

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

PKP Intercity

**zapowiada nowe połączenia
do małych i średnich miast,
ale na razie się z nich wycofuje**



**ZAŁATWIWIENIE,
POŁĄCZEŃ**

MODERNIZACJE

Kolejowe zakręty w KPO

Na wykonanie przedsięwzięć finansowanych przez Unię Europejską w ramach Krajowego Planu Odbudowy został niecały rok – trzeba je zrealizować do końca sierpnia 2026 r. Największy w Polsce beneficjent funduszy z KPO to spółka PKP Polskie Linie Kolejowe.

Jak dotąd największe problemy wystąpiły z rewitalizacją nieczynnej w ruchu pasażerskim od 2002 r. linii Oleśnica – Syców – Kępno na styku województw dolnośląskiego i wielkopolskiego. Zaprojektowanie i realizację prac obejmujących zapewnienie prędkości 160 km/h i elektryfikację spółka PKP PLK zleciła w styczniu 2024 r. Przedsięwzięcie zostało wpisane do KPO z założeniem, że linia zostanie otwarta w połowie 2026 r. Na łamach „Z Biegiem Szyn” już wiosną 2024 r. alarmowaliśmy, że termin ten jest nierealny. I rzeczywiście, spółka PKP PLK wciąż jeszcze jest na etapie pozyskiwania decyzji administracyjnych. Według aktualnych deklaracji linia ma zostać otwarta dopiero w 2028 r. – i to tylko dla pociągów spalinowych. Ministerstwo Infrastruktury przewiduje, że prace elektryfikacyjne mogą potrwać do 2030 r., ale nieoficjalnie mówi się nawet o 2032 r. Problemem jest konieczność wybudowania dwóch nowych podstacji trakcyjnych i rozbudowy dwóch istniejących, ale przede wszystkim doprowadzenie przez koncerny energetyczne linii zasilających do planowanych podstacji trakcyjnych. Linia Oleśnica – Kępno przechodzi nie tylko przez granicę województw, ale także przez granicę obszarów działania operatorów energetycznych: za Dolny Śląsk odpowiada Tauron, a za południowo-wschodnią Wielkopolskę Energa. To dodatkowo wydłuża i tak bardzo czasochłonne procedury związane z przyłączaniem kolejowych podstacji do systemu energetycznego.

W obliczu tych problemów, które uniemożliwiają zakończenie prac w 2026 r., przedsięwzięcie zostało wycofane z Krajowego Planu Odbudowy – podjęto decyzję, że będzie ono finansowane w całości z budżetu państwa.

Pod znakiem zapytania stoi uruchomienie połączeń na linii Oleśnica – Kępno przed jej zelektryfikowaniem. Do obsługi trasy Wrocław – Oleśnica – Kępno Koleje Dolnośląskie już w 2024 r. zamówiły w koncernie Pesa pociągi elektryczne. Na ich zakup przewoźnik uzyskał dotację z KPO. Składy Elf mają zostać dostarczone w pierwszej połowie 2026 r., a więc w terminie uwzględniającym pierwotne plany otwarcia linii i wymogi KPO. Tymczasem okazuje się, że na okres kilku lat konieczne będzie zapewnienie taboru spalinowego.

Reaktywacja linii Kępno – Oleśnica umożliwi uruchomienie połączeń do Wrocławia nie tylko z wielkopolskiego Kępna, ale również z Wielunia i Wieruszowa w południowo-zachodniej części województwa łódzkiego, dla mieszkańców której stolica Dolnego Śląska jest ważnym kierunkiem dojazdów.

Na Podkarpaciu nie będzie realizowana wpisana do KPO odbudowa mijanki Surochów na linii łączącej stację przeładunkową Werchrata na granicy z Ukrainą ze stacją Munina na magistrali Przemyśl – Rzeszów – Kraków. W październiku 2022 r. spółka PKP PLK ogłosiła przetarg, który w październiku 2023 r. został unieważniony z powodu błędów w warunkach zamówienia. Już w listopadzie 2023 r. ogłoszono kolejny przetarg, w styczniu 2024 r. nastąpiło otwarcie ofert, ale umowa na realizację nie została zawarta. W lipcu 2024 r. do PKP PLK nadeszło pismo z Ministerstwa Infrastruktury, które nakazało zrezygnować z odbudowy mijanki na linii Werchrata – Munina: „W związku z ciągle trwającą wojną na terenie Ukrainy linia ta ma niewielki ruch, wobec czego poniesione koszty nie przełożą się na spodziewany efekt eksploatacyjny. Ponadto realizacja zadania w dotychczasowym punktowym zakresie, z powodu braku przeprowadzenia działań na pozostałej długości odcinka, nie przyniesie spodziewanego efektu”. Jednocześnie Centrum Unijnych Projektów Transportowych przesłało do PKP PLK pismo z informacją, że w związku z decyzją ministerstwa żadne wydatki związane z odbudową mijanki Surochów nie będą mogły zostać pokryte z Krajowego Planu Odbudowy. ●

POŁĄCZENIA

Objazdy z pominięciem popytu

Od połowy grudnia 2025 r. pociąg PKP Intercity „Lubomirski” relacji Kraków – Warszawa – Trójmiasto – Kołobrzeg będzie kursować zmienioną trasą. Zamiast przez Kielce pojedzie Centralną Magistralą Kolejową z postojami na stacjach Włoszczowa Północ i Opczno Południe, a następnie skieruje się do Radomia, gdzie wróci na swoją stałą trasę. Na odcinku między magistralą a Radomiem przejedzie przez Drzewicę i Przysuchę, ale nie zatrzyma się na tych stacjach. Są one obsługiwane przez spółkę PKP Intercity pociągiem „Koziołek” relacji Lublin – Radom – Łódź – Poznań (od grudnia 2025 r. jego trasa zostanie wydłużona do Szczecina). Gdyby także „Lubomirski” otrzymał postoje na stacjach Drzewica i Przysucha, to możliwy stałby się z nich bezpośredni dojazd do Warszawy (w około półtorej godziny), Krakowa (w około dwie godziny), a także do Trójmiasta. Tym samym mieszkańcy Drzewicy, Przysuchy i okolic uzyskaliby możliwość dojechania bez przesiadek do w sumie aż siedmiu z dziesięciu największych polskich miast.

Jak jednak zaznacza spółka PKP Intercity, zmiana trasy pociągu „Lubomirski” będzie tylko tymczasowa: – *Trasa okrężna zostanie wprowadzona z uwagi na prace modernizacyjne* – mówi rzecznik prasowy przewoźnika Maciej Dutkiewicz. Chodzi o ograniczoną przepustowość z powodu modernizacji linii Warszawa – Kraków w województwie świętokrzyskim.

Gdy poprzednio pociągi PKP Intercity łączące Warszawę z Krakowem jeździły trasą objazdową przez Przysuchę, to stawały na tej stacji. Tak było od grudnia 2019 r. do sierpnia 2021 r. Po zakończeniu objazdów Katarzyna Grzduk z PKP Intercity przyznawała, że postoje te cieszyły się popularnością: – *Liczba pasażerów korzystających ze stacji Przysucha w okresie przejściowym, wynikającym z prac modernizacyjnych na linii Warszawa – Radom, była zadowalająca*.

Aktualnie panuje niechęć do wyznaczania na trasach objazdowych postojów w miastach, które na co dzień mają słabą ofertę PKP Intercity lub w ogóle nie są obsługiwane przez tego przewoźnika. Wprowadzenie tymczasowej obsługi pobudza popyt, skutkując następnie oczekiwaniem mieszkańców, aby zapewnić połączenia także po zakończeniu objazdów.

W latach 2017-2019 z powodu modernizacji magistrali Warszawa – Lublin wszystkie pociągi PKP Intercity łączące te miasta jeździły trasą objazdową przez Lubartów, Parczew, Radzyń Podlaski. Po zakończeniu objazdów dwa pociągi – na skutek apeli samorządów lokalnych i wytworzenia się popytu – pozostawiono na tej trasie, dzięki czemu powiaty lubartowski, parczewski i radzyński zachowały bezpośrednie połączenie z Warszawą.

Od czerwca 2025 r. objazdem jeździ pociąg TLK „Flisak” relacji Katowice – Łódź – Płock – Grudziądz – Trójmiasto. Z powodu prac modernizacyjnych omija on Rypin i Brodnicę. Trasa objazdowa biegnie przez Skępe i Lipno, ale w miastach tych nie wyznaczono postojów, przez co pociąg PKP Intercity bez zatrzymania jedzie przez cały powiat lipnowski.

Gdy od września do grudnia 2024 r. trwał remont odcinka Szczecinek – Białogard, pociągi PKP Intercity jechały od Poznania do Białogardu trasą objazdową. Na tym aż 284-kilometrowym objeździe pociągi stawały tylko w Stargardzie, gdzie i tak konieczny był postój na zmianę kierunku jazdy.

W połowie grudnia 2025 r. pociągi PKP Intercity łączące Białystok z Olsztynem i Trójmiastem wrócą na trasę przez Giżycko i Kętrzyn, przez co połączenia dalekobieżne znikną z Białej Piskiej, Pisz, Rucianego-Nidy i Szczytna, przez które od 2022 r. prowadziła trasa objazdowa. ●



• Jarosław Dąbrowski i Marek Lipiński są w zarządzie Warszawskiej Kolei Dojazdowej, a Emil Sawicki zasiada w jej radzie nadzorczej.

POLITYKA

Warszawska Koalicja Dojazdowa

Od października 2025 r. członkiem zarządu ds. handlowych Warszawskiej Kolei Dojazdowej jest Jarosław Dąbrowski. W latach 2006-2013 był burmistrzem stołecznej dzielnicy Bemowo. W latach 2013-2014 był wiceprezydentem Warszawy – odszedł z tego stanowiska po kontroli warszawskiego ratusza, która wykazała, że za jego rządów na Bemowie dochodziło do nieprawidłowości. Kontrola odbyła się po tym, jak były wiceburmistrz dzielnicy Paweł Bujski rozesłał mediom oświadczenie, w którym zarzucał Dąbrowskiemu nepotyzm, zawieranie fikcyjnych umów i przekazywanie osobom spoza urzędu sprzętu elektronicznego kupionego za publiczne pieniądze. Po aferze bemowskiej Dąbrowski założył własny komitet wyborczy i z jego ramienia zasiadał w radzie dzielnicy.

W 2022 r. Jarosław Dąbrowski wrócił do Koalicji Obywatelskiej, w 2024 r. z jedyńki na jej liście kandydował do rady dzielnicy. – *To kompromitacja. Oddaliśmy pole człowiekowi, który nigdy nie powinien wrócić do naszej partii* – mówili wtedy „Gazecie Wyborczej” działacze bemowskiej Koalicji Obywatelskiej. Dąbrowski jest przewodniczącym rady dzielnicy Bemowo.

Od grudnia 2024 r. członkiem zarządu WKD ds. ekonomiczno-finansowych jest Marek Lipiński. To też działacz Koalicji Obywatelskiej z warszawskiego Bemowa – jest szefem klubu radnych tej partii w radzie dzielnicy. W latach 2015-2018 był burmistrzem i wiceburmistrzem dzielnicy Bemowo. W okresie afery bemowskiej Marek Lipiński jako pełnomocnik stołecznego ratusza miał za zadanie odebrać władzę w dzielnicy ludziom Dąbrowskiego.

Od października 2024 r. w radzie nadzorczej WKD zasiada Emil Sawicki – jest członkiem Polskiego Stronnictwa Ludowego, w 2023 r. kandydował do sejmu, a w 2024 r. do sejmiku województwa mazowieckiego, ale ani posłem, ani radnym nie został. Sawicki działa w Forum Młodych Ludowców – pełni funkcję prezesa mazowieckiego zarządu młodzieżówki PSL. Jest również sekretarzem marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika.

Od marca 2023 r. członkinią rady nadzorczej WKD jest Angelika Rybak-Gawkowska, żona Krzysztofa Gawkowskiego, ministra cyfryzacji i wicepremiera z ramienia Lewicy.

