obsługę linii Brno – Bohumín w latach 2019-2027 oraz Kolín – Uście nad Łabą w latach 2021-2028.

RegioJet startuje również w przetargach organizowanych przez czeskie samorządy. W regionie usteckim od 2019 r. realizuje 10-letni kontrakt na obsługę kilku linii, a w 2026 r. rozpocznie 15-letni kontrakt na obsługę kolejnych tras.

Nie ma wyjścia

Rozszerzanie działalności przez firmę RegioJet na rodzimę sieć kolejową nie osłabiło zainteresowania tego przewoźnika Polską. Aby jednak uruchomić w naszym kraju niedotowane połączenia, trzeba uzyskać w Urzędzie Transportu Kolejowego decyzję o przyznaniu otwartego dostępu. O zgodę na uruchomienie komercyjnych pociągów relacji Warszawa – Katowice – Wrocław, Wrocław

Rynek wolności



Po latach starań czeski prywatny przewoźnik RegioJet wjeżdża na trasę Warszawa – Kraków

• Pociąg RegioJet w Ostrawie. Przewozy kolejowe stały się czeskim produktem eksportowym.

– Poznań – Bydgoszcz – Trójmiasto i Trójmiasto – Warszawa – Kraków RegioJet zwrócił się w 2021 r. Urząd procedował tę sprawę aż rok, by ostatecznie wydać decyzję odmowną, argumentując, że nowe połączenia stanowiłyby zagrożenie dla PKP Intercity.

Urząd Transportu Kolejowego zmienił swoją politykę po zmianie rządu w 2023 r. Okazało się, że Ignacy Góra, który na czele urzędu – mającego ustawowo zapewnioną niezależność od Ministerstwa Infrastruktury – stoi od 2016 r., dobrze wsłuchuje się w oczekiwania rządzących: najpierw polityków Prawa i Sprawiedliwości niechętnych konkurencji z zagranicy, a teraz polityków rządu Donalda Tuska przychylnych wolnemu rynkowi. O liberalizacji rynku kolejowego Piotr Malepszak mówił już w pierwszych tygodniach po objęciu w grudniu 2023 r. funkcji wiceministra infrastruktury: *– Nie powinniśmy blokować przewoźników, którzy chcą w Polsce jeździć* – stwierdził w rozmowie z „Rzeczpospolitą”, a na pytanie portalu 300Polityka, czy UTK zgodzi się na konkurencję na torach, Malepszak – choć mówił o organie, który mu nie podlega – odparł: *– Nie ma wyjścia.*

Głosy te szybko dotarły do Brna na Náměstí Svobody, czyli Rynek Wolności, gdzie siedzibą ma RegioJet.

Dostęp otwarty

W czerwcu 2024 r. RegioJet ponownie przesłał do Urzędu Transportu Kolejowego wnioski o zgodę na uruchomienie połączeń z Warszawy do Trójmiasta, Krakowa i Poznania. Jesienią 2024 r. zaczęły splotać się UTK decyzje zezwalające. Okazało się, że postępowania dotyczące wewnątrz krajowych połączeń już nie muszą ciągnąć się rok, a przede wszystkim kończą się wydaniem decyzji przyznających otwarty dostęp.

Pierwsze wewnątrz krajowe połączenie RegioJet w Polsce ruszy 18 września 2025 r. na trasie Kraków – Warszawa. Co prawda, przewoźnik obecny jest na polskich torach od 2022 r., gdy zaczął kursować pociąg RegioJet relacji Przemyśl – Kraków – Ostrawa –

Praga, ale nie jest on dostępny w ruchu krajowym. Zgodnie z decyzją UTK, RegioJet może tym pociągiem wozic pasażerów z Polski do Czech, ale nie może zabierać podróżujących w granicach Polski. Wkrótce to się zmieni: UTK, wydając w 2024 r. decyzję wydłużającą otwarty dostęp dla pociągu Przemysł – Praga na okres od grudnia 2025 r. do grudnia 2030 r., zezwolił na przewóz pasażerów także wewnątrz Polski.

Od grudnia 2025 r. RegioJet zamierza wykorzystać decyzje wydane przez UTK w ubiegłym roku i uruchomić pociągi na trasach Kraków – Warszawa – Gdynia i Warszawa – Poznań, a także na trasach z Warszawy do Pragi i Wiednia.

Międzynarodowe pociągi RegioJet jeżdżą już na trasach Praga – Brno – Wiedeń – Budapeszt, Praga – Brno – Bratislava – Żylica i Praga – Ostrawa – Żylica – Koszyce – Czop. Sieć połączeń RegioJet obejmuje Austrię, Węgry, Słowację, Ukrainę i Polskę.

Drugi czeski przewoźnik Leo Express uruchamia pociągi komercyjne z Czech do Słowacji i Polski – w 2018 r., po kilkuletnich bojach z UTK, udało mu się wprowadzić połączenie Pragi z Krakowem. Na marzec 2026 r. zapowiada wejście na trasę Kraków – Warszawa. Od 2023 r., po wygraniu przetargu rządu Słowacji, Leo Express obsługuje linię Bratislava – Komárno.

Dzięki temu, że rząd Czech kilkanaście lat temu podjął decyzję o otwarciu torów dla prywatnych firm, pasażerskie przewozy kolejowe stały się produktem eksportowym naszego południowego sąsiada. Efektem jest atrakcyjna oferta połączeń z Czech do innych krajów: z Pragi codziennie odjeżdża 15 pociągów do Wiednia, 14 do Bratislavy i 11 do Budapesztu. Ponadto za sprawą rządowej decyzji České Dráhy nauczyły się działać na konkurencyjnym rynku. Ta nauka przyda się też spółce PKP Intercity, która w 2030 r. utraci monopol na połączenia dalekobieżne dotowane z budżetu państwa. Aby dalej je realizować, państwowy przewoźnik będzie musiał wygrywać przetargi.

KAROL TRAMMER

Po zaledwie dziewięciu miesiącach pociągi PKP Intercity przestały stawać na przystanku Mława Miasto. Pełniące funkcję organizatora połączeń dalekobieżnych Ministerstwo Infrastruktury wycofało się z dokonanej w grudniu 2024 r. zmiany miejsca postojów i od końca sierpnia 2025 r. pociągi PKP Intercity zabierają mławian nie z przystanku Mława Miasto, lecz znów ze stacji Mława, która zlokalizowana jest w dzielnicy Wólka w północnej części miasta.

Przystanek centrotwórczy

Odległość do centrum ze stacji Mława to 3 km, a z przystanku Mława Miasto 1,5 km. Ponadto w zasięgu przystanku mieszka więcej ludzi. Na ten fakt wskazywał wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak w przesłanym w 2024 r. piśmie do władz Mławy, w którym anonsował przeniesienie postojów pociągów PKP Intercity ze stacji Mława na przystanek Mława Miasto: „W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że przystanek Mława Miasto charakteryzuje się około trzykrotnie większą liczbą mieszkańców oraz gęstością zaludnienia (w obrębie dojścia pieszego) niż stacja Mława” – pisał wiceminister. – „W ramach »Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025« została zrealizowana modernizacja przystanku Mława Miasto przede wszystkim w celu poprawy dostępności transportu kolejowego dla lokalnej społeczności”.

W 2023 r. perony na przystanku Mława Miasto wydłużono z 300 do 400 metrów. Celem wartej 3,6 mln zł przebudowy było zapewnienie warunków do postojów składów dalekobieżnych, które na linii Warszawa – Trójmiasto mają nawet kilkanaście wagonów.

„Przeprowadzona inwestycja pozwala na wprowadzenie na tym przystanku postojów pociągów pasażerskich o charakterze dalekobieżnym uruchamianych przez PKP Intercity” – pisała po zrealizowaniu tego przedsięwzięcia spółka PKP Polskie Linie Kolejowe do departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury i wskazywała na atrakcyjne umiejscowienie przystanku Mława Miasto: – „Jego lokalizacja została dostosowana do faktycznej sieci osadniczej i kierunków dalszej rozbudowy tego miasta, co oznacza zwiększoną dostępność transportową względem stacji Mława znajdującej się na peryferiach miasta”.

Przystanek Mława Miasto powstał w 1986 r. podczas elektryfikacji magistrali Warszawa – Trójmiasto. Następnie w 2012 r. w ramach jej modernizacji został przesunięty kilkaset metrów na północ, co zbliżyło perony do śródmiejskich osiedli. W ostatnich latach przy przystanku powstały kolejne budynki mieszkalne, największe w mieście centrum handlowe i dworzec autobusowy. „Potencjał centrotwórczy przystanku Mława Miasto jest bardzo duży, miasto w swojej części śródmiejskiej konsekwentnie się do niego zbliża od momentu jego uruchomienia” – pisały w 2018 r. urbanistki Izabela Sobierajska i Teresa Wyszynska w artykule „Przemieszczanie się centrum Mławy w historii jej rozwoju” opublikowanym na

Mieszanie w Mławie

Postoje pociągów InterCity i TLK na przystanku Mława Miasto przeszkadzały składom Pendolino



• Pociąg InterCity „Wybrzeże” relacji Łódź – Gdynia podczas postoju na przystanku Mława Miasto. Z końcem sierpnia 2025 r. zatrzymania pociągów PKP Intercity przeniesiono z powrotem na oddaloną od centrum miasta stację Mława.

łamach wydawanego przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego czasopisma „Mazowsze. Studia Regionalne”.

Głos postanki

Decyzję o rezygnacji z zatrzymań na leżącym bliżej mławskiego śródmieścia przystanku Ministerstwo Infrastruktury podjęło po pół roku ich funkcjonowania. O tym, że resort przenieś zatrzymanie pociągów PKP Intercity z przystanku Mława Miasto z powrotem na stację Mława, poinformowała już w maju 2025 r. w portalu Facebook posłanka Koalicji Obywatelskiej Maria Koźlakiewicz i przyznała się do wpływania na tę decyzję: „Cieszę się, że mogłam przyczynić się do tej zmiany. Działam dla dobra mieszkańców Mławy – ich głos jest moim głosem”.

Wkrótce potem do mławskiego ratusza zaczęły spływać petycje od mieszkańców postulujących podjęcie działań na rzecz utrzymania postojów na przystanku Mława Miasto. – *Do chwili obecnej wpłynęło 11 petycji* – mówił na początku sierpnia 2025 r. dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Artur Ryfiński, naczelnik wydziału promocji i współpracy w Urzędzie Miasta Mława. – *Zgłaszane uwagi przekazujemy na bieżąco – zgodnie z właściwością – do organizatora przewozów, którym jest Ministerstwo Infrastruktury.*

„Liczba pasażerów na przystanku Mława Miasto była w analogicznym okresie o około 7% niższa niż na stacji Mława. Z uwagi na brak wyraźnego wzrostu zainteresowania tym przystankiem uznano, że rozwiązanie nie przynosi zakładanych korzyści” – odpisał w lipcu 2025 r. wiceminister Malepszak na zapytanie posłanki partii Razem Pauliny Matysiak o to, dlaczego po tak krótkim

czasie zrezygnowano z postojów składów PKP Intercity na specjalnie w tym celu przebudowanym przystanku.

Tymczasem na stacji Mława perony mają 300-310 metrów długości i są za krótkie dla składów mających 12 lub więcej wagonów. W takim zestawieniu przez Mławę kursuje pociąg InterCity „Pobrzeże” relacji Łódź – Kołobrzeg. Co więcej, składy kursujące linią Warszawa – Trójmiasto, głównie w sezonie letnim, są wydłużane o dodatkowe wagony.

Mława Miasto kontra Pendolino

Na polskiej sieci kolejowej istnieją miasta, w których pociągi dalekobieżne pomijają stacje i zatrzymują się na przystankach. W Puławach pociągi PKP Intercity stają na przystanku Puławy Miasto, a nie na oddalonej od centrum stacji Puławy. W Pionkach pomijają stację Pionki i stają na zlokalizowanym w głównym punkcie miasta przystanku Pionki Zachodnie. Na linii Poznań – Kołobrzeg pociągi PKP Intercity stają na przystanku Oborniki Wielkopolskie Miasto, a stację Oborniki Wielkopolskie mijają bez zatrzymania, mimo że na stacji możliwe byłoby połączenie postoju z minięciem się z pociągiem jadącym z naprzeciwka (przez miasto biegnie linia jednotorowa). W powyższych przypadkach decydująca jest lokalizacja punktu na mapie miasta, a nie to, jaką odgrywa on rolę eksploatacyjną.

W Mławie argumentem za postojami na stacji jest to, że składy InterCity i TLK mogą tu zatrzymać się na torze dodatkowym, a w tym czasie Pendolino może przemknąć torem głównym. Nie dające tej możliwości postoje na przystanku Mława Miasto ograniczały płynność ruchu pociągów Pendolino.

KAROL TRAMMER

Od Centralnego Portu Komunikacyjnego rozpoczął urzędowanie prezydent Karol Nawrocki – nazwę tę kilkakrotnie wymieniał w orędziu wygłoszonym w parlamencie po złożeniu prezydenckiej przysięgi.

O CPK wspominać będę regularnie

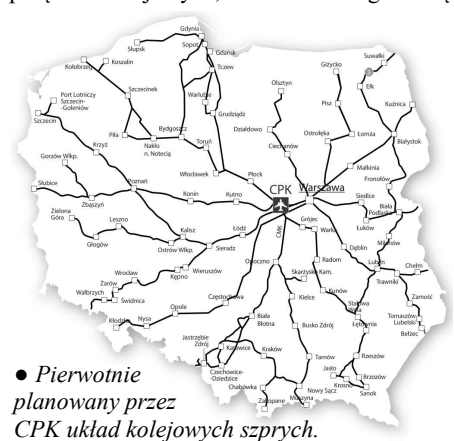
– Jestem wielkim zwolennikiem i będę popierał wszystkie inicjatywy i swoimi decyzjami będę dążył do tego, aby państwo polskie było ambitne, było miejscem rozwoju, było miejscem wielkich przełomowych projektów takich jak Centralny Port Komunikacyjny – mówił Nawrocki, gdy 6 sierpnia 2025 r. obejmował urząd prezydenta. – Potrzebujemy wielkich i przełomowych projektów inwestycyjnych, o tym już wspominałem, ale o CPK wspominać będę regularnie, a jutro złożę inicjatywę ustawy, żebyśmy wrócili do tradycyjnego kształtu Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Już nazajutrz po zaprzysiężeniu Karol Nawrocki udał się do Kalisza, by na rynku złożyć podpis pod prezydenckim projektem ustawy o zapewnieniu realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Swoją inicjatywą ustawodawczą Nawrocki domaga się, aby prace projektowe były prowadzone dla wszystkich pierwotnie planowanych szprych kolejowych, mających gwieździście biec do nowego lotniska w Baranowie.

Albowiem po zmianie władzy spółka CPK postanowiła na razie skupić się na pracach nad linią dużych prędkości Igrsek: do 2032 r. powstać ma odcinek Warszawa – Łódź, a do 2035 r. dalszy rozwidlający się odcinek z Łodzi do Wrocławia i Poznania. Poza tym trwają prace projektowe dla linii z Katowic do granicy z Czechami oraz dla linii Rzeszów – Łętownia, która ma ułatwić wyjazd ze stolicy Podkarpacia na północ.

W oficjalnej prezentacji, którą spółka CPK przedstawiła dwa tygodnie po kaliskim wiecu Karola Nawrockiego przekonywano, że dotychczas mieliśmy do czynienia z „bajką o szprychach”, a „szprychy nie odzwierciedlają potrzeb transportowych Polaków”, jako że ignorują chociażby rozwój biegnącej przez gęsto zaludniony pas Polski magistrali Przemysł – Rzeszów – Tarnów – Kraków – Katowice – Gliwice – Opole – Wrocław.

Pod nowymi rządami spółka CPK podkreśla, że ostateczne decyzje odnośnie mapy kolejowej Polski zapadną po zwieńczeniu prac nad horyzontalnym rozkładem jazdy, czyli docelowym układem połączeń kolejowych, oraz nad zintegrowaną



• Pierwotnie planowany przez CPK układ kolejowych szprych.

Konflikt dużej prędkości

Centralny Port Komunikacyjny znalazł się w centrum walki politycznej. Którędy przebiegają szprychy sporu o rozbudowę sieci kolejowej?



• Prezydent Karol Nawrocki na rynku w Kaliszu podpisuje projekt ustawy o zapewnieniu realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

siecią kolejową, czyli całościową koncepcją rozbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej uwzględniającej rozmieszczenie miast i gęstość zaludnienia.

Stowarzyszenie Tak dla CPK – którego trzon stanowią ludzie związani ze spółką Centralny Port Komunikacyjny w okresie rządów Prawa i Sprawiedliwości – przekonuje, że pod hasłami horyzontalnego rozkładu jazdy i zintegrowanej sieci kolejowej szykowane jest zubożenie planów przebudowy polskiej kolei. Prezydent Karol Nawrocki mocno wsłuchuje się w głos stowarzyszenia – prezydencki projekt ustawy mocno pokrywa się ze złożonym w sejmie we wrześniu 2024 r. obywatelskim projektem ustawy o zobowiązaniu władz publicznych do realizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Projekt poparło 200 tys. obywateli, ale na sejmowej komisji infrastruktury został odrzucony głosami posłów Koalicji Obywatelskiej, Polskiej 2050 i Polskiego Stronnictwa Ludowego.

Z tej kolei nie będziemy mieli nic

To, że Karol Nawrocki na miejsce złożenia podpisu pod projektem ustawy o CPK wybrał Kalisz, nie jest przypadkowe. Liczące 93 tys. mieszkańców miasto to na planowanej linii Igrsek największy ośrodek nie będący stolicą województwa. Gdy odpowiedzialność za CPK przejął rząd Donalda Tuska, politycy PiS i osoby za czasów tej partii związane ze spółką CPK zaczęły przedstawiać Kalisz jako symbol zmieniającego się podejścia do kolei dużych prędkości oraz jej roli w obsłudze ludzi mieszkających poza największymi aglomeracjami.

W ramach budowy linii Igrsek powstać ma obwodnica, która szybkim pociągami

mknącym z Warszawy do Poznania umożliwi przejazd z pominięciem stacji w Kaliszu.

– 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 – mówił prezydent Kalisza Krystian Kinastowski na zwołanym w marcu 2025 r. w jego mieście kongresie stowarzyszenia Tak dla CPK. Związany z ugrupowaniem Bezpartyjni Samorządowcy Kinastowski na początku czerwca 2025 r. stał u boku Karola Nawrockiego, gdy ten na kaliskim rynku składał podpis pod projektem ustawy o CPK.

Spółka Centralny Port Komunikacyjny przypomina, że prace planistyczne nad odcinkiem omijającym stację Kalisz zlecono w czerwcu 2023 r., a więc jeszcze w okresie rządów PiS. Spółka zapewnia też, że „część pociągów zjedzie do Kalisza i zatrzyma się tam, włączając to miasto w sieć kolei dużych prędkości”. Powstać mają łącznice, które pozwolą szybkim pociągom zjechać z linii dużych prędkości, obsłużyć Kalisz i wrócić na szybką linię. Tyle że będzie to wymagało pokonania serpentyny kaliskich, czyli krętego odcinka o długości 5 km, na którym prędkość maksymalna to 80-90 km/h. – Przewoźnikom nie będzie się opłacało zajeżdżać do Kalisza, bo będą tracili dużo czasu – oznajmił na kongresie Tak dla CPK autor pierwotnej koncepcji szprych Patryk Wild.

Członek zarządu CPK Piotr Rachwański na prowadzonym przez siebie profilu na portalu Facebook oznajmił, że „Kalisz będzie miał od rana do wieczora pociągi co najmniej dwa razy na godzinę w kierunku Poznania i podobnie do Łodzi/Warszawy”.

Pytanie tylko, skąd to wiadomo, skoro ►

► prace nad horyzontalnym rozkładem jazdy nadal trwają i nie powstał jeszcze plan transportowy określający kolejową ofertę przewozową po 2030 r. Mało tego, obsługa kolei dużych prędkości ma opierać się na połączeniach komercyjnych, a więc to od biznesowych decyzji przewoźników, którzy zechcą obsługiwać ruch ekspresowy, będą zależeć takie kwestie jak liczba połączeń i obsługiwane miejscowości.

Dziś trudno też przewidzieć, na ile samorządy województw wykorzystają kolej dużych prędkości do uruchomienia szybkich połączeń regionalnych. Będzie to wiązać się z koniecznością zakupu taboru o zasilaniu 25000 voltów, a nie – jak na istniejącej sieci – 3000 voltów. Jak na razie tylko luźną koncepcją są więc połączenia kategorii RegioExpress, o których spółka CPK mówi, że będą mogły pomknąć linią Igrsek w takich relacjach jak Łowicz – Łódź, Sieradz – Wrocław czy Poznań – Kalisz.