Warszawska Kolej Dojazdowa jest spółką samorządu województwa mazowieckiego, do którego należy 99% udziałów, oraz gmin Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Podkowa Leśna, Brwinów, Pruszków i Michałowice. •

MEDIA

Osiem słów o synu premiera

Rano 29 września 2025 r. portal Rynek Kolejowy opublikował wywiad z Patrykiem Wildem ze stowarzyszenia Tak dla CPK. Poświęcony kolei dużych prędkości i krytyczny wobec rządu Donalda Tuska materiał po kilkunastu minutach został usunięty z portalu.

To nie pierwszy przypadek znikających publikacji portalu Rynek Kolejowy. Gdy w marcu 2023 r. w Pomorskim Przedsiębiorstwie Mechaniczno-Torowym, które jest spółką-córką PKP Polskich Linii Kolejowych, prezesem została Aleksandra Merchel-Koter, portal poinformował, że jest ona córką Ireneusza Merchela, który wówczas był prezesem PKP PLK. Po kilku godzinach informacja ta zniknęła z artykułu. Z kolei w marcu 2025 r., gdy ogłoszono, że członkiem zarządu spółki Torpol zostanie Jacek Poniewierski, portal usunął archiwalne teksty mówiące o związkach Poniewierskiego z reżimem Korei Północnej.

Wywiad z Patrykiem Wildem 29 września 2025 r. po południu ponownie pojawił się na portalu Rynek Kolejowy, tyle że w nieco zmienionej wersji. Z wypowiedzi Wilda usunięto osiem słów na temat syna premiera Donalda Tuska. W pierwszej wersji można było przeczytać: „Nie ma żadnej wizji CPK u nowej władzy. Są jedynie słowa Michała Tuska, który jest obecnie głównym ideologiem zmian komponentu kolejowego, że cel KDP ogranicza się do jeżdżenia szybciej”. W drugiej wersji fragment ten brzmi tak: „Nie ma żadnej wizji CPK u nowej władzy. Są jedynie słowa Michała Tuska, że cel KDP ogranicza się do jeżdżenia szybciej”.

Od kwietnia 2024 r. Michał Tusk pracuje w departamencie infrastruktury samorządu województwa pomorskiego – po trzech miesiącach, w lipcu 2024 r., został wicedyrektorem departamentu. Wcześniej pracował w Zarządzie Transportu Miejskiego w Gdańsku, gdańskim Porcie Lotniczym im. Lecha Wałęsy oraz trójmiejskiej redakcji „Gazety Wyborczej”, gdzie był dziennikarzem zajmującym się transportem publicznym i infrastrukturą. Współpracował również z liniami lotniczymi OLT Express, które należały do piramidy finansowej Amber Gold. •

POŁĄCZENIA

Koniec wyjątkowej trasy

Wkrótce zniknie pociąg PKP Intercity jadący z Warszawy do Gdyni naokoło przez Siedlce, Hajnówkę, Białystok, Ełk i Olsztyn. Pociąg TLK „Biebrza” całą swoją 754-kilometrową trasę z Warszawy do Gdyni pokonuje w 11 godz. 9 min., a więc prawie trzy razy dłużej niż pociągi jadące ze stolicy do Trójmiasta standardową trasą. Funkcją kursującego od 2021 r. pociągu jest jednak zapewnianie bezpośrednich podróży na przykład z Siedlec do Ełku, z Hajnówki do Gdańska czy z Bielska Podlaskiego do Olsztyna.

W połowie grudnia 2025 r. pociąg zostanie podzielony na dwie relacje: na trasie Warszawa – Siedlce – Hajnówka – Białystok pojedzie pociąg TLK „Bocian”, a pociąg TLK „Biebrza” będzie kursować tylko na trasie Białystok – Ełk – Olsztyn – Gdynia. W Białymstoku pociągi nie zostaną skomunikowane: „Bocian” będzie przyjeżdżał z Warszawy o 13:34, a „Biebrza” będzie odjeżdżał do Gdyni o 15:15.

Obecna trasa pociągu TLK „Biebrza” biegnie liniami niezelektryfikowanymi od Siedlec do Białegostoku i od Ełku do Olsztyna, ale lokomotywa spalinowa SU160 prowadzi skład od Warszawy do Olsztyna (jako że do tunelu średnicowego w stolicy nie może wjeżdżać tabor spalinowy, stacją początkową pociągu jest Warszawa Wschodnia). Lokomotywa elektryczna EP07 prowadzi skład tylko na odcinku od Olsztyna do Gdyni.

Problemem pociągu TLK „Biebrza” jest kilka długich postojów pośrednich – w sumie pochłaniają one prawie aż dwie godziny: w Białymstoku pociąg stoi 25 min. (zmiana kierunku jazdy), w Ełku 33 min. (zmiana kierunku jazdy), w Olsztynie 29 min. (zmiana lokomotywy), w Iławie 19 min. (zmiana kierunku jazdy), a w Tczewie 9 min. (przepuszczenie pociągu Pendolino). •



• *Tą trasą pociąg TLK „Biebrza” będzie jeździł tylko do połowy grudnia 2025 r.*

Ministerstwo Obrony Narodowej we wrześniu 2025 r. rozesłało „Raport w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe” – liczący 84 strony dokument dostały zarządy portów i lotnisk, samorządy województw z północy kraju, Ministerstwo Infrastruktury i spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. W piśmie do tych instytucji resort obrony wskazał, że raport przesyła „celem wdrożenia w działalności służbowej wniosków i rekomendacji”.

Kierunek: przesmyk suwalski

Uzgodniony przez szefa sztabu Wojska Polskiego generała Wiesława Kukulę i zatwierdzony przez ministra obrony narodowej Władysława Kosiniaka-Kamysza raport określa potrzeby sił zbrojnych w zakresie infrastruktury: portów, lotnisk, dróg oraz sieci kolejowej. Choć tytuł raportu mówi o Pomorzu Środkowym, to dokument dotyczy obszaru, na który składa się pięć województw: zachodniopomorskie, pomorskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie i warmińsko-mazurskie.

Pomorze Środkowe wskazywane jest jako potencjalne zaplecze operacyjne Wojska Polskiego i sił sojuszników NATO do prowadzenia działań na wschodniej flance. W województwach zachodniopomorskim i pomorskim funkcjonuje 28 garnizonów, a ponadto na poligonie Drawsko Pomorskie zlokalizowane są bazy armii amerykańskiej z kilkoma tysiącami żołnierzy.

Odpowiednia infrastruktura drogowa i kolejowa zapewnić ma sprawny transport wojsk ze środkowopomorskich garnizonów i bałtyckich portów w stronę granic z Rosją i Białorusią, a przede wszystkim w rejon przesmyku suwalskiego, który – jak już w 2015 r. stwierdził wówczas dowodzący amerykańską armią w Europie gen. Ben Hodges – może być punktem zapalnym w przypadku rosyjskiej agresji na NATO.

Przerwanie przez Rosję polskolitewskiego przesmyku między Białorusią a obwodem królewieckim, stanowiącym silnie zmilitaryzowaną eksklawę Federacji Rosyjskiej, przecięłoby jedyny lądowy korytarz prowadzący do państw bałtyckich z pozostałych krajów NATO. Stratedyjsko sojuszu od dawna alarmują o niedostatkach w infrastrukturze, które w razie nagłego zagrożenia poważnie spowolniłyby przemieszczanie żołnierzy i sprzętu w rejon przesmyku suwalskiego. Rekomendacje z raportu opracowanego w MON mają być odpowiedzią na ten problem.

Przywrócić przejezdność

Ministerstwo Obrony Narodowej domaga się od PKP PLK rewitalizacji nieczynnych linii Brodnica – Działdowo i Nidzica – Wielbark. Dzięki temu zostałyby udrożniony ciąg z Pomorza Środkowego do przesmyku suwalskiego prowadzący przez Chojnice, Grudziądz, Brodnicę, Działdowo, Nidzicę, Wielbark, Szczytno i Elk, a więc z pominięciem dużych aglomeracji.

Znaczenie obronne

Ministerstwo Obrony Narodowej domaga się od spółki PKP Polskie Linie Kolejowe rewitalizacji nieczynnych linii kolejowych w północnej Polsce



● *Resort obrony oczekuje odtworzenia zdegradowanych linii i węzłów kolejowych. Ze względów obronnych odbudowę wymaga między innymi dawna stacja węzłowa Korzybie na Pomorzu Środkowym.*

Raport resortu obrony wskazał też na potrzebę rewitalizacji ciągu z Olsztyna do Elku przez Mrągowo, Mikołajki i Orzysz. Nieprzejezdny odcinek od Mrągowo do Orzysza uniemożliwia wykorzystanie linii do transportu wojska z zachodu Polski w kierunku przesmyku suwalskiego, ale także wydłuża dojazd eszelonów na poligon Orzysz (orzyski poligon to kolejne miejsce stacjonowania amerykańskich wojsk na terenie Polski). Już we wrześniu 2025 r., a więc natychmiast po otrzymaniu raportu MON, spółka PKP PLK przystąpiła do wstępnego udrażniania tego mazurskiego odcinka i zapowiedziała, że pełną jego przejezdność chce przywrócić w połowie 2027 r. Samorząd Warmii i Mazur chce to wykorzystać do reaktywacji połączeń pasażerskich na trasie Olsztyn – Biskupiec – Mrągowo – Mikołajki – Orzysz – Elk.

Likwidowanie i odbudowywanie

Zamiary reaktywacji ruchu pasażerskiego nie kłócą się z wnioskami Ministerstwa Obrony Narodowej, które w swoim raporcie w odniesieniu do wyszczególnionych w nim linii zaznacza: „Nie zastrzega się wyłączności na korzystanie z tych linii. Na przedmiotowych odcinkach może odbywać się ruch pasażerski i towarowy”.

Raport resortu obrony mówi o potrzebie rewitalizacji na zachodzie województwa pomorskiego linii Korzybie – Bytów –

Lipusz, która jednocześnie jest objęta przez samorząd województwa pomorskiego planami reaktywacji połączeń pasażerskich. W tej sytuacji odcinek Bytów – Lipusz, który od 2007 r. jest własnością Urzędu Miasta Bytowa, wrócić ma pod zarząd PKP PLK. Problemem jest jednak to, że w 2019 r. w ramach finansowanej z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego modernizacji linii Szczecinek – Miastko – Słupsk odcięto w Korzybiu wyjazd na nieczynną linię do Bytowa i Lipusza. Teraz – w obliczu rekomendacji ministerstwa obrony i planów pomorskiego samorządu – konieczne będzie więc odbudowanie stacji węzłowej w Korzybiu.

Większy problem będzie z postulowaną w raporcie MON odbudową linii kolejowej Wysoka Kamińska – Płoty na Pomorzu Zachodnim. Przywrócenie do życia tej 30-kilometrowej linii – dla której decyzję likwidacyjną wydał w 2005 r. rząd Marka Belki – umożliwiłoby przejazd pociągów z portu w Świnoujściu w kierunku Pomorza Środkowego oraz dalej na wschód kraju bez zajeżdżania do węzła szczecińskiego. Kłopot w tym, że w 2017 r. korytarz zlikwidowanej linii koło Plotów przecięto drogą ekspresową S6, a w dodatku śladem toru poprowadzono 400-metrowy odcinek drogi wojewódzkiej 108. Zajęcie terenu kolejowego odbyło się w wyniku procedury wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, do którego spółki PKP nie zgłosiły zastrzeżeń i przez to nie zadbały o zachowanie korytarza linii kolejowej. – *W ramach postępowania administracyjnego poprzedzającego wydanie zezwolenia wojewoda zachodniopomorski uzyskał pozytywne uzgodnienia i opinie spółki PKP PLK, a wobec tego pozytywne uzgodnienie wydała również spółka PKP* – mówi Justyna Gawron z centrali PKP.

Za mało mijanek

Ministerstwo Obrony Narodowej postuluje nie tylko przywrócenie przejezdności nieczynnych odcinków, ale również zwiększenie przepustowości czynnej części sieci kolejowej poprzez dogęszczenie mijanek na liniach jednotorowych. Raport wskazuje między innymi na linię Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek – Piła, na której w latach 90. zlikwidowano mijanki Moczyłki, Podgaje Koszalińskie, Ptusza i Zawada Wałecka, a w 2014 r. mijankę Lotyń. Na problemy z przepustowością tego ciągu rokrocznie zwraca uwagę w swoich sprawozdaniach Urząd Transportu Kolejowego.