Trochę się Polska podzieliła

Gdy 7 sierpnia 2025 r. prezydent Karol Nawrocki był na rynku w Kaliszu, premier Donald Tusk i minister infrastruktury Dariusz Klimczak zjawili się w Męcinie w Beskidzie Wyspowym. Powstaje tu tunel o długości 3,8 km, będący częścią przedsięwzięcia obejmującego budowę nowej rozgałęziającej się linii kolejowej z Podłęża w węźle krakowskim do Mszany Dolnej i Tymbarku, mającej połączyć się z przebudowywaną linią Chabówka – Nowy Sącz. Ten powstający już układ linii kolejowych ma skrócić czas jazdy z Krakowa do Nowego Sącza do około 1 godz., a z Krakowa do Zakopanego do około 1 godz. 30 min. Obecnie najszybsze połączenie Krakowa z Nowym Sączem zapewnią przyspieszony pociąg Polregio „Dolina Popradu”, który jedzie 2 godz. 32 min. Natomiast najszybszym pociągiem z Krakowa do Zakopanego jest jadący 1 godz. 59 min. ExpressInterCity „Tatry”.

Donald Tusk, przemawiając na placu budowy tunelu, chciał pokazać, że kierowany przez niego rząd już zajmuje się realizacją dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych, podczas gdy PiS – wraz z namaszczonego przez tę partię prezydentem – umie o nich tylko mówić. – *Trochę się Polska podzieliła na dwa sposoby myślenia o wielkich inwestycjach: jedni są specjalistami od uchwał, konferencji, pokazów, a drudzy są specjalistami od tego, żeby konkretnie budować* – mówił premier.

Dzięki tunelowi wyprostowany zostanie kręty fragment linii kolejowej Chabówka – Mszana Dolna – Tymbark – Limanowa – Nowy Sącz. Ruch pasażerski na tej trasie zlikwidowano w 2004 r. Linia, stając się częścią powstającego małopolskiego igreka, zyska drugie życie, a na mapę kolejową wróci liczący 132 tys. mieszkańców powiat limanowski – najludniejszy powiat w Polsce, do którego nie da się dojechać pociągiem.

Donald Tusk nie mógłby wystąpić na tle budowanego w okolicach Limanowej tunelu, gdyby nie etap projektowania, który przypadł na rządy PiS. Przetarg na dokumentację projektową dla nowej linii Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz



Fot. Kancelaria Premiera

• *Minister infrastruktury Dariusz Klimczak i premier Donald Tusk na budowie tunelu kolejowego w Męcinie w Beskidzie Wyspowym.*

przebudowywanej linii Chabówka – Nowy Sącz został ogłoszony przez PKP PLK w 2017 r. Warte 180 mln zł umowa na wykonanie tego zadania została zawarta z firmami Egis i MGGP w 2019 r.

Przystąpienie do prac projektowych nie byłoby możliwe, gdyby w 2013 r., a więc w okresie poprzednich rządów Donalda Tuska, nie zamówiono studium wykonalności dla całego przedsięwzięcia.

Przetarg na prace budowlane na odcinku Limanowa – Kłęczany, na którym powstaje rozstawiony tunel, ogłoszono w kwietniu 2023 r. Zwycięzcą zostało konsorcjum firm Budimex i Gülermak – wartą 1,9 mld zł umowę spółka PKP PLK podpisała w marcu 2024 r. Jak widać, przetarg ogłoszono za rządu Mateusza Morawieckiego, a rozstrzygnięto za rządu Donalda Tuska.

To normalne w państwie demokratycznym, że duże przedsięwzięcia infrastrukturalne są sztafeta, w której pałeczkę przekazują sobie kolejne rządy. Nie da się bowiem całego procesu inwestycyjnego – planowania, przetargów, projektowania, uzyskiwania pozwoleń i budowy – zamknąć w jednej czy nawet dwóch kadencjach.

Zgodnie z harmonogramem

Alarmistyczne głosy polityków PiS, prezydenta i dawne kadry spółki CPK o okrajaniu planów budowy szprych koalicja rządząca próbuje przyćmić narracją, że PiS nie realizował wielkich przedsięwzięć infrastrukturalnych. – *Jeśli na serio zastanowicie się chociaż przez chwilę, jaka wielka inwestycja została rozpoczęta i zakończona w ciągu ośmiu lat rządów naszych poprzedników, to sami zobaczycie, że było milion słów i praktycznie zero czynów. To ta kluczowa różnica, my budujemy CPK, my mamy ambicję zbudować koleje dużych prędkości, ten słynny Igrsek, ta budowa się rozpoczęła* – stwierdził premier Donald Tusk w sierpniu 2025 r., dwa miesiące po zawarciu przez spółkę CPK wartej 2,1 mld zł umowy na wydrążenie 5-kilometrowego tunelu linii dużych prędkości pod Łodzią. – *Podpisanie*

umowy na budowę tunelu pod Łodzią to dowód, że program inwestycyjny CPK jest konsekwentnie realizowany zgodnie z przyjętym harmonogramem – mówił w czerwcu 2025 r. pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek, pomijając to, że wśród wcześniejszych punktów harmonogramu było w 2021 r. zlecenie zaprojektowania tunelu, w 2022 r. uzyskanie decyzji lokalizacyjnych, a w 2023 r. złożenie wniosków o pozwolenie na budowę. Punkty te – bez których budowa łódzkiego tunelu nie mogłaby się zacząć – przypadły na okres rządów PiS, o których politycy Koalicji Obywatelskiej mówią, że były pilnowaniem łaki. – *Najdroższa łaka na świecie, pseudoprojekt inwestycyjny* – tak działalność CPK za czasów PiS skwitowała w lutym 2024 r. z mównicy sejmowej Marta Wcisło z Koalicji Obywatelskiej. – *W sumie CPK kosztowało przez pięć lat 2,7 mld zł i nie wbito ani jednej łopaty.*

100 minut Tuska

Im bardziej koncepcja linii dużych prędkości z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania przechodzi z fazy projektowej do etapu prac budowlanych, tym głośniejsi politycy PiS wraz z członkami stowarzyszenia Tak dla CPK alarmują, że jednocześnie przeistacza się ona w system mający służyć mieszkańcom tylko kilku największych aglomeracji.

W złożonym przez prezydenta Karola Nawrockiego prezydenckim projekcie ustawy znalazł się nie tylko zapis o tym, że program CPK ma obejmować cały obszar Polski, ale także bardziej precyzyjny punkt wskazujący na „obowiązek realizacji prac studialnych lub projektowych dla poszczególnych odcinków linii kolejowych objętych programem, tak aby w miejscowościach powyżej 50 tys. mieszkańców znajdujących się na planowanym przebiegu danej linii kolejowej, w szczególności w Kaliszu, Płocku i Grudziądzu, zapewniono przebieg linii przez stację kolejową zapewniającą obsługę takiej miejscowości”.

Cofnijmy się do czerwca 2024 r., kiedy ►

► Donald Tusk po pierwszym półroczu swoich rządów ogłosił wyczekiwany werdykt w sprawie przyszłości CPK i kolei dużych prędkości. Orzekł, że projekt będzie kontynuowany: – *Możemy go nazwać projektem 100 minut, zacznie się od Igreka, ale będzie dotyczył także innych polskich dużych miast. Mniej więcej w tym czasie będziemy mogli dojechać z Warszawy do Katowic, Krakowa, Wrocławia, Poznania, Gdańska i oczywiście krócej do Łodzi.*

Wskazując tylko na połączenia między Warszawą i zaledwie kilkoma pozostałymi największymi aglomeracjami, okraszając to wartością 100 minut, premier wzbudził obawy, że w jego założeniu kolej dużych prędkości ma jak najszybciej przemieszczać się między metropoliami – nawet kosztem pomijania leżących po drodze miast i całych regionów. Zresztą koncepcja trasowania pociągów dużych prędkości z pominięciem Kalisza wynika z chęci takiego wyśrubowania czasu przejazdu z Warszawy do Poznania, aby nie przekroczył 1 godz. 40 min., czyli 100 minut.

Podobne kontrowersje jak w Kaliszu mogą wybuchnąć też w Płocku i Grudziądzu. Miasta te zostały literalnie wskazane w prezydenckim projekcie ustawy, bo w przyszłości ma przez nie przebiec linia dużych prędkości z Warszawy do Gdańska. 111-tysięczny Płock i 86-tysięczny Grudziądz także mogą zostać złożone na ołtarzu nieprzekraczającego 100 minut czasu przejazdu ze stolicy do Trójmiasta.

Na bliżej nieokreśloną przyszłość

Dziś, gdy Donald Tusk mówi o rozwoju kolei, stara się – inaczej niż rok temu podczas ogłaszania projektu 100 minut – już nie ograniczać tylko do największych metropolii. – *Celem jest włączenie wszystkich obywateli w Polsce w taki system komunikacji, który pozwala na szybkie przemieszczanie się* – podkreślał premier w sierpniu 2025 r. na budowie beskidzkiego tunelu. – *My w koleje zainwestujemy 180 mld zł. Przywracamy do kolejowego życia po 30 latach takie miejscowości jak na przykład Łomża i tam już robota wre.*

Łomża pewnie nigdy nie doczeka się szprychy CPK, ale jest też objęta programem Kolej Plus – dzięki podjętej w 2025 r. decyzji o przyspieszeniu prac, pociągi mają wrócić do tego miasta w 2026 r., a więc trzy lata wcześniej niż przewidywały plany rządu PiS. Tusk, wskazując na Łomżę, polemizował nie tylko z politykami PiS i złożonym przez Karola Nawrockiego projektem ustawy, ale także – a może przede wszystkim – z niektórymi politykami własnej koalicji.

Już w grudniu 2024 r. wiceprzewodnicząca Polski 2050 Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz, która kieruje Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, w rozmowie z portalem Money.pl skrytykowała zmiany w programie kolejowym CPK: – *Problem polega na tym, że cała inwestycja koncentruje się na szybkiej kolei między dużymi miastami do 2032 r., a wszystkie inne inwestycje, te włączające do rozwoju miasta subregionalne, zostają przesunięte na później. Lepszym rozwiązaniem byłoby jednoczesne budowanie*

– kawałek po kawałku – szybkiej linii Igrek oraz realizacja projektów subregionalnych, które włączyłyby takie miasta jak Włocławek, Płock czy Łomża do sieci szybkich połączeń z metropoliami. Wątpliwość budzi też wydawanie 3 mld zł na ominięcie Kalisza.