MON chce również zwiększenia liczby mijanek na prowadzącej ku przesmykowi suwalskiemu linii Szczytno – Elk. Mimo że podczas jej modernizacji w 2019 r., odbudowano mijanki Spychowo i Drygały, to wciąż odległości między punktami umożliwiającymi mijanie się pociągów na tej linii wynoszą aż 25-32 km.

KAROL TRAMMER

Pierwszy pociąg firmy RegioJet ruszył na trasę Kraków – Warszawa 18 września 2025 r. Bilety zaczęły być sprzedawane tydzień wcześniej – czeski przewoźnik zaoferował polskim pasażerom następujące ceny: 49 zł w klasie Low Cost, 59 zł w klasie Standard, 69 zł w klasie Relax i 79 zł w klasie Business.

Cenowy odjazd

Konkurencja zadziałała natychmiast. Gdy tylko RegioJet rozpoczął sprzedaż biletów, spółka PKP Intercity obniżyła cenę biletu na pociąg InterCity „Sienkiewicz” – ruszający z Warszawy do Krakowa pół godziny przed konkurencyjnym pociągiem – z 70 zł do 45,50 zł.

RegioJet zareagował zmniejszeniem ceny za przejazd w klasie Low Cost do 39 zł, na co PKP Intercity odpowiedziało obniżeniem ceny biletu na pociąg „Sienkiewicz” do 38,50 zł.

Dodatkowo przed premierą połączeń RegioJet akcja promocyjna *Poniedziałkowy Odjazd*, w ramach której PKP Intercity co poniedziałek sprzedaje tańsze bilety na inne wybrane trasy, objęła akurat połączenia Warszawa – Kraków. Choć miało to miejsce na cztery dni przed pierwszym przejazdem pociągu RegioJet, to prezes PKP Intercity Janusz Malinowski twierdził, że nie ma to nic wspólnego z wejściem konkurencji: – *Stosujemy wiele promocji. Od lipca stosujemy promocję Poniedziałkowy Odjazd, to nie jest od teraz. Akurat w tym tygodniu wypadły promocje na odcinek Kraków – Warszawa.*

Trudno jednak za przypadek uznać to, że w pierwszych tygodniach po wejściu na trasę Warszawa – Kraków połączeń RegioJet PKP Intercity kolejny raz obniżyło ceny biletów na pociągi jadące w podobnej porze, co pociąg czeskiej konkurencji. Na pociągi ExpressIntercityPremium, za podróż którymi normalnie trzeba zapłacić 169 zł, pojawiły się bilety za 49 zł. Z kolei bilety na dotowane pociągi InterCity zaczęły być dostępne za 19 zł. RegioJet odpowiedział na to biletami na klasę Low Cost w cenie 9 zł.

O ile dla komercyjnego przewoźnika bardzo niskie ceny biletów to prowadzona na własne ryzyko kampania promocyjna, która może wychodzić taniej niż spoty reklamowe w telewizji, o tyle w przypadku dotowanych pociągów PKP Intercity koszty wojny cenowej – w ramach której cena biletu w ciągu dwóch tygodni spadła z 70 zł do 19 zł – finalnie mogą obciążyć budżet państwa, z którego dotowane są połączenia kategorii InterCity i TLK.

Konkurencja na kolei to nie tylko wojna na ceny. W dniu premiery RegioJet musiał stoczyć potyczkę o to, aby na stacji Warszawa Centralna wyświetlacze, które należą do PKP i są obsługiwane przez PKP Polskie Linie Kolejowe, informowały o prywatnym połączeniu. Pierwszego dnia na wyświetlaczach na stołecznym dworcu brak było bowiem informacji o pociągu RegioJet.

PKP kontra RegioJet

Zostaliśmy potraktowani dyskryminacyjnie – mówi czeski przewoźnik RegioJet, który rozkręca działalność na polskiej sieci kolejowej



• 18 września 2025 r.: pierwszy pociąg RegioJet z Krakowa dojechał do Warszawy.

Jesteśmy lepsi

– *Nie obawiam się konkurencji na torach* – powiedział minister infrastruktury Dariusz Klimczak radiu RMF w dniu startu połączeń RegioJet. – *Nasz narodowy przewoźnik PKP Intercity jest do tego przygotowany. Jesteśmy lepsi, kursujemy na wielu liniach, jest kilkaset połączeń dziennie.*

Na połowę grudnia 2025 r. RegioJet zaplanował zwiększenie liczby połączeń: na trasie z Krakowa do Warszawy z jednego do ośmiu dziennie, z czego trzy pociągi pojadą dalej do Trójmiasta. Pięć pociągów dziennie będzie kursować z Warszawy do Poznania. – *Chcemy, aby RegioJet stał się przewoźnikiem pierwszego wyboru na trasach między głównymi polskimi miastami* – mówi Radim Jančura, właściciel RegioJet. W grudniu 2025 r. mają zacząć działać kasy biletowe RegioJet w Krakowie, Poznaniu i Warszawie. Bilety RegioJet dostępne będą też w serwisie Koleo, co pozwoli pasażerom porównywać ceny biletów i wybierać przewoźnika oferującego tańszą podróż.

W grudniu 2025 r. ruszy także pociąg RegioJet relacji Warszawa – Praga. Od Zawiercia do pierwszej na terenie Czech stacji Bohumín pojedzie nietypową trasą przez Pyrzowice Lotnisko, Tarnowskie Góry, Gliwice i Racibórz. Ominięcie przez pociągi RegioJet Sosnowca i Katowic zostało wymuszone przez spółkę PKP PLK ze względu na zmniejszoną przepustowość przebudowywanego węzła katowickiego. W takich sytuacjach, zgodnie z rozporządzeniem ministra infrastruktury w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, pociągi komercyjne rzeczywiście

muszą ustąpić pociągom dotowanym – i regionalnym, i dalekobieżnym. Tak się jednak składa, że spółka PKP Intercity nie będzie musiała skierować ani jednego ze swoich pociągów komercyjnych kategorii ExpressIntercityPremium i ExpressInterCity na objazd omijający dwa największe miasta Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Z powodu przebudowy wyjazdu z Krakowa w kierunku Warszawy kursujący od września 2025 r. pociąg RegioJet został skierowany przez PKP PLK okólną trasą przez Zawiercie, o 50 km dłuższą od trasy pokonywanej przez Pendolino spółki PKP Intercity. – *Tego mogliśmy się spodziewać, ponieważ o rozkład jazdy wnioskowaliśmy ad hoc w trybie indywidualnym* – mówi Michał Plaza z firmy RegioJet. – *Ale w przypadku rocznego rozkładu jazdy zostaliśmy potraktowani dyskryminacyjnie: przez Katowice będą mogły jechać inne pociągi komercyjne, a miejsca dla pociągu RegioJet nie ma.*

Jak podkreślają przedstawiciele firmy RegioJet, przyjęty przez nich biznesplan opiera się tymczasem na konkurowaniu z komercyjnymi połączeniami PKP Intercity – przede wszystkim z pociągami Pendolino. Celem jest obsługa największych metropolii i osiąganie równie atrakcyjnych czasów przejazdu. Zwracają też uwagę, że choć pociągi RegioJet trasowane są z takimi samymi prędkościami jak składy Pendolino, to w ułożonym przez PKP PLK rozkładzie jazdy – który wejdzie w życie w połowie grudnia 2025 r. – otrzymały gorsze od Pendolino czasy przejazdu. – *Średnio o 8-9 min. dłuższe* – mówi Michał Plaza.

KAROL TRAMMER

PKP Intercity ma plan wdrożenia nowych tras komunikacyjnych, aby te średnie miejscowości, te małe miejscowości włączyć po wielu latach w cały układ komunikacyjny przewozów dalekobieżnych, połączyć te miejscowości z dużymi aglomeracjami – ogłosił prezes PKP Intercity Janusz Malinowski na zorganizowanej we wrześniu 2025 r. konferencji prasowej „Kolej dla lokalnych społeczności”. – Ten plan chcemy wdrażać już od grudnia tego roku i sukcesywnie przez kolejne lata go rozwijać.

Intercity dla lokalnych społeczności

Głównym tematem konferencji były spalinowo-elektryczne zespoły trakcyjne, które w lipcu 2024 r. spółka PKP Intercity zamówiła w koncernie Newag. Pierwszy z 35 dwunapędowych składów trafić ma do przewoźnika na początku 2027 r., a ostatni ma zostać dostarczony do połowy 2029 r. Umożliwią one uruchomienie połączeń PKP Intercity na nowych trasach, dzięki czemu pociągi dalekobieżne dotrą do Drawska Pomorskiego, Złocienka, Czaplinka, Czarnego, Człuchowa, Chorzeli, Łomży, Ostrołęki, Wyszkowa, Płońska, Raciąża, Działoszyna, Kłobucka i Karpacza.

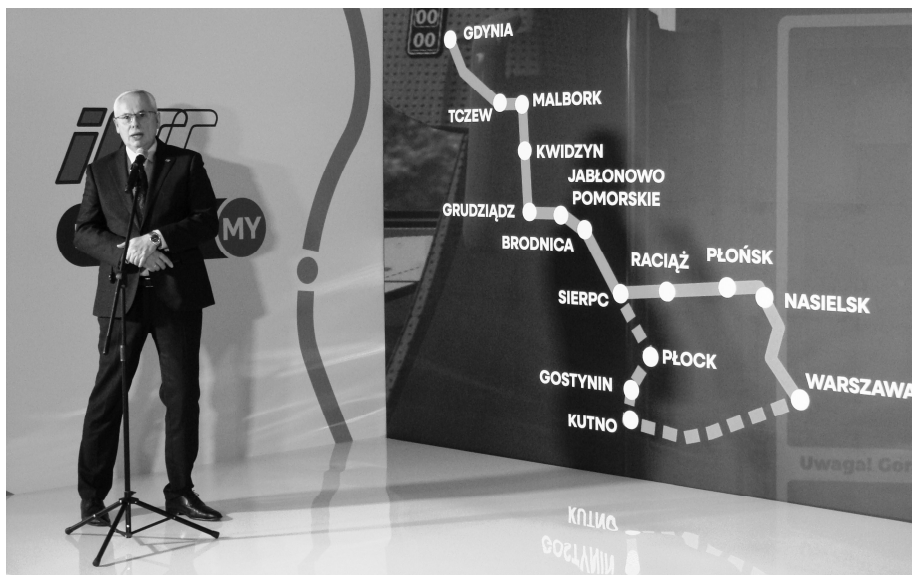
Zanim zostaną zrealizowane dostawy taboru dwunapędowego, PKP Intercity zwiększy liczbę dzierżawionych od Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych składów spalinowych – będą one w nadchodzących latach sukcesywnie zastępowane dostarczonymi przez Newag składami spalinowo-elektrycznymi. Składy dzierżawione od SKPL na czerwcu 2026 r. wyruszą na trasę Warszawa – Ostrołęka – Łomża, a już od grudnia 2025 r. obsłużą nowe szybkie pociągi relacji Gorzów Wielkopolski – Poznań. Pokonanie tej 143-kilometrowej trasy zajmie im tylko około półtorej godziny. Prezes PKP Intercity ogłosił, że uruchomienie dodatkowych połączeń z Gorzowa Wielkopolskiego do Poznania rozpocznie wdrażanie planu zaprezentowanego na konferencji „Kolej dla lokalnych społeczności”, ale wraz z przypadającą na połowę grudnia 2025 r. zmianą rocznego rozkładu jazdy pociągi nie pojawią się w ani jednym mieście, które obecnie nie jest obsługiwane przez PKP Intercity. Co więcej, kilka miejscowości straci połączenia dalekobieżne.