Polska 2050 stała się adwokatem dostępu średnich miast do szybkiej kolei. Choć stojący na czele tego ugrupowania Szymon Hołownia w czasie kampanii przed wyborami parlamentarnymi w 2023 r. nazywał CPK idiotycznym projektem i porąbanym pomysłem, to już w kampanii prezydenckiej w 2025 r. upominał się o to, aby planowana w ramach tego przedsięwzięcia szybka kolej nie ignorowała potrzeb mieszkańców spoza największych aglomeracji: – *Kalisz i inne ośrodki subregionalne zasługują na takie połączenia kolejowe* – mówił dziennikarzem na stacji w Kaliszu w styczniu 2025 r. W podróż wyruszyła wtedy również Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz – z Warszawy pojechała pociągiem PKP Intercity do Kutna, by tam przesiąść się na pociąg Kolei Mazowieckich do Płocka. – *W sumie spędziłam dzisiaj w pociągu pięć godzin, żeby dojechać z Warszawy do Płocka i z powrotem* – relacjonowała. – *Teraz już widzicie, dlaczego połączenia do takich miast jak Płock muszą być realizowane jak najszybciej, a nie odkładane na niewiadomą przyszłość.*

Po dotarciu do celu Pełczyńska-Nałęcz udzieliła wywiadu radiu Płock FM: – *Dzisiaj główny nacisk inwestycyjny został położony wyłącznie na skądinąd bardzo potrzebną kolej dużych prędkości między wielkimi metropoliami, a inwestycje w kolej w ramach CPK dla takich średnich miast jak Płock oddalono na bliżej nieokreśloną przyszłość – gdzieś po 2032 r.* – mówiła na antenie płockiej rozgłośni. – *Teraz są podejmowane decyzje, czy w CPK kolej idzie na wielkie metropolie na początku, a w drugiej, trzeciej kolejności na średnie miasta, czy w CPK kolej już w tym pierwszym etapie włącza także średnie miasta. Z perspektywy ministra rozwoju regionalnego, bo to jest moja odpowiedzialność, ja widzę absolutną konieczność włączenia już na pierwszym etapie miast średnich.*

Kolej dużych odległości

Pełnomocnik rządu ds. CPK Maciej Lasek z Koalicji Obywatelskiej, polemizując z Pełczyńską-Nałęcz, zasugerował, że mniejsze ośrodki mogą być pomijane przez szybką kolej, bo są dla nich przeznaczone inne programy kolejowe. – *Przed radą ministrów poświęconą planowi wieloletniemu CPK wyjaśniłem pani minister, że jej obawy dotyczące zbyt dużego nacisku na rozwijanie kolei dużych prędkości kosztem mniejszych ośrodków są bezzasadne. Dziś wspólnie ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe będziemy wdrażać program Kolej Plus, dzięki któremu pociągi dotrą do wielu mniejszych miejscowości* – mówił Lasek w styczniu 2025 r. w wywiadzie udzielonym „Dziennikowi Gazecie Prawnej”. – *Kolej dużych prędkości nie jest zaś narzędziem do walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Ona ma pomóc ludziom szybciej się przemieszczać na duże odległości.*

Nawiasem mówiąc, Maciej Lasek polemizował ze swoją dawną szefową. Biuro pełnomocnika ds. CPK do lipca 2024 r. funkcjonowało w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, ale następnie zostało przeniesione do Ministerstwa Infrastruktury. To odkręcenie zmiany dokonanej za rządów PiS, kiedy to w 2022 r. zajmowane przez Marcina Horałę stanowisko pełnomocnika rządu ds. CPK przeszło z resortu infrastruktury do resortu funduszy i polityki regionalnej. Powodem były konflikty między Horałą a ministrem infrastruktury Andrzejem Adamczykiem. Rząd PiS, wbrew obecnie kreowanemu obrazowi, nie był w kwestii Centralnego Portu Komunikacyjnego monolitem. Tak o ministrze Adamczyku w internetowej audycji Ujawniamy mówił Patryk Wild, który w czasach PiS był członkiem zespołu doradczego pełnomocnika rządu ds. CPK: – *Jest tajemnicą poliszynela, że minister transportu sabotował ten projekt na wielu polach.*

Najszybsza kolej w Europie

Pod koniec sierpnia 2025 r. odbyła się pierwsza zwołana przez Karola Nawrockiego rada gabinetowa, czyli posiedzenie rządu pod przewodnictwem prezydenta. Jednym z głównych omawianych tematów był plany rządu dotyczące CPK. Dużo uwagi poświęcono prędkości, jaką ma osiągać szybka kolej w Polsce. Prezydent w swoim projekcie ustawy opowiedział się za tempem 250 km/h, a rząd i spółka CPK planują, aby pociągi na linii Igrek mknęły ponad 300 km/h. – *Ogranicza pan tę ambicję dotyczącą kolei dużych prędkości do 250 km/h* – mówił Tusk do prezydenta. – *W naszym projekcie, i my ten projekt realizujemy, a nie opowiadamy, ta prędkość eksploatacyjna to jest 350 km/h, co w praktyce oznacza najszybsze koleje w Europie.*

We Francji i Hiszpanii pociągi dużych prędkości rozpędzają się do 320 km/h, a w Niemczech do 300 km/h. Stowarzyszenie Tak dla CPK przekonuje, że tak duża prędkość nie tylko zwiększy zużycie energii, ale też wykluczy polski przemysł z produkcji taboru do obsługi szybkiej kolei.

O wyjaśnienie decyzji o podniesieniu planowanej prędkości na linii Igrek z 250 km/h do ponad 300 km/h poproszony został wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak, gdy w czerwcu 2025 r. udzielał wywiadu dla portalu Rynek Kolejowy. Wiceminister odparł: – *Zamieszanie powodują osoby, dla których liczby i analizy nie są podstawą podejmowania decyzji, a często są to „eksperci”, którzy ochoczo wypowiadają się w dowolnej sprawie. Internet jest pełen takich fachowców od wszystkiego, którym wystarczy zadać jedno precyzyjne pytanie i szybko wychodzi ich znikome pojęcie o sprawie. Tacy „eksperci” najczęściej nie zadają pytań, oni zawsze wiedzą najlepiej* – mówił Malepszak. W dalszej części rozmowy dodał: – *Pierwsza i podstawowa sprawa to odsuwać sprzedawców iluzji i zwykłych dyktantów od publicznych pieniędzy, bo w imię leczenia swoich kompleksów i chorych wizji zawsze zmarnują dowolne pieniądze.*

KAROL TRAMMER

Za nieco ponad rok, w grudniu 2026 r., pociągi regionalne po ćwierćwieczu wrócą na trasę Brodnica – Rypin w województwie kujawsko-pomorskim. Wciąż nie wiadomo, co z obsługą dalszego odcinka z Rypina do Sierpca w województwie mazowieckim. Jak zwykle problemem jest granica regionów.

Arriva kontra Leo Express

Samorząd województwa kujawsko-pomorskiego pod koniec czerwca 2025 r. rozstrzygnął przetarg na obsługę relacji Brodnica – Rypin. Kontrakt zdobyła Arriva, która przewoży w tym regionie wykonuje od 2007 r.

W przetargu wystartował też Leo Express, przewoźnik z Czech, którego komercyjne pociągi jeżdżą na magistrali Praga – Ostrawa, a także do Słowacji i Krakowa. Ponadto w Czechach od 2019 r. Leo Express obsługuje na zlecenie regionu pardubickiego połączenia na linii Ústí nad Orlicí – Moravský Karlov. W 2021 r. połowę udziałów czeskiej firmy kupił hiszpański państwowy przewoźnik RENFE – wtedy ogłoszono, że Leo Express ma bardziej skupiać się na zdobywaniu publicznych zleceń w Europie Środkowej. Od 2023 r. obsługuje w Słowacji rządowy kontrakt na linii Bratysława – Komárno.

Leo Express na celowniku ma też Polskę, ale w przetargu na obsługę linii Brodnica – Rypin zaproponował stawkę 49,98 zł za kilometr przejazdu pociągu, podczas gdy Arriva zaofერowała koszt pociągokilometra wynoszący 33,25 zł.

Spóźnione rozmowy

Od grudnia 2026 r. Arriva ma uruchamiać z Brodnicy do Rypina minimum sześć pociągów dziennie – nie przekroczyć one jednak granicy województwa kujawsko-pomorskiego i nie dotrą do stacji węzłowej w Sierpcu na północnym zachodzie województwa mazowieckiego.

Choć reaktywację połączeń z Brodnicy do Rypina samorząd województwa kujawsko-pomorskiego zapowiada od 2021 r., to rozmowy z mazowieckim samorządem na temat obsługi dalszego odcinka do Sierpca rozpoczęły się dopiero po tym, jak został przeprowadzony przetarg obejmujący tylko odcinek Brodnica – Rypin.

– Pod koniec lipca 2025 r. z inicjatywy samorządu województwa mazowieckiego odbyło się spotkanie z samorządem województwa kujawsko-pomorskiego w sprawie oferty przewozowej na odcinku Rypin – Sierpc – mówi Marta Milewska, zastępca dyrektora kancelarii marszałka województwa mazowieckiego. – *Impulsem do rozmów był wybór przewoźnika, który na zlecenie samorządu województwa kujawsko-pomorskiego od grudnia 2026 r. będzie realizował przewozy na odcinku Brodnica – Rypin.*

To, że rozmowy są prowadzone, potwierdza dyrektor kujawsko-pomorskiego departamentu transportu Wiktor Plesiński, ale zaznacza: – *Samorządy województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego muszą najpierw dokonać aktualizacji planów transportowych, w których zostałaby ujęta linia komunikacyjna Rypin – Sierpc.*

Powrót w odcinkach

Kujawsko-pomorskie szykuje reaktywację połączeń z Brodnicy do Rypina. Kiedy pociągi dotrą dalej do mazowieckiego Sierpca?



• W Rypinie trwa remont pod kątem reaktywacji połączeń regionalnych.

Następnie należy z rocznym wyprzedzeniem opublikować zamiar przeprowadzenia postępowania przetargowego na wybór operatora, który świadczyć będzie usługi przewozowe. Po upływie tego roku możliwe będzie ogłoszenie przetargu na przewozy.

Poszatkowane relacje

O ile kujawsko-pomorski samorząd planuje wyłonić przewoźnika obsługującego odcinek Rypin – Sierpc w kolejnym przetargu, o tyle mazowiecki samorząd obsługę tego odcinka zamierza powierzyć Kolejom Mazowieckim w ramach obowiązującej do końca 2031 r. umowy ramowej. – *Realizacja przewozów na odcinku Sierpc – Rypin mogłaby być wymienna: trzy pary pociągów uruchamiane na zlecenie samorządu województwa mazowieckiego przez Koleje Mazowieckie i trzy pary uruchamiane przez przewoźnika działającego na zlecenie samorządu województwa kujawsko-pomorskiego – mówi Milewska. – Z uwagi na uwarunkowania formalne oraz zabezpieczenie odpowiedniej ilości taboru spalinowego strony ustaliły, że pociągi na odcinku Sierpc – Rypin zostaną uruchomione nie wcześniej niż w 2027 r.*

Skutkiem oddzielnych przetargów – już rozstrzygniętego dla odcinka z Brodnicy do Rypina oraz zapowiadanego dla odcinka z Rypina do Sierpca – mogą być poszatkowane relacje pociągów, zwłaszcza w sytuacji gdy drugi przetarg wygra inny przewoźnik niż Arriva. Niemożliwe może okazać się wpięcie linii w większą sieć połączeń i – mimo rozpoczętych ustaleń między samorządami województw mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego – nie pojawią się pociągi w takich dłuższych relacjach jak Brodnica – Sierpc – Płock czy Sierpc – Brodnica – Grudziądz. Co więcej, nawet przy podróżach



z Sierpca do Brodnicy pasażerowie mogą zostać skazani na przesiadki w Rypinie.

Reaktywacja po całej linii

Obecnie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe realizuje prace mające na celu podniesienie prędkości na odcinku Brodnica – Rypin z 80 km/h do 120 km/h oraz przywrócenie pełnej funkcjonalności stacji Rypin, co umożliwi tu mijanie się i kończenie relacji pociągów. W zakres prac wchodzi też poprawa obsługi ładowni Kretki i Szczutowo, tak aby w czasie prowadzenia na nich prac manewrowych nie musiał być wstrzymywany ruch na linii. Powstanie także nowy przystanek Brodnica Południowa.

Gdy wreszcie zapadnie decyzja o uruchomieniu połączeń regionalnych na dalszym odcinku z Rypina do Sierpca, konieczna będzie odbudowa peronów na leżących między tymi miastami przystankach Puszcza Rządowa i Szczutowo, które są nieużywane od 2000 r. Ponadto wskazane jest wybudowanie nowego przystanku przy Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu – skansen jest odwiedzany przez ponad 100 tys. ludzi rocznie, a linia kolejowa biegnie tuż obok niego. Prace te mogłyby zostać włączone przez PKP PLK w zakres obecnie realizowanego przedsięwzięcia. Byłoby to możliwe, gdyby samorządy województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego od początku wspólnie planowały reaktywację połączeń regionalnych na całej linii Brodnica – Rypin – Sierpc.

KAROL TRAMMER

Populacja Radomia w ciągu minionych ośmiu lat zmniejszyła się o prawie jedną dziesiątą. Główny Urząd Statystyczny podaje, że w 2017 r. miasto miało 214,6 tys. mieszkańców, a w 2024 r. już tylko 193,8 tys. Mimo to w Radomiu liczba podróżujących koleją z roku na rok rośnie. Ze statystyk Urzędu Transportu Kolejowego wynika, że w 2017 r. ze stacji Radom Główny korzystało 3,5 tys. pasażerów dziennie, a w 2024 r. było ich już 9,1 tys.

Depopulacja, suburbanizacja i kolej

Gdy Radom traci mieszkańców, zyskują ich graniczące z nim gminy: od 2017 r. do 2024 r. zwiększyła się populacja w gminach Jedlińsk (z 14,4 tys. do 14,6 tys.), Jastrzębia (z 7 tys. do 7,1 tys.), Jedlnia-Letnisko (z 12,7 tys. do 13,7 tys.) i Kowala (z 12 tys. do 12,5 tys.). Widać tu zjawisko suburbanizacji, które tak jaskrawe jest też w innych miastach – nawet w niektórych stolicach województw. Liczba mieszkańców zmniejszyła się między innymi w Białymstoku, Olsztynie czy Toruniu i jednocześnie wzrosła we wszystkich graniczących z nimi gminach. Ludzie wyprowadzający się pod miasto nadal są z nim związani pracą czy szkołą i część z nich staje się codziennymi pasażerami kolei.

Do Radomia z graniczącej od północy gminy Jedlińsk dojeżdża – jak podaje GUS – 1593 osób do pracy i 884 osób do szkół. Ma to swoje odzwierciedlenie w statystykach Urzędu Transportu Kolejowego: od 2017 r. do 2024 r. wzrosła dobową liczbą osób korzystających ze wszystkich leżących w gminie Jedlińsk przystanków kolejowych: Kruszyna (z 300-499 do 500-699), Wola Bierwiecka (z 100-149 do 200-299) i Bartodzieje (z 150-199 do 200-299).

Na linii kolejowej między Radomem a Warszawą liczba pasażerów rośnie jednak również tam, gdzie mieszkańców jest coraz mniej. W oddalonej 30 km od Radomia i 70 km od Warszawy gminie Stromiec populacja od 2017 r. do 2024 r. zmniejszyła się z 5,6 tys. do 5,4 tys. osób, ale korzystających z tutejszej stacji Dobieszyn jest coraz więcej: w 2017 r. było ich 500-699 dziennie, a w 2024 r. już 1000-1500.

Ze stacji Dobieszyn pociąg przyspieszony Kolei Mazowieckich „Radomiak” jedzie do Warszawy Zachodniej 54 min., a w 2017 r. jechał 1 godz. 18 min. Po modernizacji linii Radom – Warszawa nie tylko skrócił się czas podróży, ale dzięki dobudowaniu drugiego toru na wąskim gardle między Radomem a Warką zwiększyła się też liczba połączeń.

Z Radomia do Warszawy w 2017 r. jeździły 22 pociągi Kolei Mazowieckich, dziś jest ich 26 (z czego sześć przyspieszonych). Do tego dochodzi połączenia PKP Intercity, których w 2017 r. było sześć, a teraz jest 12.

Prawie trzykrotny wzrost liczby pasażerów zarówno na stacji Radom Główny, jak i na stacji Dobieszyn pokazuje, że atrakcyjną ofertą przewozową kolej może zdobywać pasażerów także w miejscach dotkniętych depopulacją.

Mniej mieszkańców, więcej pasażerów

Leżący na zachodnim skraju województwa mazowieckiego Gostynin w 2017 r. liczył

Kolej kontra demografia

W ciągu ostatnich 10 lat liczba mieszkańców Polski spadła o milion, a koleją jeździ coraz więcej ludzi. Przewoźnicy zdobywają nowych pasażerów nawet w wyludniających się miastach i gminach



• W ciągu minionych ośmiu lat Gostynin stracił aż dwa tysiące mieszkańców, ale kolej ma tu coraz więcej pasażerów. Pociąg Kolei Mazowieckich Płock – Warszawa na stacji Gostynin.

18,7 tys. mieszkańców, a w 2024 r. już tylko 16,7 tys., ale jednocześnie liczba pasażerów korzystających ze stacji Gostynin wyraźnie wzrosła. To między innymi efekt pojawienia się w tym mieście połączeń PKP Intercity: od grudnia 2020 r. przez Gostynin jeździ pociąg „Chemik” relacji Katowice – Łódź – Płock, do którego w grudniu 2021 r. dołączył pociąg „Flisak” relacji Katowice – Łódź – Płock – Trójmiasto. Oprócz tego w grudniu 2023 r. Koleje Mazowieckie zwiększyły liczbę połączeń Płock – Gostynin – Warszawa z jednego do dwóch dziennie, a także dołączyły ofertę lokalnych połączeń do Płocka i Kutna. Wraz z pojawianiem się kolejnych pociągów kursujących przez Gostynin tutejsza stacja awansuje w statystykach UTK, co roku przekraczając do wyższej grupy: w 2021 r. korzystało z niej 20-49 osób, w 2022 r. 50-99 osób, w 2023 r. 100-149 osób, a w 2024 r. 150-199 osób dziennie.

Uatrakcyjnianie oferty przewozowej w wyludniających się miejscowościach może wpływać na liczbę pasażerów w znacznie większym stopniu niż czynniki związane ze spadającą liczbą mieszkańców. – *Jeśli transport kolejowy pojawia się w miejscach, gdzie go nie było, a także zwiększana jest częstotliwość pociągów i pojawiają się nowe relacje, to wzrasta podaż, która przekłada się na wzrost popytu* – mówi prof. Przemysław Śleszyński z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk. Zwraca też uwagę na zachodzące równolegle do depopulacji zjawisko starzenia się społeczeństwa: – *Może ono przekładać się na to, że w zmniejszającej*

się populacji rośnie udział osób, które nie chcą lub nie mogą poruszać się samochodem.

Migracje mogą przekładać się na rosnącą mobilność: osoby, które kiedyś żyły w jednej miejscowości, chcąc po wyprowadzce do większego miasta utrzymać relacje z bliskimi, zaczynają regularnie podróżować. Jeśli kolej zapewnia połączenia między obszarami, które tracą mieszkańców, a tymi, które ich zyskują, może wpisywać się te potrzeby i zdobywać nowych pasażerów.

Dane Urzędu Transportu Kolejowego pokazują, że na linii Warszawa – Wołomin – Tłuszcz – Małkinia popyt na podróże koleją w ostatnich latach mocno wzrósł w gminach na tyle oddalonych od stołecznej aglomeracji, że suburbanizacja do nich nie dociera i liczba mieszkańców spada.

W oddalonej 70 km od Warszawy gminie Sadowne liczba mieszkańców od 2017 r. do 2024 r. zmniejszyła się z 5,9 tys. do 5,4 tys., ale liczba korzystających ze stacji Sadowne Węgrowskie wzrosła z 200-299 do 700-999 osób dziennie. W oddalonej 50 km od stolicy gminie Jadów populacja od 2017 r. do 2024 r. spadła z 7,6 tys. do 7 tys. osób, ale mimo to zwiększyła się dobową liczbą korzystających z tutejszych przystanków Szewnica (z 300-499 do 500-699 osób) i Urle (z 500-699 do 1000-1500 osób).

Dane GUS wskazują na rosnące zjawisko dojazdów do pracy w Warszawie z obszarów oddalonych od niej nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Odpowiadające na zróżnicowane potrzeby osób pracujących połączenia kolejowe – szybkie, częste i regularne nie tylko w szczycie, ale także wcześniej rano, ►

► w międzyszczytce i późnym wieczorem – mogą zmniejszać presję na wyprowadzkę do miasta, w którym się pracuje.

– *Poprawa transportu, w tym pojawianie się nowych połączeń kolejowych, jest jednym z czynników, który może zachęcać do pozostania w mniejszych miejscowościach* – mówi prof. Śleszyński. – *Teoria migracji opiera się na czynnikach przyciągających i wypychających. Przyciągają atrakcyjne zarobki, dobra oferta usług i dobre połączenia, natomiast wypychają niskie zarobki, zła oferta usług i słaby transport.*

Sprawnie działający transport kolejowy może niwelować problem braku dostępu do pracy i usług w miejscu zamieszkania.