Odwrót z Żar i Żagania

W połowie grudnia 2025 r. pociąg InterCity „Mehoffer” przestanie kursować trasą Zielona Góra – Żary – Żagań – Chojnów – Legnica – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl. Tym samym PKP Intercity całkowicie wycofuje się z południowej części województwa lubuskiego: z mapy połączeń dalekobieżnych znikną Żary (35 tys. mieszkańców) i Żagań (23 tys.), a także Małomice (3 tys.) i Nowogród Bobrzański

Załatwianie połączeń

PKP Intercity zapowiada nowe połączenia do małych i średnich miast. Ale na razie po cichu wycofuje się z kolejnych miejscowości



• Prezes PKP Intercity Janusz Malinowski na konferencji prasowej „Kolej dla lokalnych społeczności” prezentuje plany rozwoju sieci połączeń dalekobieżnych.

(5 tys.). Przez te miasta pociąg PKP Intercity zaczął kursować w 2019 r. – jego uruchomienie było częścią rozpoczętej za rządów Prawa i Sprawiedliwości polityki trasowania pojedynczych pociągów PKP Intercity liniami niezelektryfikowanymi w celu zapewnienia połączeń dalekobieżnych mieszkańcom miast, przez które nie bieżą główne magistrale. Od 2016 r. pociągi PKP Intercity obsługują Starogard Gdański, Czarną Wodę, Czernik, Chojnice, Złotów, Krajenkę, Wałcz, Tuczno, Kalisz Pomorski, Recz, od 2017 r. Werbkowice, Hrubieszów, od 2020 r. Głogówek, Prudnik, Nysę, Otmuchów, Paczków, Ząbkowice Śląskie, Dzierżoniów, Świdnicę, od 2021 r. Sztum, Kwidzyn, Grudziądz, Brodnicę, Rypin, Sierpc, Hajnówkę, Bielsk Podlaski, a od 2023 r. Nową Rudę i Jedliń-Zdrój.

Choć na konferencji „Kolej dla lokalnych społeczności” ogłoszono, że Ministerstwo Infrastruktury i PKP Intercity przystępują do rozbudowy sieci połączeń o małe i średnie miasta, to wycofanie pociągu z Żar i Żagania stanowić będzie pierwszy odwrót od dotychczasowej polityki doprowadzania połączeń dalekobieżnych do kolejnych miejscowości.

Skomunikować słabo skomunikowane

„Komunikacyjne odcięcie całego regionu od systemu połączeń PKP Intercity” – tak o wycofaniu pociągu InterCity „Mehoffer” napisała w interpelacji do Ministerstwa Infrastruktury Maja Nowak, posłanka Polski 2050 z województwa lubuskiego, apelując o zachowanie połączenia dalekobieżnego obsługującego powiaty żarski i żagański.

„Na odcinku Zielona Góra – Wrocław przez Żagań i Żary notuje się niską frekwencję” – odpisał wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak. – „Wartym podkreślenia jest również fakt, iż czas przejazdu pociągu InterCity »Mehoffer« z Wrocławia do Żar jest dłuższy niż pociągiem regionalnym”.

Rzeczywiście, odcinek z Wrocławia do Żar pociąg PKP Intercity pokonuje w 2 godz. 22 min., a więc dłużej niż pociągi Kolei Dolnośląskich, którym pokonanie tego odcinka zajmuje od 2 godz. 1 min. do 2 godz. 11 min. Dłuższy czas jazdy pociągu InterCity „Mehoffer” wynika z tego, że skład ten od Wrocławia prowadzony jest lokomotywą spalinową SU4220, która rozpędza się tylko do 90 km/h i przez to nie wykorzystuje parametrów odcinka Wrocław – Legnica – Chojnów, na którym możliwe jest osiągnięcie prędkości 160 km/h.

Choć ministerstwo przekonuje, że w Żarach i Żaganiu odnotowywana jest niska frekwencja, to w tych dwóch miastach z połączenia PKP Intercity korzysta kilkudziesięciu pasażerów dziennie. Na przykład w niedzielę 21 września 2025 r. z pociągu relacji Przemyśl – Zielona Góra wysiadło w Żaganiu 31 osób, a w Żarach 19 osób. Z kolei w piątek 26 września 2025 r. do pociągu relacji Zielona Góra – Przemyśl wsiadło w Żarach 66 osób, a w Żaganiu 16 osób.

Przewagą pociągu InterCity „Mehoffer” nad połączeniami regionalnymi jest to, że umożliwia mieszkańcom powiatów żarskiego i żagańskiego bezpośrednią podróż do szeregu miast południowej ►

► Polski: Opola, Gliwic, Katowic, Krakowa, Tarnowa, Rzeszowa i Przemyśla.

Resort infrastruktury w odpowiedzi na interpelację Mai Nowak wskazał, że po likwidacji pociągu InterCity „Mehoffer” mieszkańcy Żar i Żagania będą mogli pojechać pociągami regionalnymi do Wrocławia lub Zielonej Góry i tam przesiąść się do pociągów PKP Intercity. „Przesiadki stanowią nieodłączny element funkcjonowania publicznego systemu transportowego” – oznajmił wiceminister Malepszak. Nieco klóci się to z tym, na co zwracano uwagę na konferencji „Kolej dla lokalnych społeczności”. – *Chcemy regiony słabo skomunikowane skomunikować z dużymi aglomeracjami. Często to będą trasy przez cały kraj* – mówił przez PKP Intercity Janusz Malinowski, a wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak wskazując na efekty, jakie przyniesie rozszerzenie floty tej spółki o składy spalinowo-elektryczne i skierowanie ich na trasy dotąd nieobsługiwane przez pociągi dalekobieżne, wymieniał: – *Czas przejazdu, bogata oferta, bezpośrednie połączenia do dużych miast, czego dotychczas nie było.*

„Resort dostrzega potencjał przewozowy Żar i Żagania w ruchu dalekobieżnym oraz brak dobrej oferty przewozowej z tego regionu” – zapewnił Malepszak w odpowiedzi udzielonej na trzy miesiące przed zlikwidowaniem jedyne połączenia dalekobieżnego obsługującego południową część województwa lubuskiego. Posłanka Maja Nowak musiała czekać na odpowiedź aż 45 dni, mimo że – zgodnie z konstytucją – ministerstwa muszą odpowiedzieć na interpelację w ciągu 21 dni. Choć resort wstrzymywał się z wysłaniem odpowiedzi aż do dnia konferencji „Kolej dla lokalnych społeczności”, to nie przedstawiono na niej żadnych planów dla Żar i Żagania.

PKP Intercity nie zatrzymuje się

Na konferencji nie pochwalono się też tym, że w grudniu 2025 r. kolejne miasta stracą postoje pociągów PKP Intercity.

Pociągi dalekobieżne przestaną stawać w Suchedniowie – 7 tys. mieszkańców tego świętokrzyskiego miasta straci bezpośredni dojazd do Gdańska, Olsztyna, Białegostoku, Warszawy, Lublina, Katowic, Częstochowy czy Wrocławia, a także 13 z 16 dziennie pociągów do Krakowa (w tej relacji zostaną tylko trzy pociągi Polregio).

Z mapy połączeń dalekobieżnych zniknie stacja Nasielsk na północnym Mazowszu. Nasielsk od kilku lat dotknięty jest taktyką salami – przy kolejnych zmianach rozkładu jazdy stopniowo zmniejszano liczbę stających tu pociągów. W 2022 r. na stacji Nasielsk dziennie zatrzymywało się 10 pociągów PKP Intercity, w 2023 r. osiem, w 2024 r. pięć, a obecnie już tylko trzy pociągi dziennie. Od połowy grudnia 2025 r. na stacji Nasielsk nie zatrzyma się już ani jeden pociąg PKP Intercity. Żaden pociąg tej spółki nie będzie już stawał także na



• Pociąg InterCity „Bolko” relacji Lublin – Wrocław na stacji Suchedniów. Od połowy grudnia 2025 r. pociągi PKP Intercity nie będą stawać w tym świętokrzyskim mieście.

stacji Żychlin na północy województwa łódzkiego – mieszkańcy stracą bezpośredni i zajmujący zaledwie godzinę dojazd do oddalonej o ponad 100 km Warszawy. Pociągi dalekobieżne nie zatrzymają się też w liczącym 7 tys. mieszkańców Barzewie między Olsztynem a Kętrzynem.

Stacji Barzewo, Żychlin, Nasielsk i Suchedniów nie będzie w rozkładzie jazdy PKP Intercity, mimo że plan transportowy Ministerstwa Infrastruktury wskazuje je jako miejsca zatrzymywania się pociągów dalekobieżnych. Ponadto od grudnia 2025 r. ani jeden pociąg PKP Intercity nie stanie już w Sobolewie na linii Warszawa – Lublin.

Będzie to kolejna fala wykreślenia postojów z rozkładu jazdy PKP Intercity. Od grudnia 2024 r. pociągi przewoźnika nie stają w Janowicach Wielkich, Bardzie, Gorkowicach i Trawnikach, jak również na wskazanych w ministerialnym planie transportowym stacjach Pyskowie, Środa Śląska i Bytom Odrzański.

Podczas konferencji „Kolej dla lokalnych społeczności” zapytaliśmy wiceministra Piotra Malepszaka, dlaczego rezygnuje się z postojów pociągów PKP Intercity w kolejnych miejscowościach – także tych wskazanych w planie transportowym. Odparł, że chodzi o podzielenie się rynkiem z przewoźnikami regionalnymi: – *Nie będziemy zabierać im klientów. Mamy dzisiaj takie przykłady, że Koleje Wielkopolskie, Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie wysyłają pisma do ministerstwa, wysyłają do wiadomości PKP Intercity, że tysiące pasażerów jest, mówiąc wprost, zabieranych przez zatrzymywanie się pociągów dalekobieżnych.*

Polityka postojowa

W grudniu 2024 r. pociągi PKP Intercity przestały zatrzymywać się w wielkopolskim Zbąszyniu, ale już po trzech miesiącach postoje zostały tu przywrócone – apelował o to burmistrz miasta Tomasz Kurasiński. W odpowiedzi na jego pismo dyrektor biura

rozkładu jazdy PKP Intercity Krzysztof Krasowski oznajmił: „Decyzję o zakończeniu obsługi stacji Zbąszyń podjął organizator przewozów tj. Ministerstwo Infrastruktury. Po ogłoszeniu nowego rozkładu jazdy Ministerstwo Infrastruktury zmieniło swoją decyzję. Połączenia zostaną przywrócone od 9 marca 2025 r.”.

Ministerstwo zmieniło decyzję, gdy w obronę postojów w Zbąszyniu zaangażował się poseł Jakub Rutnicki, jedynek Koalicji Obywatelskiej z północno-zachodniej Wielkopolski. Na złożoną przez niego interpelację resort odpowiedział po sześciu dniach: „W wyniku prowadzonych prac konstrukcyjnych nad rozkładem jazdy pociągów 2024/2025 został usunięty postój dla pociągów dalekobieżnych na stacji Zbąszyń” – tłumaczył Piotr Malepszak. – „Mając jednak na uwadze istotną rolę, jaką postój pełni dla lokalnej społeczności, planowane jest jego przywrócenie od 9 marca 2025 r. Z uwagi na uwarunkowania techniczne i zarządzenie rozkładu jazdy nie jest możliwa realizacja złożonego postulatu we wcześniejszym terminie”.

W grudniu 2024 r. postoje pociągów PKP Intercity stracił też Maków Podhalański. W marcu 2025 r. – po protestach lokalnej społeczności – przywrócono postoje dwóch pociągów TLK („Lubomirski” Zakopane – Kołobrzeg i „Małopolska” Zakopane – Gdynia). Od połowy grudnia 2025 r. w Makowie Podhalańskim znów będą stawać wszystkie jadące przez to miasto pociągi InterCity i TLK. W sprawę włączyła się wicemarszałek sejmu Dorota Niedziela z Koalicji Obywatelskiej – przyjęła ona w Warszawie delegację z Makowa Podhalańskiego z burmistrzem Michałem Surmiakiem na czele, a także zorganizowała spotkanie z prezesem PKP Intercity.

Najsukcesowniejszym orężem lokalnych społeczności w walce o połączenia dalekobieżne okazuje się wsparcie polityka partii rządzącej.