Centrum i peryferie

– *Wyludnianie to w dużej mierze skutek tego, co wydarzyło się na przełomie XX i XXI wieku, czyli załamania się systemu transportowego. Za kilka lat będzie można zobaczyć, jakie efekty przyniesie odbudowa linii kolejowych i rozwijanie oferty przewozowej* – mówi Wojciech Zdanowski, wiceprezes Kolei Dolnośląskich. Przewoźnik ten w ostatnich latach odnotował bardzo duży wzrost liczby pasażerów: z 9,4 mln w 2017 r. do 22,5 mln w 2024 r. Jak pokazują dane Urzędu Transportu Kolejowego, w górę poszybowała liczba podróży między innymi na stacjach w rozbudowujących się podwrocławskich miastach jak Siechnice (z 500-699 do 1100 dziennie) czy Kąty Wrocławskie (z 700-999 do 2200 dziennie). Populacja Wrocławia i trzech graniczących z nim powiatów w ciągu ostatnich ośmiu lat zwiększyła się z 918 tys. do ponad 1 mln mieszkańców.

Koleje Dolnośląskie zdobywają pasażerów nie tylko w aglomeracji wrocławskiej, ale też na oddalonych od niej obszarach mierzących się z depopulacją. W położonym na zachodnim skraju województwa dolnośląskiego mieście Pieńsk liczba mieszkańców od 2017 r. do 2024 r. spadła z 5,9 tys. do 5,4 tys. Mimo to liczba pasażerów korzystających ze stacji Pieńsk wzrosła w tym czasie z 300-499 do 700-999 dziennie. Popularność kolei w Pieńsku skoczyła po zelektryfikowaniu biegnącej przez miasto linii kolejowej Zgorzelec – Węgliniec, dzięki czemu Koleje Dolnośląskie oparły ofertę na bezpośrednich pociągach Zgorzelec – Wrocław i zniknęła konieczność przesiadki w Węglincu z szynobusu na skład elektryczny. Pojawiły się też przyspieszone pociągi KD Sprinter, które osiągając prędkość 160 km/h, zapewniają pieńszczanom dojazd do oddalonego 150 km Wrocławia w mniej niż półtorej godziny, czyli szybciej niż samochodem po autostradzie A4.

W położonym na linii Jelenia Góra – Zgorzelec Gryfowie Śląskim dobową liczbą osób korzystających z kolei wzrosła z 200-299 w 2023 r. do 300-399 w 2024 r. To efekt dokonanej w grudniu 2023 r. reaktywacji linii Gryfów Śląski – Mirk – Świeradów-Zdrój. Ale wykorzystanie kolei w Gryfowie Śląskim rosło już wcześniej – w 2017 r. pasażerów na tutejszej stacji było 100-149 dziennie, a w 2021 r. 150-199 dziennie. Wzrost nastąpił w obliczu zmniejszającej się populacji Gryfowa

Śląskiego – od 2017 r. do 2024 r. liczba mieszkańców spadła z 6,7 tys. do 6,1 tys.

Koleje Dolnośląskie dożyły wzrost liczby przewożonych pasażerów odnotowują na Magistrali Podsudeckiej, która w granicach województwa dolnośląskiego biegnie z Legnicy przez Jawor, Strzegom, Jaworzynę Śląską, Świdnicę, Dzierżoniów, Ząbkowice Śląskie do Kamieńca Ząbkowickiego. Wzrost ma miejsce na przekór zmniejszającej się populacji miast położonych na tej trasie.

W Jaworze od 2017 r. do 2024 r. liczba mieszkańców zmniejszyła się z 23,3 tys. do 20,3 tys., ale dobową liczbą pasażerów na stacji Jawor wzrosła z 200-299 do 500-699, a na przystanku Stary Jawor z 10-19 do 50-99. Populacja Strzegomia zmniejszyła się z 16,3 tys. do 14,8 tys. osób, ale liczba pasażerów na strzegomskiej stacji wzrosła z 100-149 do 300-499 dziennie. Wiceprezes Kolei Dolnośląskich zwraca również uwagę na Świdnicę: – *Początkowo mieliśmy tu rocznie 50 tys. pasażerów, a obecnie mamy 800 tys.*

Jak podaje Urząd Transportu Kolejowego, od 2017 r. do 2024 r. liczba pasażerów na stacji Świdnica Miasto wzrosła z 700-999 do 2000-3000 osób dziennie, mimo że w tym czasie liczba mieszkańców zmniejszyła się z 57,7 tys. do 52 tys. Liczba korzystających z kolei w Świdnicy skoczyła po tym, jak w 2022 r. reaktywowano nieczynną od 2000 r. linię Świdnica – Sobótka – Wrocław. – *Sobótka była miastem odciętym od kolei, a dzisiaj liczba odprawianych tu pasażerów to ponad 300 tys. rocznie* – mówi Zdanowski. W 2023 r. przywrócono do życia linię wybiegającą ze Świdnicy do Jedliny-Zdroju, na której pociągi pasażerskie przestały kursować w 1989 r. Dzięki tym reaktywacjom Świdnica ponownie stała się czterokierunkowym węzłem kolejowym.

Na Dolnym Śląsku w ostatnich latach połączenia kolejowe wróciły między innymi też do Lubina, Bielawy czy Chocianowa. Dzięki reaktywacji kolej otwiera się na mieszkańców, którzy przez dekady byli poza jej zasięgiem. – *Poprawa oferty przewozowej – zwiększenie częstotliwości, wprowadzanie połączeń w nowych relacjach czy skracanie czasów jazdy – powoduje, że pasażerowie pojawiają się bardzo szybko* – podkreśla Wojciech Zdanowski. I dodaje: – *Rozwój transportu publicznego ma kluczowe znaczenie, aby zatrzymać albo ograniczyć występujący problem depopulacji, który występuje w różnych częściach Polski.*

Efekt Żubra

Problemem depopulacji mocno dotknięte jest województwo podlaskie – zwłaszcza południowa część tego regionu. Ale i tu kolej zdobywa nowych pasażerów. Chociażby w Bielsku Podlaskim – liczba mieszkańców tego miasta od 2017 r. do 2024 r. zmniejszyła się z 25,6 tys. do 23,6 tys. Tymczasem ze stacji Bielsk Podlaski w 2017 r. korzystało dziennie 20-49 osób, w 2019 r. 100-149 osób, w 2022 r. 500-699 osób, a w 2024 r. już 700-999 osób. To efekt rozbudowania oferty przewozowej. W 2017 r. z Bielska Podlaskiego do Białegostoku odjeżdżały tylko cztery dniennie pociągi regionalne, a obecnie jest ich 11. Ponadto z początkiem

2021 r. przywrócono połączenia na linii Bielsk Podlaski – Hajnówka, a następnie w połowie 2021 r. przez Bielsk Podlaski i Hajnówkę zaczęły jeździć pociągi PKP Intercity.

Ze stacji Hajnówka w 2017 r. korzystało dziennie 200-299 osób, w 2021 r. 300-499 osób, a począwszy od 2022 r. 500-699 osób – i to mimo tego, że od 2017 r. do 2024 r. populacja Hajnówki zmniejszyła się z 20,9 tys. do 18,7 tys. osób, a całego powiatu hajnowskiego z 43,7 tys. do 38,2 tys. osób.

Efekt uruchomienia w czerwcu 2021 r. pociągów PKP Intercity „Żubr” i „Biebrza”, które kursują z Białegostoku do Warszawy nie główną magistralą, lecz alternatywną trasą przez Bielsk Podlaski i Hajnówkę widoczny jest nie tylko w tych miastach, ale też w mniejszych miejscowościach – po pojawieniu się pociągów PKP Intercity dobowe wykorzystanie stacji Nurzec wzrosło z 20-49 do 50-99 osób, stacji Siemiatycze z 50-99 do 150-199 osób, stacji Sarnaki z 50-99 do 100-149 osób, a stacji Niemojki z 50-99 do 100-149 osób. Wzrost nastąpił, mimo że stacje te znajdują się w gminach borykających się z depopulacją.

W skali nie tylko Podlasia, ale całej Polski jednym z najszybciej wyludniających się małych miast są Kleszczele. Od 2017 r. do 2024 r. liczba mieszkańców miasta spadła z 1,3 tys. do 1 tys. Jednocześnie zwiększyła się tu popularność kolei. Dobowa liczba pasażerów na przystanku Kleszczele w 2017 r. wynosiła 0-9 osób, w 2022 r. 20-49 osób, a w 2023 i 2024 r. 50-99 osób. Liczba par połączeń kursujących przez Kleszczele zwiększyła się z czterech do sześciu na dobę, ponadto skróciły się czasy przejazdu. W 2017 r. najszybszy pociąg z Kleszczel do oddalonego 70 km Białegostoku jechał 1 godz. 27 min., a dziś jedzie 1 godz. 9 min. To efekt zakończonej w 2020 r. modernizacji linii Czeremcha – Kleszczele – Bielsk Podlaski – Białystok, dzięki której prędkość maksymalna wzrosła z 60 km/h do 120 km/h. Czas podróży skrócił się mimo dodania postojów na pięciu nowo wybudowanych przystankach Gregorowce Południowe, Orzechowicze, Hryniewiczze, Białystok Nowe Miasto i Białystok Zielone Wzgórze.

Liczba pasażerów w Kleszczelach wzrosła po tym, jak w grudniu 2022 r. dzięki „Rządowemu programowi budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” zmieniono lokalizację przystanku Kleszczele – odległość z centrum miasta do peronu skróciła się o połowę: z 2 km do 1 km.

Suburbanizacja, czyli samochód?

W tracących mieszkańców Kleszczelach statystyki kolejowe są znacznie lepsze niż w graniczącej od północy z Białymstokiem gminie Dobrzyniewo Duże, w której liczba mieszkańców rośnie – od 2017 r. do 2024 r. z 9,1 tys. do 10,5 tys. Będący efektem suburbanizacji wzrost populacji gminy wcale jednak nie przełożył się na wykorzystanie kolei. Na wszystkich leżących w tej gminie przystankach – Borsukówka, Dobrzyniewo Duże i Fasty – liczba pasażerów nie drgnęła: zarówno w 2017 r., jak i w 2024 r. ►

► wynosiła 0-9 osób dziennie. I to w sytuacji gdy z gminy Dobrzyniewo Duże do Białegostoku do pracy dojeżdża 1670 osób, a do szkół 560 osób.

Problemem jest to, że w podbiałostockiej gminie przystanki kolejowe leżą na uboczu. Ich zbliżenie do centrów miejscowości zaplanowane jest w ramach modernizacji linii Białystok – Elk, która ma zostać zrealizowana do 2029 r. Poważniejszym problemem jest jednak bardzo mała liczba połączeń. Pociągi do Białegostoku odjeżdżają z Dobrzyniewa Dużego tylko cztery razy dziennie: o 6:51, 8:49, 16:07, 18:50. Wrócić z Białegostoku można tylko o 5:40, 10:58, 14:56 i 18:08. Tak ubogi rozkład jazdy wyklucza korzystanie z kolei przez mieszkańców gminy Dobrzyniewo Duże kończących pracę w Białymstoku o 15:00, 15:30, 16:00, 19:00, 20:00, 21:00 czy 22:00.