KAROL TRAMMER

Na radomskim Osiedlu Południe trwa budowa przystanku kolejowego – to jedno z ostatnich przedsięwzięć w ramach ustanowionego w 2021 r. przez rząd Prawa i Sprawiedliwości programu mającego na celu budowę nowych przystanków na sieci kolejowej. Kolejnej edycji programu nie będzie. Wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak, odpowiadając w maju 2025 r. na interpelację posłów PiS, stwierdził: „Kontynuacja »Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025« jako odrębnego programu wieloletniego nie jest zasadna”.

Wcale nie znaczy to jednak, że płynące z różnych miejsc w Polsce postulaty budowy nowych przystanków zostały zaspokojone. Nie oznacza to też, że nowe przystanki nie będą już powstawać.

Przystanek modernizacja

Przystanki mają być budowane głównie przy okazji modernizacji linii kolejowych: „Realizacja zadań dotyczących punktowej infrastruktury pasażerskiej powinna być kontynuowana w ramach »Krajowego programu kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do 2032 roku)« jako jeden z elementów projektów inwestycyjnych lub jako zadanie multilokalizacyjne” – oznajmił Malepszak w odpowiedzi na interpelację.

W zakres modernizacji linii kolejowych – i tych już trwających, i tych planowanych na najbliższe lata – rzeczywiście wchodzi budowa nowych przystanków.

W sierpniu 2025 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe podpisała umowy na modernizację dwóch linii na Podkarpaciu. Na północy regionu zmodernizowana zostanie linia ze Stalowej Woli przez Tarnobrzeg do Padwi – powstaną na niej nowe przystanki Kępie Zaleszańskie i Tarnobrzeg Olszynka. Z kolei na południu regionu modernizacja linii Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz obejmie budowę nowych przystanków Jasło Sobniów, Krosno Huta, Krosno Guzikówka, Krosno Południe i Zagórz Przemysłowy.

Prowadzona w województwie pomorskim modernizacja linii Gdynia – Słupsk ma na celu nie tylko rozbudowę do dwóch torów i podniesienie prędkości maksymalnej, ale także zwiększenie liczby przystanków. We wrześniu 2025 r. spółka PKP PLK wybrała ofertę na zaprojektowanie i wykonanie prac na odcinku z Gdyni do Łęborka. Powstać mają na nim nowe przystanki Rumia Biała Rzeką, Reda Gniewowska, Bolszewo i Gościcino Zielony Dwór. Na dalszym odcinku z Łęborka do Słupska prace są już zaawansowane – obejmują one budowę nowych przystanków w Runowie, Łebieniu oraz w graniczącej ze Słupskiem i zyskującej mieszkańców miejscowości Siemianice. Ponadto rozbudowywany jest przystanek Kobylnica Słupska. Znajduje się on w miejscu rozejścia się linii Słupsk – Szczecinek i Gdynia – Słupsk – Koszalin –

Następny przystanek?

Realizacja rządowego programu przystankowego dobiega końca, ale postulaty budowy przystanków kolejowych nie przestają płynąć



• Budowa przystanku kolejowego na Osiedlu Południe w Radomiu.

Szczecin, ale peron jak dotąd był tylko przy linii szczecińskiej. Teraz powstaje drugi peron, przy którym zatrzymają się pociągi kursujące linią koszalińską. Dzięki temu liczba połączeń do Słupska z graniczącego z nim pięciotysięcznego miasta Kobylnica wzrośnie z ośmiu do 16 dziennie.

Stowarzyszenie Ziemia Słupska apeluje o wybudowanie w aglomeracji słupskiej kolejnych dwóch przystanków kolejowych: na wschodzie Słupsk Ryczewo, a na zachodzie Słupsk Bolesławice (sołectwo Bolesławice z początkiem 2026 r. znajduje się w granicach Słupska).

W przyszłości rozważymy

W Zabrzu mieszkańcy apelują o wybudowanie przystanku kolejowego na Osiedlu Kotarbińskiego. Byłby to trzeci przystanek pośredni na linii Gliwice – Bytom. Gdy w 2021 r. Koleje Śląskie reaktywowały ruch na tej trasie, łączącej trzecie i piąte pod względem liczby ludności miasto Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, pociągi pokonywały bez postojów aż 19 km, mijając bez zatrzymania Zabrze, czyli czwarte najludniejsze miasto metropolii (po likwidacji przewozów w 2001 r. perony rozebrano). Dopiero w 2024 r. dzięki „Rządowemu programowi budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” powstały przystanki Zabrze Maciejów i Zabrze Północne. Kolejny przystanek Zabrze Osiedle Kotarbińskiego umożliwiłby obsługę tego blokowiska oraz największego zabrzańskiego centrum handlowego.

Na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w ramach rządowego programu

przystankowego miał powstać przystanek Knurów Szpital, dzięki czemu pociągi zaczęłyby zatrzymywać się w centrum 36-tysięcznego Knurowa (istniejąca stacja jest na obrzeżu miasta). W 2023 r. Ministerstwo Infrastruktury zrezygnowało z tej koncepcji, ponieważ samorząd województwa śląskiego nie złożył wymaganej w programie deklaracji o codziennej obsłudze planowanego przystanku. Wtedy przez Knurów jeździły tylko sobotnio-niedzielne pociągi relacji Gliwice – Rybnik – Wisła. Ale rok później, w czerwcu 2024 r., Koleje Śląskie uruchomiły codzienne połączenia Gliwice – Knurów – Rybnik. Wówczas spółka PKP PLK oznajmiła, że – z uwagi na czas trwania całego procesu obejmującego przetarg, prace projektowe, uzyskiwanie pozwoleń i samą budowę – jest już za późno na ponowne uwzględnienie knurowskiego przystanku w programie, którego realizacja przewidziana jest do końca 2025 r.

Obecnie szanse na powstanie przystanku Knurów Szpital są dość mgliste. – *W przypadku pozyskania innego źródła finansowania w przyszłości rozważymy realizację tego przystanku* – mówi Katarzyna Głowacka z PKP PLK. Spółka ta – przy braku kolejnej edycji programu zapewniającego pokrywanie kosztów budowy przystanków kolejowych z budżetu państwa – może oczekiwać finansowego zaangażowania się samorządów, które zgłaszają potrzeby w zakresie budowy nowych przystanków.

Nie było mowy o partycypacji

Samorząd województwa kujawsko-pomorskiego, starostwo powiatu ▶

► toruńskiego oraz władze gmin Czernikowo, Obrowo i Lubicz, przez które biegnie linia Toruń – Sierpc, wskazują, że powinny powstać na niej nowe przystanki w rozbudowujących się podtoruńskich miejscowościach Lubicz Górny, Brzozówka i Zawały, a stacja Czernikowo powinna zostać zbliżona do centrum tego miasteczka.

Samorządy nie zgłosiły tych propozycji podczas konsultacji publicznych programu przystankowego prowadzonych przez resort infrastruktury na przełomie 2020 i 2021 r. Wówczas ruch pociągów na linii Toruń – Sierpc był zawieszony. Dziś oferta jest rozwijana – od przywrócenia ruchu w 2022 r. liczba pociągów na tej linii podwoiła się. Połączeń jest więcej dzięki temu, że powiat toruński, miasto Toruń oraz gminy Lubicz, Obrowo i Czernikowo dokładają się do dotacji samorządu wojewódzkiego.

Samorządowcy mają jednak nadzieję, że do budowy przystanków nie będą musieli się dokładać. – *Aktualnie finalizujemy zawarcie z Ministerstwem Infrastruktury i spółką PKP Polskie Linie Kolejowe paktu kolejowego. Wśród planowanych zamierzeń inwestycyjnych jest także modernizacja linii Sierpc – Toruń wraz z relokacją przystanków i budową nowych. Na obecnym etapie nie było mowy o partycypacji samorządów w budowie przystanków, zakłada się ich budowę ze środków PKP PLK – mówi wicemarszałek województwa kujawsko-pomorskiego Aneta Jędrzejewska. I podkreśla: – Zależy nam, aby prace ruszyły jak najszybciej.*

Modernizacji i przystanków nie będzie

Brak specjalnego programu budowy przystanków i włączanie tej kwestii w zakres kompleksowych modernizacji całych linii może odsuwać w czasie powstawanie peronów w nowych lokalizacjach.

W 2020 r. na zlecenie spółki PKP PLK zostało opracowane studium wykonalności kompleksowej modernizacji Magistrali Podsudeckiej biegnącej z Kędzierzyna-Koźla przez Nysę, Kamieniec Ząbkowicki, Ząbkowice Śląskie, Dzierżonów, Świdnicę, Jawor do Legnicy. Studium wskazało potrzebę wybudowania na tej linii nowych przystanków Otmuchów Miasto, Ząbkowice Śląskie Południe, Piława Dolna, Dzierżonów Dolny, Świdnica Zawiszów, Strzegom Wschodni, Mściwojów, Jawor Północny i Legnica Strefa.

Dwa wskazane w studium przystanki – Świdnica Zawiszów i Legnica Strefa – powstały w 2023 r. w ramach „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”. Z pozostałymi siedmioma przystankami postanowiono czekać do kompleksowej modernizacji Magistrali Podsudeckiej. Została ona wpisana do „Krajowego programu kolejowego do 2030 roku”, ale tylko na listę rezerwową. Teraz Ministerstwo Infrastruktury oznajmia, że nie ma zapewnionych źródeł finansowania

tego przedsięwzięcia i nie jest w stanie podać terminu jego realizacji. W tej sytuacji podjęto decyzję o zrealizowaniu prostego remontu Magistrali Podsudeckiej w granicach województwa dolnośląskiego, dzięki czemu do końca 2026 r. poprawi się stan techniczny linii i czas przejazdu pociągów skróci się o kilkanaście minut. Tyle że remont ten nie obejmuje budowy przystanków, które pięć lat temu zostały wskazane w studium wykonalności.

W dalszej perspektywie

Od kilku lat zapowiadana jest budowa nowych przystanków na Magistrali Nadodrzańskiej. Miały one powstać podczas kompleksowej modernizacji jej dolnośląskiego odcinka Głogów – Wrocław. „Przeprowadzono uzgodnienia z poszczególnymi samorządami, w wyniku których zostały wypracowane propozycje lokalizacji nowych przystanków” – informowało Ministerstwo Infrastruktury w udzielonej w marcu 2023 r. odpowiedzi na interpelację posła Koalicji Obywatelskiej Michała Jarosa. Władze Głogowa już w 2020 r. zapowiadały, że w granicach miasta powstaną na Magistrali Nadodrzańskiej nowe przystanki. – *Po wielomiesięcznych konsultacjach wypracowaliśmy wiele ciekawych i korzystnych rozwiązań dla głogowian – mówił prezydent Głogowa Rafael Rokaszewicz, informując o planach budowy przystanków Głogów Żarków przy rozbudowującym się Osiedlu Piastów Śląskich oraz Głogów Stare Miasto*

Między Głogowem a Wrocławiem miały powstać przystanki Brzeg Dolny Zachodni i Wilkszyn. W Brzegu Dolnym nowy przystanek miał zostać zlokalizowany między Osiedlem Warzyń i Osiedlem Fabrycznym, na których mieszka większość dolnobrzeżan. Z nowego przystanku bliżej niż z umiejscowionej na wschodzie miasta stacji Brzeg Dolny byłoby też do liceum, szpitala i centrów handlowych. Z kolei Wilkszyn to podwrocławska miejscowość, w której w ciągu ostatnich kilkunastu lat potroiła się liczba mieszkańców, ale pociągi mijają ją bez zatrzymania – odległość z Wilkszyna do najbliższych stacji Brzezinka Śrzedzka i Wrocław Prace to 4-5 km.

Pod koniec lipca 2025 r. spółka PKP PLK zleciła wykonanie prac modernizacyjnych między Głogowem a Wrocławiem. Mają one zostać zrealizowane do połowy 2026 r. – skupiają się na torach, rozjazdach, systemie sterowania, przejazdach kolejowodrogowych i istniejących peronach. Prace jednak nie obejmą budowy zapowiadanych od kilku lat przystanków. Wrocławscy posłowie Jolanta Niezgodzka i Michał Jaros z Koalicji Obywatelskiej wysłali do resortu infrastruktury zapytanie, co w tej sytuacji z przystankiem w Wilkszynie. Wiceminister Piotr Malepszak odpisał: „Spółka PKP PLK deklaruje gotowość do prowadzenia rozmów z samorządem w zakresie możliwych form współpracy, w tym

wspólnego opracowania dokumentacji projektowej jako pierwszego etapu przygotowania inwestycji. W dalszej perspektywie, przy zabezpieczeniu odpowiednich źródeł finansowania, realizacja zadania mogłaby być rozważana najwcześniej w latach 2027-2028”.

Multilokalizacyjna alternatywa

Potrzeba budowy nowych przystanków występuje nie tylko w okolicach Wrocławia, ale też w jego granicach. Jako priorytetowe dla stolicy Dolnego Śląska wskazuje się przystanki Ołbin, Osiedle Sobieskiego, Maślice, Jagodno, Tamogaj, Przedmieście Oławskie i Arkady. O ich budowę już od kilku lat apeluje wrocławski ruch miejski Akcja Miasto, wskazując, że stanowią one warunek dalszego wzrostu roli kolei w obsłudze ruchu aglomeracyjnego.

Budowa nowych przystanków na terenie danej aglomeracji czy danego regionu mogłaby zostać ujęta w zadaniach multilokalizacyjnych „Krajowego programu kolejowego do 2030 roku”, co zresztą sam wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak wskazał jako alternatywę dla oddzielnego programu przystankowego. Do przyjętego w sierpniu 2023 r. „Krajowego programu kolejowego do 2030 roku” wpisano jedno przystankowe zadanie multilokalizacyjne: „Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa łódzkiego”. Okazuje się jednak, że zadanie to nie będzie realizowane – podjęto bowiem decyzję o przesunięciu przeznaczonych na ten cel funduszy na budowę nowej linii, która ma połączyć Bełchatów z Magistralą Węglową. Zmniejsza to szanse na powstanie między innymi przystanku Łódź Janów, którego budowę domagają się mieszkańcy osiedli Janów i Mileszki na wschodzie miasta.

PKP PLK nie planuje

W Tarnowie organizacje pozarządowe od kilku lat apelują o wybudowanie przystanku Tarnów Rzędzin. Dzięki temu kolej zbliżyłaby się do leżących we wschodniej części miasta kilku dużych osiedli i szpitala wojewódzkiego, z których odległość do stacji Tarnów to niemal 5 km. W 2024 r. postulat ten wsparł tarnowski poseł Koalicji Obywatelskiej Robert Wardzała i zwrócił się do resortu infrastruktury z wnioskiem o zbudowanie przystanku Tarnów Rzędzin, a także przystanków Tarnów Południe i Tarnów Strefa Aktywności Gospodarczej. W odpowiedzi wiceminister Malepszak oznajmił: „Na chwilę obecną zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK nie planuje budowy postulowanych przystanków na terenie Tarnowa”.

Wygląda na to, że bez specjalnego rządowego programu przystankowego zbliżanie kolei do miejscowości i osiedli – mimo płynących z różnych części Polski postulatów – mocno zwolni.

KAROL TRAMMER

„Z BIEGIEM SZYN”: W kontekście linii dużych prędkości Igrek wszystkie oczy zwrócone są na Kalisz. Ale liczący 93 tys. mieszkańców Kalisz to – po Warszawie, Wrocławiu, Łodzi i Poznaniu – piąte co do wielkości miasto na projektowanej linii Igrek. A co z obsługą mniejszych ośrodków i całych powiatów, przez które przebiec ma linia Igrek? W wariantach inwestorskich jej przebiegu zaplanowano wybudowanie kilku pośrednich stacji pasażerskich: w Brzezinach koło Łodzi, w Wodzieradach w powiecie łaskim, w Nowym Mieście nad Wartą w powiecie średzkim oraz w Czajkowie w powiecie ostrzeszowskim. Czy plany budowy tych stacji są wciąż aktualne?

PIOTR RACHWAŁSKI: – Od razu będą budowane stacje pasażerskie w Brzezinach i Nowym Mieście nad Wartą. Natomiast w Wodzieradach powstanie stacja techniczna z opcją dobudowania peronów w przyszłości. Taka sama możliwość będzie w Czajkowie.

– **Dlaczego stacja pasażerska Wodzierady nie będzie budowana od razu? Według dotychczasowych założeń miały ją obsługiwać pociągi RegioExpress jadące linią dużych prędkości z Łodzi do Sieradza.**

– Oczywiście będzie możliwe skierowanie pociągów RegioExpress z Łodzi do Sieradza linią dużych prędkości. Tyle że byłoby to dublowanie oferty przewozowej na istniejącej linii Łódź – Pabianice – Zduńska Wola – Sieradz, na której mamy dużą gęstość zaludnienia. Jadąc linią dużych prędkości, pociągi RegioExpress ominęłyby chociażby Pabianice, które mają 60 tys. mieszkańców. Zakładamy przy tym, że PKP Polskie Linie Kolejowe wykonają dalsze prace na istniejącej linii z Łodzi do Sieradza i uda się na niej wycisnąć jeszcze lepszy czas przejazdu niż obecnie. Dlatego stacja Wodzierady jest obecnie traktowana jako opcjonalna.

– **A dlaczego zrezygnowano z koncepcji budowy peronów w Czajkowie?**

– Na dziś dzień nie mamy do tego mandatu, choć chcielibyśmy go mieć. Czajków leży na planowanym odcinku między Sieradzem a Wrocławiem i niestety jak na razie nie ma zainteresowania samorządów, aby tym odcinkiem trasować pociągi RegioExpress. Zresztą dla powiatu ostrzeszowskiego korzystniejsze od połączeń z zaplanowanej na jego uboczu stacji Czajków mogłyby być pociągi RegioExpress jadące z Kalisza istniejącymi liniami przez Ostrów Wielkopolski, Ostrzeszów do Kępna i dalej



PIOTR RACHWAŁSKI jest od 2024 r. członkiem zarządu spółki Centralny Port Komunikacyjny. W latach 2014-2019 kierował Kolejami Dolnośląskimi, a w latach 2020-2022 PKS Słupsk. Założyciel Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei.

„Igrek nie jest idealny”

„Samorządowcy zaczynają wierzyć, że linia powstanie” – mówi członek zarządu spółki Centralny Port Komunikacyjny **PIOTR RACHWAŁSKI**



• *Stacja pośrednia w liczącym 36 tys. mieszkańców mieście Limburg na linii dużych prędkości Kolonia – Frankfurt nad Menem, na której pociągi rozpędzają się do 300 km/h.*

linią dużych prędkości do Wrocławia, do którego miasta południowej Wielkopolski mocno ciąży.

– **Położony na skraju województwa wielkopolskiego tuż przy granicy z województwem łódzkim Czajków to symboliczne miejsce. Do Poznania jest stąd 150 km, do Łodzi i Wrocławia po 100 km. Najbliższe stacje oddalone są od Czajkowa około 30 km. Gmina leży w białej plamie na sieci kolejowej, którą wypełni linia dużych prędkości – zlokalizowana na niej stacja pasażerska mogłaby być rewolucją w dostępności tego terenu i ściągać ludzi z okolicznych gmin i miast. Wychodzi jednak na to, że Igrek – tak jak kolej regionalna – będzie niewolnikiem granic województw.**

– **Przed wszystkim jesteśmy niewolnikami zasad gospodarowania środkami publicznymi. Musimy mieć podstawę do ich wydania. Gdy nie mamy zainteresowania ze strony organizatorów przewozów, to trudno jest uzasadnić przeznaczenie, dajmy na to, 200 mln zł na stację, jeśli nie wiadomo, czy zatrzyma się na niej jakikolwiek pociąg.**

– **Czy nie jesteśmy więc w tym samym miejscu, co w momencie budowy stacji pasażerskiej Włoszczowa Północ na Centralnej Magistrali Kolejowej? 20 lat temu też mówiono, że to nie ma sensu, popytu nie będzie i pociągi przestaną tam stawać, a praktyka pokazała, że stacja we Włoszczowie – zapewniając bardzo dobry czas podróży do Warszawy czy Krakowa – przyciąga coraz więcej ludzi i to z promienia kilkudziesięciu kilometrów.** – Widzimy w Czajkowie potencjał i cały

czas rozmawiamy z samorządami, chociażby przy okazji konsultacji nad Horyzontalnym Rozkładem Jazdy. Mając nadzieję na zwiększenie ich świadomości na temat szybkiego ruchu regionalnego na linii Igrek, rozważamy przygotowanie przetargu na budowę stacji technicznej w Czajkowie w taki sposób, aby zawierał opcję budowy peronów. My w każdym razie wpisaliśmy Czajków do Horyzontalnego Rozkładu Jazdy jako opcję. Czekamy na ruchy ze strony organizatorów czy przewoźników.

– **Kilka pośrednich stacji pasażerskich na linii Igrek to niewiele jak na w sumie 480 km nowej infrastruktury kolejowej w czterech województwach i 30 powiatach.**

– Nie zapominajmy o łącznicach, które w różnych miejscach pozwolą pociągom – nie tylko kategorii RegioExpress, ale również składom High Speed – zjechać z linii dużych prędkości, by zatrzymać się na istniejących stacjach. Taka możliwość będzie nie tylko w odmiennym przez wszystkie przypadki Kaliszu, ale między innymi też w Zduńskiej Woli, Sieradzu, Kępnie czy Jarocinie. Przy takim rozwiązaniu korzystamy z dworca, który już istnieje, znajduje się w centrum miasta i dzięki temu nie trzeba budować dróg dojazdowych czy zapewniać specjalnej komunikacji dowozowej z centrum miasta do leżącej na jego obrzeżach stacji. Kwestię stacji na linii dużych prędkości analizowano na etapie studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych. Przykładowo na odcinku między Łodzią a Warszawą analizowano i konsultowano z samorządami lokalnymi pięć potencjalnych stacji pasażerskich. ►

► Oprócz stacji, która powstanie w liczących 12 tys. mieszkańców powiatowych Brzezinach, gdzie dziś w ogóle nie ma kolei, analizowane były też stacje Nowosolna, Łyszkowice i Bolimów w województwie łódzkim oraz Kotowice w województwie mazowieckim.

– Były analizowane, ale nie powstaną?

– Wynika to głównie z podejścia lokalnych władarzy. Na przykład w Łyszkowicach dla samorządu ważniejsze od stacji było to, aby odsunąć linię za autostradę i dzięki temu uniknąć protestów. Ponieważ jednak w prognozach ruchu rysował się potencjał, to stacja techniczna na terenie gminy Łyszkowice została tak zaplanowana, aby w przyszłości można było na niej dobudować infrastrukturę pasażerską. Z kolei w Nowosolnej okazało się, że proponowana lokalizacja jest zbyt blisko Łodzi i ludziom wygodniej będzie dotrzeć do tamtejszych stacji z dużo lepszą ofertą przewozową niż na analizowanej stacji Nowosolna, na której nie zatrzymywałby się wszystkie pociągi jadące linią dużą prędkości, lecz tylko ich niewielka część. Budowa stacji pasażerskiej Nowosolna wymagałaby przy tym sporo zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. Stacja pasażerska to konieczność zajęcia większej przestrzeni – nie tylko pod perony, ale też pod całą infrastrukturę towarzyszącą jak drogi dojazdowe, pętla autobusowa czy parking.

– Stacje pośrednie na liniach dużych prędkości mogą być nawet czymś więcej niż punkt postoju pociągów i lokalny węzeł komunikacyjny. W Niemczech w 15-tysięcznym mieście Montabaur stacja na linii dużych prędkości Kolonia – Frankfurt nad Menem stała się częścią większego przedsięwzięcia. W jej otoczeniu powstały budynki mieszkalne i biurowce. Otwarta w 2002 r. stacja na linii dużych prędkości stała się dla miasta Montabaur impulsem rozwojowym.