Choć w gminie Dobrzyniewo Duże przybyło od 2017 r. prawie 1,5 tys. mieszkańców, to połączeń kolejowych jest nawet nieco mniej niż osiem lat temu. Wówczas biegnąca przez Dobrzyniewo Duże linią Białystok – Mońki – Grajewo – Elk kursowało pięć par pociągów regionalnych dziennie.

Zaledwie cztery połączenia dziennie, kilkugodzinne luki między pociągami nawet w porze powrotów z pracy – to wszystko powoduje, że kolej nie reaguje na wyzwania związane z suburbanizacją. Przy braku dobrej oferty kolejowej nieodłącznym elementem zjawiska wyprowadzania się mieszkańców do podmiejskich gmin stają się rzeki samochodów wlewające się codziennie rano do miast.

Rosnące problemy komunikacyjne

Za suburbanizacją i jej transportowymi skutkami próbują nadążać w województwie kujawsko-pomorskim. Od 2017 r. do 2024 r. liczba mieszkańców Torunia spadła z 202,6 tys. do 193,7 tys. Jednocześnie populacja w okalającym miasto powiecie toruńskim wzrosła z 105,6 tys. do 115 tys. osób – z czego gminie Lubicz przybyło 1,6 tys., a gminie Obrowo aż 4,4 tys. mieszkańców. Obydwie te gminy leżą na linii kolejowej Sierpc – Lipno – Toruń.

– *Ruch samochodowy z podtoruńskich gmin do Torunia jest coraz większy, czego skutkiem są rosnące problemy komunikacyjne, dlatego jestem zwolennikiem lepszego wykorzystania linii kolejowej* – mówił marszałek województwa kujawsko-pomorskiego Piotr Całbecki, gdy w marcu 2023 r. przystępował do współpracy z wóldarzami powiatu toruńskiego oraz gmin Lubicz, Obrowo i Czernikowo w zakresie finansowania połączeń kolejowych. Do partnerstwa przyłączyły się też władze Torunia, które widzą interes w tym, żeby jak najwięcej mieszkańców okolicznych gmin wjeżdżało do miasta koleją, a nie samochodami.

Dzięki temu, że samorządy lokalne partycypują w ponoszonych przez samorząd województwa kosztach uruchamiania pociągów na linii Sierpc – Lipno – Toruń, liczba połączeń sukcesywnie się zwiększa. Na początku 2023 r. linią wjeżdżało do

Torunia sześć pociągów dziennie, a obecnie jest ich już 11.

Samorządowcy spod Torunia wskazują, że wciąż nierozwiązany problem jest niedopasowanie lokalizacji przystanków do zmieniającej się tkanki przestrzennej gmin. Liczą, że zwiększająca się liczba połączeń wreszcie stanie się dla spółki PKP Polskie Linie Kolejowe przesłanką do wybudowania przystanków w zyskujących mieszkańców miejscowościach, przez które pociągi wciąż przejeżdżają bez postojów: między innymi w Brzozówce (2,6 tys. mieszkańców) i Lubiczu Górnym (3,6 tys. mieszkańców).

Dołączanie do Europy

W 2024 r. pasażerowie odbyli polską koleją 407,5 mln podróży, co przekłada się na to, że statystycznie każdy mieszkaniec Polski odbył w ubiegłym roku 11 podróży koleją. Polska wciąż jest w tyle nie tylko za Szwajcarią (56 podróży) czy Niemcami (34 podróże), ale też za Czechami (18 podróży) czy Słowacją (14 podróży). Europejska średnia to 16 podróży koleją na jednego mieszkańca. Przekroczenie tego poziomu jest obecnie wyzwaniem dla zarządzających polską koleją. – *Bardzo regularnie komunikujemy o tym, jak widzimy rynek przewozów pasażerskich, bo ten rynek ma szansę dołączyć do średniej europejskiej, jeśli chodzi o wykorzystanie pociągów przez mieszkańców – czyli dojść do średniej na poziomie 18-20 podróży koleją na mieszkańca. Przy 20 podróżach koleją na mieszkańca rocznie mówimy o poziomie 600-650 mln, może 700 mln pasażerów* – mówił w audycji radiowej Trójki wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak, prognozując, że wejście przez polską koleją na symboliczny poziom pół miliarda podróży rocznie to kwestia najbliższych lat. – *Ten rynek ma szansę w perspektywie lat 2027, 2028 dojść do poziomu 500 mln pasażerów. Prognozy, jakie tworzy CPK, nie są tak optymistyczne, jak ja przed chwilą przedstawiłem, co do poziomu 20 podróży koleją na mieszkańca rocznie, czyli około 700 mln pasażerów. Mówię o tym, że wejdziemy na poziom około 550-570 mln i niestety demografia – mamy bardzo niekorzystne prognozy demograficzne – przyhamuje już ten wzrost.*

Jeśli chodzi o demografię, to niekorzystne są nie tylko prognozy, ale też statystyki za minione lata. Z danych GUS wynika, że od 2011 r. liczba mieszkańców Polski z roku na rok spada. Mimo to jednocześnie liczba osób podróżujących koleją rośnie.

Od 2014 r. – kiedy pasażerowie odbyli 269,1 mln podróży polską koleją – ma miejsce trend wzrostowy. Co prawda, przerwała go epidemia COVID-19 w latach 2020-2021, ale od 2022 r. liczba pasażerów znów rokrocznie jest coraz większa. Jednym z czynników, który wpłynął na szybkie odbicie wyników przewozowych po epidemii, była masowa emigracja z Ukrainy po inwazji Rosji w lutym 2022 r. Setki tysięcy Ukraińców stały się w Polsce wiernymi pasażerami kolei.

Imigranci z Ukrainy, których bardzo duża część przybyła do Polski bez samochodów, masowo korzystają z pociągów – zarówno w

codziennych dojazdach do pracy, jak i przy przemieszczaniu się po Polsce oraz w podróżach do i ze swojej ojczyzny, z którą po zapuszczeniu korzeni w Polsce nadal starają się utrzymywać kontakty.

W wynikach stacji Przemysł Główny, będącej kluczowym punktem tranzytowym między Polską a Ukrainą, odbija się zarówno kryzys epidemiczny, jak i następstwa wojny. W 2019 r. dobową liczbą pasażerów na głównej przemysłowej stacji wynosiła 5500. W latach 2020-2021 – gdy z powodu obostrzeń epidemicznych ruch kolejowy przez granicę był przez kilkanaście miesięcy wstrzymany i stacja obsługiwała tylko ruch krajowy – liczba korzystających spadła do 2300-2600 na dobę. Następnie w 2022 r. osiągnęła 6600, a od 2023 r. utrzymuje się na poziomie 7900 osób dziennie. A jeszcze w 2017 r. ze stacji Przemysł Główny korzystało 3900 osób na dobę. Jak widać, na wyniki, które od 2017 r. do 2024 r. podwoiły się, nie miał znaczącego wpływu fakt, że przez ten czas liczba mieszkańców Przemysła spadła o jedną dziesiątą: z 61,8 tys. do 55,3 tys.

Zbliżanie się kolei

Liczba mieszkańców całej Polski w ciągu ostatnich 10 lat zmniejszyła się aż o milion – Główny Urząd Statystyczny podaje, że w 2014 r. nasz kraj liczył 38,5 mln mieszkańców, a w 2024 r. już tylko 37,5 mln. Mimo to w tym okresie polska kolej odnotowała 50-procentowy wzrost liczby podróży: z 269,1 mln do 407,5 mln.

Do tego wzrostu przyczyniły się reaktywacje połączeń kolejowych. W ciągu ostatnich 10 lat pociągi wróciły do szeregu miast i całych powiatów. Na przykład po przywróceniu w 2021 r. połączeń do podkarpackiego Mielca dobową liczbą pasażerów na tutejszej stacji z roku na rok rośnie: w 2022 r. wynosiła 150-199, w 2023 r. 200-299, a w 2024 r. 300-399. Przed reaktywacją połączeń odległość z Mielca do najbliższych czynnych w ruchu pasażerskim stacji kolejowych, w Dębicy i Kolbuszowej, wynosiła około 30 km. Dzięki reaktywacjom w zasięgu kolei jest coraz więcej mieszkańców Polski, mimo że w skali całego kraju populacja spada. Proces zdobywania przez transport kolejowy pasażerów z kolejnych części Polski utrzymują planowane na nadchodzące lata reaktywacje połączeń do takich ośrodków jak Łomża, Belchatów, Złotoryja, Bytów czy Sokółów Podlaski, liczących po kilkanaście czy kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców, którzy dziś do kolei mają daleko.

Wzrost wyników przewozowych w ostatnich latach pokazał, że reaktywacje połączeń, a także zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów, zapewnianie bezpośrednich relacji z peryferii do centrów regionów czy zbliżanie przystanków do osiedli i centrów miejscowości to skuteczne działania na rzecz zdobywania przez kolej nowych pasażerów – nawet w obliczu niekorzystnych zmian demograficznych. Tym bardziej więc demografia nie powinna być traktowana jako argument przeciwko rozwijaniu sieci kolejowej.

KAROL TRAMMER

Po weryfikacji programu Kolej Plus spółka PKP Polskie Linie Kolejowe postanowiła zrezygnować z budowy linii, która miała połączyć Kozienice ze stacją Dobieszyn na linii Warszawa – Radom. Nie oznacza to jednak, że liczące 15,5 tys. mieszkańców Kozienice na południu województwa mazowieckiego tracą szansę na połączenia kolejowe.

Propozycja nie do odrzucenia

Zamiast realizować zgłoszoną przez władze Kozienic koncepcję budowy nowej linii, spółka PKP PLK chce zmodernizować linię towarową biegnącą od linii Radom – Dęblin do podkozienickiej elektrowni w Świerżach Górnych i odbudować odchodzącą od niej nieczynną dwukilometrową odnogę do centrum Kozienic. Taką zmianę w programie Kolej Plus spółka PKP PLK zaproponowała kozienickiemu magistratowi w maju 2025 r., uzasadniając to wzrostem przewidywanych kosztów budowy 24-kilometrowej linii. Wstępne studium mówiło, że wyniosą one 259 mln zł, ale na etapie prac nad projektem podskoczyły do 435 mln zł.