– Aby dobrze wpisać stacje na linii dużych prędkości w lokalne tkanki i układy komunikacyjne, spółka Centralny Port Komunikacyjny realizuje projekt pod nazwą Lokalne Huby Mobilności. Na linii Igrék są nim objęte Brzeziny, Sieradz, Kalisz i Nowe Miasto nad Wartą. Rozmawiamy z samorządami o tym, co linia dużych prędkości może zmienić w ich rzeczywistości transportowej i jaki może stanowić impuls dla lokalnego rozwoju. Po naszej stronie zajmuje się tym kiluosobowy zespół złożony z urbanistów i transportowców, który współpracuje z samorządami nad koncepcjami rozwoju przestrzeni wokół stacji i rozwiązaniami problemów, które naturalnie pojawiają się i będą się pojawiać na styku z tak wielką inwestycją jak budowa linii dużych prędkości. Choć nie ukrywam, że w ramach tej współpracy nie doszliśmy jeszcze do takiego etapu, żeby planować takie jak w Montabaur miasteczka mieszkaniowo-



● Francuska stacja TGV Belfort-Montbéliard na przecięciu linii dużych prędkości prowadzącej z Lyonu do Strasburga z linią regionalną Belfort – Delle – Porrentruy.

biurowe przy stacjach, a szkoda. Ale współpraca przy lokalnych hubach mobilności jest kroplą, która draży skałę i zmienia świadomość samorządowców co do znaczenia kolei dużych prędkości i możliwości z nią związanych. Trzeba chyba też powiedzieć, że dzięki tej współpracy i prowadzonym ustaleniom samorządowcy zaczynają wierzyć, że linia powstanie i czują, że trzeba coraz konkretniej o niej rozmawiać. To pierwsze i zupełnie nowe tego typu kompleksowe podejście do rozwoju infrastruktury. Wydaje mi się, że samorzady dopiero tego się uczą.

– We Francji w ramach otwierania szybkiej kolei na mijane regiony powstały dwupoziomowe stacje przesiadkowe w miejscach przecięcia linii dużych prędkości z liniami klasycznymi. Dzięki temu pociągi regionalne stają się naturalną komunikacją dowożącą pasażerów do pociągów TGV. U nas nie zaplanowano takich krzyżowych stacji węzłowych. A mogłyby one powstać tam, gdzie linia Igrék będzie przecinać się z linią Oleśnica – Namysłów – Kluczbork, Magistralą Węglową czy linią Łowicz – Skierniewice.

– To, że takich rozwiązań w niektórych miejscach nie zaplanowano, jest jednym z błędów powodujących, że projekt linii Igrék nie jest idealny. Ale powiedzmy wprost: nie ma dużych projektów infrastrukturalnych, które są idealne. Zawsze konieczne są kompromisy. Możliwość rozszerzenia projektu o stacje dwupoziomowe w miejscach krzyżowania się linii High Speed z liniami klasycznymi była jedną z rzeczy, które sprawdziłem po przyjeździe do spółki CPK. Niestety cofanie się i zmienianie założeń poważnie opóźniłoby cały proces nawet o kilka lat i zagrażałoby jego realizacji. Zamiast stacji dwupoziomowych postawiono na łącznice, które pozwolą na wjazd na linię Igrék z klasycznych linii. Na wszystkich węzłach z istniejącymi liniami mamy zaplanowane zjazdy i wjazdy praktycznie w każdą stronę. Jest to kosztowne, ale dzięki temu będziemy w stanie odpowiedzieć na różne potrzeby – na przykład te zgłaszane przez samorząd

województwa łódzkiego, który myśli o uruchomieniu pociągów RegioExpress, które z Łodzi będą jechały przez Brzeziny linią dużych prędkości i zjeżdżały z niej do Skierniewic i Łowicza.

– Tyle że stacje krzyżowe pozwalają na obsługę linii klasycznych taborami klasycznym, a linii dużych prędkości szybszymi składami. Ponadto linia dużych prędkości będzie mieć inny system zasilania od tego na istniejącej sieci kolejowej. Model obsługi opierający się na zjeżdżaniu z linii high speed będzie wymagał większej ilości szybkiego taboru dwusystemowego – czy uświadomicie samorzady, że jeśli będą chciały wprowadzić połączenia RegioExpress, to będą potrzebowały specyficznego taboru?

– Uświadomiamy. W ramach prac przygotowawczych i projektowych objeżdżam samorzady i rozmawiam również o taborze. Dziś żaden przewoźnik regionalny nie ma pociągów rozpędzających się do 200 km/h, a z taką prędkością powinny jeździć pociągi RegioExpress linią Igrék, może nawet udałoby się 230 km/h. Nie tylko jednak uświadomiamy, ale także szukamy rozwiązania, czyli pool taborowy. Chodzi o podmiot, który zakupi tabor i będzie go dzierżawił samorządom albo operatorom realizującym przewozy na ich zlecenie. Pool to szansa na zamówienie większej serii taboru, dzięki czemu będzie można uzyskać ceny niższe niż przy kupowaniu krótkich serii przez poszczególne regiony osobno. Pool taborowy będzie ponadto odpowiedzią na to, że fundusze unijne dla Polski będą coraz mniejsze. A obecnie jest to podstawowe źródło finansowania zakupów taboru przez samorzady. Choć potrzeby wciąż są bardzo duże – średnia wieku taboru w Polregio to 42 lata – to z dużym prawdopodobieństwem możemy założyć, że po 2030 r. nie będzie już unijnego dofinansowania sięgającego aż do 85% ceny zakupu. Bo Polska nie jest już biednym krajem. Ale ma nadal biedną kolej regionalną. Nasz pool w przyszłości powinien zająć się też dostarczaniem taboru dla Polregio i innych kolei regionalnych.

ROZMAWIAŁ KAROL TRAMMER

Na przełomie sierpnia i września 2025 r. połączenia kolejowe po trzech latach wróciły do Rabki-Zdroju. Do tego miasta u stóp Gorców pociągi nie docierały od końca wakacji 2022 r. – wówczas zaczęła się modernizacja linii kolejowej. Gdy po trzech latach prace dobiegły końca, Ministerstwo Infrastruktury ogłosiło: „Mieszkańcy Rabki-Zdroju znów dojadą pociągiem do Krakowa, Zakopanego i Nowego Targu!”. Rabczan zaskoczyło jednak to, że połączeń jest znacznie mniej niż przed zawieszeniem ruchu.

Kilka lat na uboczu

Z Rabki-Zdroju do Krakowa odjeżdżają obecnie tylko dwa pociągi dziennie – o 4:31 i 20:55. Przed wstrzymaniem ruchu z Rabki do Krakowa było pięć pociągów w dzień roboczy oraz sześć w soboty i niedziele – o 5:35, 6:55, 9:35, 15:28, 18:37, 21:02. Mniej jest też połączeń z Rabki w kierunku Nowego Targu i Zakopanego.

W grudniu 2023 r., gdy z powodu prac modernizacyjnych pociągi nie dojeżdżały do Rabki-Zdroju, kilka kilometrów od tego miasta została wybudowana łącznica, dzięki której zniknęła konieczność zmiany kierunku jazdy na stacji Chabówka. Tym samym zniknęło ostatnie z trzech takich miejsc na trasie Kraków – Zakopane. W 2017 r. powstały łącznice, dzięki którym nie trzeba już zmieniać kierunku na stacjach Kraków Płaszów i Sucha Beskidzka.

Gdy jednak pociągi kursujące Zakopianką musiały wjeżdżać na stację Chabówka, część z nich jechała 2 km dalej i zmieniała kierunek jazdy w Rabce-Zdroju, dzięki czemu obsługa tego 12-tysięcznego miasta była lepsza niż obecnie. Poza pociągami regionalnymi do Rabki wjeżdżał również pociąg InterCity „Witkacy” relacji Gdynia – Zakopane, który zapewniał dojazd do uzdrowiska u stóp Gorców bezpośrednio z Trójmiasta, Bydgoszczy, Torunia i Łodzi.

Wraz z budową chabowskiej łącznicy powstał przystanek Chabówka Stadion – zapewnia on obsługę miejscowości przez pociągi, które nie zajeżdżają na stację Chabówka. Przystanek jest od niej oddalony 1,5 km. Z Rabki jest do niego 3,5 km.

Za kilka lat Rabka-Zdrój przestanie być na kolejowym uboczu. Po wybudowaniu linii Podłęże – Piekiełko, która według obecnych zapowiedzi ma być gotowa w 2030 r., podstawowa trasa z Krakowa do Zakopanego będzie biegła nową linią przez Gdów i Szczyrzyc, a dalej przez Mszane Dolną i właśnie Rabkę-Zdrój. Na starą Zakopiankę pociągi będą włączać się w Chabówce. Wtedy też znacząco zmniejszy się rola wybudowanej w 2023 r. łącznicy omijającej Chabówkę i Rabkę-Zdrój.

Miasto omijane i pomijane

Rola stacji węzłowej Czerwieńsk w województwie lubuskim zmniejszyła się po otwarciu w 2013 r. łącznicy, która uprościła wyjazd z Zielonej Góry w stronę Poznania i

Skutki uboczne łącznic

Nowe łącznice eliminują zmiany kierunku jazdy i dzięki temu skracają czas podróży. Ale część miast traci na ich powstaniu



• Łącznica omijająca stację Chabówka w trakcie budowy w sierpniu 2023 r.

Warszawy. Pociągi nie muszą już zajeżdżać do Czerwieńska, by zmienić tam kierunek jazdy. Skutek jest jednak taki, że liczące 3,8 tys. mieszkańców miasto straciło wszystkie połączenia dalekobieżne. Czerwieńsk po powstaniu łącznicy zaczął być też omijany przez większość pociągów regionalnych Zielona Góra – Gorzów Wielkopolski i wszystkie pociągi regionalne Zielona Góra – Poznań.

Czerwieńsk pomijają nie tylko pociągi jadące łącznicą, ale także pociągi PKP Intercity kursujące trasą Wrocław – Zielona Góra – Szczecin, które choć przejeżdżają przez czerwieńską stację, to nie mają na niej postoju.

Skutki pozytywne, skutki negatywne

W województwie lubelskim w połowie grudnia 2025 r. zmieni się sposób obsługi trasy Zamość – Krasnystaw – Lublin. Pociągi łączące te miasta przestaną wjeżdżać do liczącego 4 tys. mieszkańców Rejowca Fabrycznego. Wszystkie pojadą łącznicą omijającą to miasto i nie będą już zmieniać kierunku jazdy na stacji Rejowiec.

Oferta połączeń z Rejowca Fabrycznego do Lublina wcale jednak się nie pogorszy, gdyż samorząd województwa lubelskiego podjął decyzję o wprowadzeniu od grudnia 2025 r. dodatkowych pociągów relacji Chełm – Rejowiec – Lublin. Pozytywnym skutkiem ubocznym będzie więc wzrost liczby bezpośrednich połączeń z Chełma do Lublina: w porannym szczycie pociągi pojadą dwa razy na godzinę, a przez resztę dnia raz na godzinę. Negatywnym skutkiem skierowania wszystkich pociągów relacji Lublin – Krasnystaw – Zamość łącznicą

będzie jednak to, że mieszkańcy Rejowca Fabrycznego stracą bezpośredni dojazd do Krasnegostawu i Zamościa.

Zbliżająca łącznica

Inny efekt przyniosła zbudowana w 2022 r. łącznica Czarnca – Włoszczowa Północ. Po jej powstaniu pociągi kursujące prostopadłą do Centralnej Magistrali Kolejowej linią Kielce – Częstochowa zaczęły zajeżdżać na stację Włoszczowa Północ, co zapewniło dowóz do kursujących magistralą pociągów PKP Intercity. Dodatkowy efekt zajeżdżania pociągów regionalnych na stację Włoszczowa Północ to poprawa obsługi samej Włoszczowy: z centrum miasta do stacji Włoszczowa Północ jest 1,5 km, zaś do starej stacji Włoszczowa na linii Kielce – Częstochowa aż 4 km. Dyrektor świętokrzyskiego Polregio Robert Zaborski poinformował, że od kiedy pociągi zaczęły zajeżdżać na stację Włoszczowa Północ, liczba pasażerów na linii Kielce – Częstochowa wzrosła o 50%.