„Dążymy do wypracowania rozwiązania, które nie tylko będzie zgodne z celami programu Kolej Plus, ale również pozwoli na racjonalizację kosztów” – przekonywał w piśmie do władz Kozienic wicedyrektor biura strategii PKP PLK Tomasz Lewandowski. – „Zmiana wariantu ma na celu optymalizację efektywności ponoszenia kosztów inwestycji, a tym samym realizację zadania w sposób bardziej ekonomiczny, przy zachowaniu zakładanego efektu funkcjonalnego, jakim jest zapewnienie dostępu do kolei mieszkańców gminy Kozienice”.

W przyjętej w sierpniu 2025 r. przez radę ministrów uchwale o aktualizacji programu Kolej Plus przyklepiono rezygnację z budowy nowej linii do Kozienic. Tyle że prace nad jej dokumentacją projektową są już mocno zaawansowane – trwają bowiem od dwóch lat. Zaczęły się w maju 2023 r., kiedy spółka PKP PLK za 6,9 mln zł zleciła je firmie BBF (tej samej, która w 2021 r. na zamówienie władz Kozienic za 1,7 mln zł sporządziła wstępne studium). W umowie zawartej między PKP PLK a BBF zapisano, że prace nad dokumentacją projektową zakończą się w październiku 2025 r. W sytuacji gdy nowa linia nie będzie budowana, dokumentacja trafi do kosza. Ale za wykonaną pracę trzeba zapłacić – spółka PKP PLK zaproponowała, aby kosztami podzielić się zgodnie z zasadami programu Kolej Plus: 85% pokryć ma kolejowa spółka, a 15% samorząd.

Teraz konieczne będzie rozpoczęcie prac nad doprowadzeniem połączeń kolejowych do Kozienic z wykorzystaniem istniejącej linii – ogłoszony ma zostać nowy przetarg na zaprojektowanie przebudowy, w zakres której wejść ma dostosowanie linii towarowej do ruchu pasażerskiego poprzez podniesienie prędkości z 50 km/h do 120-160 km/h oraz rewitalizacja odnogi do centrum miasta.

Ojciec nowej linii

Na nowej koncepcji stratna będzie licząca 6,7 tys. mieszkańców gmina miejsko-wiejska Głowaczów, przez którą miała przebiec nowa

Nowa stara linia

Nie będzie zaplanowanej w ramach Kolei Plus budowy linii do Kozienic, ale miasto nie wypada z rządowego programu



• Tak obecnie wygląda stacja kolejowa w Kozienicach. Czy wrócą tu pociągi?

linia łącząca Kozienice z linią Radom – Warszawa. Dzięki temu gmina Głowaczów, będąca partnerem Kozienic w programie Kolej Plus, znalazłaby się na sieci kolejowej.

Sekretarzem miasta i gminy Głowaczów jest Piotr Kozłowski, który w latach 2018-2024 pełnił funkcję burmistrza Kozienic i był ojcem koncepcji zbudowania nowej linii kolejowej do tego miasta. Wszystko zaczęło się w październiku 2019 r., gdy Kozłowski i ówczesny prezes PKP PLK Ireneusz Merchel podpisali list intencyjny o współpracy na rzecz doprowadzenia nowej linii do Kozienic. Wówczas prezes PKP PLK mamił kozieniczanie nierealnymi terminami jej budowy: – *Zakładamy, że w połowie przyszłego roku rozpoczniemy przetarg na dokumentację projektową, która powinna powstać w ciągu trzech lat. Czyli za cztery lata wchodzimy na plac budowy i za następne dwa jedziemy pociągiem z Kozienic do Warszawy* – mówił Merchel w 2019 r., sugerując, że nowa linia powstanie do 2025 r.

W 2022 r., gdy zgłoszona przez władze Kozienic koncepcja budowy linii została zakwalifikowana do programu Kolej Plus, zapowiedziano, że powstanie ona do 2029 r.

Kierunek: Radom, Warszawa, Lublin

Gdy w 2019 r. podpisywano list intencyjny dotyczący budowy nowej linii, pisaliśmy na łamach „Z Biegiem Szyn”, że Kozienice mogłyby znacznie szybciej wrócić na mapę kolejową, gdyby wykorzystano linię towarową obsługującą elektrownię oraz odtworzono odchodzącą od niej odnogę do miasta. Teraz – gdy minęło już sześć lat – to samo zaproponowała spółka PKP PLK.

Na planowanym do udrożnienia ciągu będzie można uruchomić połączenia

Kozienice – Pionki – Radom oraz Kozienice – Dęblin – Piława – Otwock – Warszawa. Tą trasą pociąg przyspieszony mógłby dojechać z Kozienic do Warszawy w około 1 godz. 40 min. Dla porównania, według wyliczeń firmy projektowej BBF, podróż z Kozienic do Warszawy z wykorzystaniem nowej linii zajmowałaby od 1 godz. 26 min. do 1 godz. 36 min.

Uruchomienie pociągów pasażerskich z Kozienic do linii Radom – Dęblin ponadto pozwoliłoby kolejowo otworzyć miasto na Lublin, który jest ważnym kierunkiem dojazdów z południowej części województwa mazowieckiego – między innymi na studia, do szpitali klinicznych, sądu apelacyjnego czy prokuratury regionalnej.

Sprzedana stacja

W 2019 r., gdy rodziła się koncepcja powrotu kolei do Kozienic, na łamach „Z Biegiem Szyn” alarmowaliśmy, że PKP pozbywa się w tym mieście terenu nieczynnej stacji kolejowej. Sześć lat temu za 883 tys. zł sprzedano dużą część obszaru stacji wraz z dojazdem od ul. Lubelskiej, czyli jednej z głównych kozienickich ulic. – *Transakcja została sfinalizowana i PKP w chwili obecnej nie posiada tytułu prawnego do tych działek* – mówi Agnieszka Jurewicz z centrali PKP. Zgodę na sprzedaż terenu stacji kolejowej wyraziło Ministerstwo Infrastruktury. Obecnie cała północna część stacji to teren prywatny, na którym znajduje się hurtownia materiałów budowlanych. W tej sytuacji pociągi, które dotrą do Kozienic odnogą przewidzianą przez PKP PLK do odbudowy, będą musiały kończyć bieg dalej od centrum miasta.

KAROL TRAMMER

WYCIEZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Formalnie nie istnieje

Na południowy wschód od Wyszkowa wśród Puszczy Kamienieckiej leżą dwie wioski. Fidestu i Gać – oddalone od siebie o około 2 km.

Do niedawna nie wiodły do nich twarde drogi, były zagubione w lesie. W pierwszej na świat przyszła matka prymasa Stefana Wyszyńskiego, a w drugiej – jego ojciec. Upamiętniają to pamiątkowe głazy. W Gaci i około 1,5 km od Fidestu w lesie. O ile głaz dla ojca był położony przez władze kościelne i cywilne, to głaz dla matki niejako prywatnie przez mieszkańców Fidestu. Czy to przypadek? Czy też dla władz ważniejszym z rodziców jest ojciec?

PS. Obecnie mała Gać została administracyjnie zlikwidowana jako wieś samodzielna i przyłączona do leżącej kilometr od niej i trochę większej Podgaci. Formalnie biorąc, nie istnieje.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Bory Tucholskie” Gdynia Główna – Kostrzyn

Bory Tucholskie to jeden z najrozleglejszych kompleksów leśnych w Polsce – rozciąga się w północnej części kraju na pograniczu województw kujawsko-pomorskiego i pomorskiego. Na jego terenie znajduje się Park Narodowy Bory Tucholskie i kilka parków krajobrazowych. Przez Bory Tucholskie płyną rzeki Brda i Wda. Przez region Borów Tucholskich przechodzi dawna magistrała Ostbahn, która łączyła Berlin z Królewcem. Dziś linia ta jest wykorzystywana głównie w ruchu regionalnym przez pociągi kursujące w krótszych relacjach Tczew – Chojnice, Chojnice – Krzyż czy Krzyż – Kostrzyn. Na dużej części dawnej magistrali Ostbahn pociąg PKP Intercity „Bory Tucholskie” jest jedynym dalekobieżnym rodzynkiem: łączy Gdynię, Gdańsk, Tczew, Starogard Gdański, Chojnice, Złotów, Piłę, Krzyż, Gorzów Wielkopolski i leżący przy samej granicy z Niemcami Kostrzyn nad Odrą. Na odcinku przecinającym Bory Tucholskie pociąg na nieco ponad 20 minut zapomina o swoim dalekobieżnym charakterze i spowalnia swój bieg, zatrzymując co kilka kilometrów: w Kaliskach, Czarnej Wodzie, Łęgu i Czersku. Byłoby nieco głupio, gdyby pociąg „Bory Tucholskie” zbyt szybko przemyczał przez Bory Tucholskie.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Koleje Śląskie nieustannie gnają naprzód. Pomiędzy dostawami nowego taboru i uruchomieniem aplikacji mobilnej Kaeska, w pociągach i na stacjach zaczęli się pojawiać pracownicy regionalnego przewoźnika kolejowego w nowych mundurach. To efekt wielomiesięcznych prac, testów i konsultacji z pracownikami”

Źródło: miesięcznik „Dwa Kwadranty”
Wydawca: Koleje Śląskie

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W przedziale było pusto i prawie ciemno, bo Joe przyćmił światła. Siedzieli naprzeciw siebie w głębokim milczeniu, zapatrzeni w szyby, a dalecy od tych zjaw, wyzierających z nocy. Pociąg leciał jak piorun – z hukiem i w błyskawicach. Przelatywał jakieś parki, tak że jak wizje majaczyły drzewa bezlistne i przepadały; jakieś puste i czarne równie, migocące to tablicami ogłoszeń, to jakimś domem, jawiącym się tak nagle, że nim się go spostrzegło, zapadał się w nocy. Z krzykiem przelatywał tunele i wypełzał jak wąż na wysokie nasypy – zadyszany, spieniony, w kłębach białej pary skąpany. I jak smok, zionący strugami krwawych iskier, przystawał na jakichś stacjach oślepych i śpiących; wyrzucał ludzi na pustych placach i zabierał ich z nierozpoznanych w ciemnościach miejsc. I znowu biegł – w gromach całych i w błyskach. Aż zaczął zwalniać, wdzierając się na olbrzymie wiadukty, rozpięte nad domami tak wysoko, że pod spodem, w głębi nierozplątanej masy domów zalanych ciemnością, tylko linie ulic jaśniały nieskończonymi pasami, a dokoła, jak okiem sięgnąć, buchały zamglone, czerwone luny miasta-potwora”

Władysław Stanisław Reymont*, „Wampir”

*żył w latach 1867-1925, pisarz, laureat Nagrody Nobla za powieść „Chłopi”, w latach 1888-1893 pracował na Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Rogowie i Lipcach, które na jego cześć od 1983 r. noszą nazwę Lipce Reymontowskie

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.