Na stację Włoszczowa Północ nie zajeżdżają pociągi PKP Intercity relacji Lublin – Radom – Kielce – Częstochowa – Opole – Wrocław i Lublin – Radom – Kielce – Katowice. Wytrasowanie tych pociągów z wjazdem na stację Włoszczowa Północ (zamiast zatrzymań na stacji Włoszczowa) nie tylko zbliżyłoby miejsce ich postoju do centrum Włoszczowy, ale także otworzyłoby w ruchu dalekobieżnym możliwość podróży w wielu relacjach z przesiadką na stacji Włoszczowa Północ do i z pociągów kursujących Centralną Magistralą Kolejową.

KAROL TRAMMER

„Z BIEGIEM SZYN”: Gdy mowa jest o cięciach połączeń kolejowych, które przeprowadzono w Polsce na przełomie XX i XXI wieku, to często dodaje się, że na tle Europy możemy porównywać się tylko z Wielką Brytanią. Szef British Rail Richard Beeching w 1963 r. ogłosił raport „Przekształcenia kolei brytyjskich” i wziął się za likwidację tysięcy kilometrów linii kolejowych. Cięciami mocno została dotknięta Szkocja – zwłaszcza jej północ. W swojej książce „Ziemia jednorożca. Podróż po Szkocji” sporo miejsca poświęca pani siekiery Beechinga.

PATRYCJA BUKALSKA: Przyznam, że na początku nie zdawałam sobie sprawy ze skali tych cięć. Jeżdżąc po Szkocji, często widziałam stare wiadukty, dawne dworce czy ślady po liniach kolejowych. Prawdziwym szokiem było jednak spojrzenie na mapę pokazującą, jak kolej wyglądała przed cięciami Richarda Beechinga i jak wygląda teraz. Pierwsza mapa usiana jest stacjami kolejowymi – tak jakby ktoś rozsypał na mapie Szkocji mak. Na drugiej mapie w dużych rejonach Szkocji, w tym na jej północy, jest biało, nie ma nic.

– Richard Beeching oparł plan cięć na tym, że 80% ruchu skupia się na 20% sieci kolejowej, uznając, że należy skupić się na obsłudze bardziej efektywnej części sieci, a linie mające słabsze wyniki zlikwidować. Do największych cięć doszło w połowie lat 60.: w 1964 r. zlikwidowano 1703 km linii, w 1965 r. – 970 km, a w 1966 r. – 1210 km. W sumie od ogłoszenia planu zlikwidowano 6,5 tys. km linii kolejowych w Wielkiej Brytanii.

– Beeching kierował się kryterium opłacalności linii, tym czy pokrywa swoje koszty, jak wielu pasażerów z niej korzysta. Beeching był przy tym bardzo mało elastyczny – nie brał pod uwagę takich działań jak poprawa rozkładu jazdy. W efekcie wyglądało to jakby cięcia były celem samym w sobie. Plan Beechinga nie przyniósł zapowiadanych efektów – aspekt ekonomiczny nie wypalił.

– Na początku lat 60. – przed wdrożeniem planu Beechinga – brytyjska kolej odnotowywała miliard podróży rocznie, a w latach 80. – gdy proces cięć dobiegł końca – już tylko 600 milionów.

– Odcięto dopływy z wielu miast, miasteczek i wsi, którymi pasażerowie dojeżdżali do głównych linii. Szokujące przy tym było to, że nikt nie pomyślał o ludziach. Zupełnie nie brano pod uwagę skutków społecznych w odcinanych od kolei miejscowościach – największy koszt planu Beechinga poniosły społeczności pozbawione połączeń.

– W „Ziemii jednorożca” przywołuje pani raport London School of Economics z 2018 r., który analizuje społeczne i demograficzne skutki siekiery Beechinga.

– Raport ten porównuje miejscowości, które

„Aby kolej znów łączyła”

„W Szkocji miasta odcięte od kolei przestały się dynamicznie rozwijać” – mówi reporterka **PATRYCJA BUKALSKA**



• Reaktywacja kolei do szkockiego miasta Leven po 50 latach od likwidacji, lipiec 2024 r.

utraciły kolej, z tymi, które ją zachowały. Miejscowości odcięte od kolei przestały się dynamicznie rozwijać, wyjechały z nich osoby młode i wykształcone, a zostawali ludzie, którzy nie mieli wyjścia.

– Dziś pasażerowie w Wielkiej Brytanii odbywają 1,7 mld podróży koleją rocznie – więcej niż przed siekiery Beechinga. To między innymi efekt reaktywacji wielu linii w Anglii. W Szkocji też część linii przywrócono do życia, ale głównie w gęściej zaludnionym rejonie Edynburga i Glasgow, a nie na północy.

– Reaktywacje wciąż są prowadzone – w 2024 r. w hrabstwie Fife w rejonie Edynburga z powrotem podłączono do sieci kolejowej dwie miejscowości: Leven i Cameron Bridge. Na tych nowych stacjach pasażerów jest dużo więcej niż się spodziewano. Trwa kampania, aby kolej znów połączyła Aberdeen, trzecie co do wielkości szkockie miasto, z dużymi miastami portowymi Peterhead i Fraserburgh na północnym wschodzie Szkocji – są w to zaangażowani politycy Szkockiej Partii Narodowej (SNP) i szkockich Zielonych. Problemem przy odbudowie kolei jest jednak to, że po likwidacjach nikt nie pomyślał o zachowaniu terenów kolejowych – nie zadbanio o ich własność i duża część

z nich została sprzedana.

– Lata 70. XX wieku to czas, gdy rosła w siłę dążąca do niepodległości Szkocka Partia Narodowa. Mógł być to skutek tego, że Szkocja została mocno dotknięta siekiery Beechinga. Czy odcięci od kolei Szkoci poczuli się porzuceni przez Londyn?

– Przełomowa dla SNP była już druga połowa lat 60. Likwidowanie linii kolejowych zbiegło się z odkryciem złóż ropy i gazu w Morzu Północnym w latach 70. – była wielka kampania SNP, że są to szkockie złoża i to nie Londyn powinien decydować i czerpać z nich zyski. Podczas likwidacji kolei protestów nie było jednak tak dużo, choć rzeczywiście Szkoci są wyczuleni na wszystkie decyzje podejmowane w Londynie.

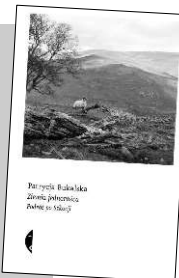
– Dlaczego ludzie nie protestowali?

– Prawdziwe skutki społeczne ujawniły się nieco później. A w momencie likwidacji kolei przekonywano ludzi, że jest to nieunikniona część postępu i muszą się z tym pogodzić. Protestowanie było wręcz wstydlive: głupio się sprzeciwiać, żeby nie wyjść na zacofanego. Moja książka jest o eksploatacji Szkocji na różnych etapach historii i o tym, że w obliczu postępu ludzie nie mają znaczenia. Likwidacja kolei w ramach siekiery Beechinga była tego kolejnym przejawem. Zamykamy ludziom linię kolejową, no to niech się przesiedlą. To nie był pierwszy raz w historii Szkocji, gdy powiedziano ludziom, żeby poszli mieszkać gdzie indziej, bo nie pasują do postępu.

ROZMAWIAŁ KAROL TRAMMER



PATRYCJA BUKALSKA jest dziennikarką „Tygodnika Powszechnego”. We wrześniu 2025 r. w Wydawnictwie Czarne ukazała się jej książka „Ziemia jednorożca. Podróż po Szkocji”.

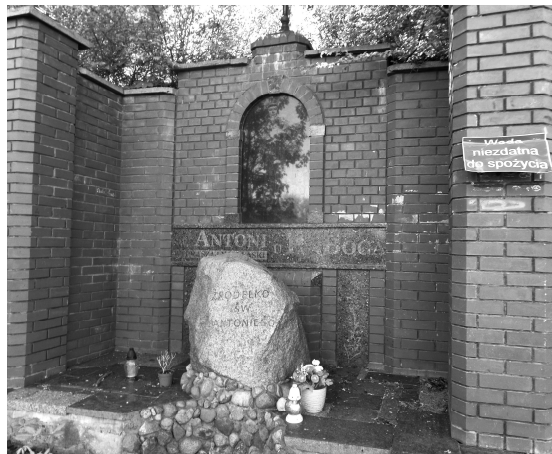


WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Dotarł do źródła

Krytyka Służby Zdrowia jest na porządku dnia. Nie można się doczekać na wizytę u lekarza specjalisty. Mogłoby to spowodować zwrot chorych ku medycynie alternatywnej. Ale i w tej dziedzinie nie jest już lekko. Bo proszę sobie wyobrazić, co czuje pacjent, który dotarł do Źródła Świętego Antoniego w Górze Kalwarii, gdzie tryskająca spod skarpy woda ma uzdrowiać. Napis na glazie „Źródło św. Antoniego” upewnia go, że dobrze trafił. Pośpiesznie chce się napić, gdy zauważa obok źródła tablicę oficjalną „Woda niezdatna do spożycia”.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Baltazar”

Kraków Główny –
Bielsko-Biała Główna

Kursujący z Krakowa do Bielska-Białej pociąg „Baltazar” otrzymał nazwę na cześć Baltazara Gąbki – tytułowego bohatera dziecięcej powieści „Porwanie Baltazara Gąbki”, napisanej w 1965 roku przez Stanisława Pagaczewskiego. Gąbka to naukowiec, który wyrusza z Krakowa na badania do Krainy Deszczowców. Zaniepokojony przedłużającą nieobecnością Baltazara Gąbki ksiądz Krak zwraca się z prośbą do Smoka Wawelskiego o zorganizowanie wyprawy ratunkowej do Krainy Deszczowców. Smok Wawelski wraz z bratem uczonego, Hipolitem Gąbką, oraz z Bartłomiejem Bartolinim i Doktorem Koyotem zmierzają tam przez Dziką Przełęcz, Krainę Psiogłowców, Słonecję i Kraj Gburowatego Hipopotama. Pociąg „Baltazar” kursuje z Krakowa do Bielska-Białej przez Chrzanów Śródmieście, Oświęcim i Czechowice-Dziedzice. Sukces książki skłonił Stanisława Pagaczewskiego do napisania kolejnych jej części: w 1975 roku ukazała się „Misja Baltazara Gąbki”, a w 1979 roku „Gąbka i latające talerze”. W 1969 roku powieść „Porwanie Baltazara Gąbki” została zekranizowana – w Studiu Filmów Rysunkowych w Bielsku-Białej powstał serial animowany liczący 13 odcinków. Ostatni jego odcinek nosi tytuł „Kierunek Kraków”.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Miliony pasażerów z e-biletem, butelką wielorazową czy lekkim bagażem to realne oszczędności energii i mniej odpadów. Zrównoważona podróż to nie wyrzeczenia, lecz komfort i satysfakcja, że wyjazd zostawił po sobie tylko dobre wspomnienia”

Źródło: miesięcznik „W podróż. Z PKP Intercity
– narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Time4 sp. z o.o.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Oczywiście nic z tego, co mówiłam, nie mogło do niej dotrzeć. Gdy zgodnie z zapowiedzią nie patrzyłam, środkowym torem przejechało prawie puste pendolino, swoim tempem dedykowanym przedmieściom, więc skutecznie wyczyściło pole widzenia i gdy znikło, zobaczyłam, że dziewczyna płacze. Ivonka z megafonu zapowiedziała nasz pociąg, to była pierwsza zapowiedź: dziewczyna podniosła wzrok, szukając źródła tej zapowiedzi albo raczej dziwiąc się, jak to możliwe, że w chwili, kiedy ona płacze, świat nadaje takie komunikaty. Była najwyraźniej sporo młodsza ode mnie, choć, wybac mi Boże, nie wyglądała. Była rozpaczającym namiotem. W sekundę zrozumiałam, jaką osobiście torbą byłam przez ostatnie kilka minut.

– Jednak nie myśl teraz o sobie, dziewczyno – powiedziałam do siebie. – Nie o sobie teraz myśl.

– Już jestem – powiedział chłopiec. – Wziąłem *bat pie*. Dla ciebie też.

– Nie najemy się tym, chłopaku. Co to dwa batoniki pierrotty dla takich jak my.

Nie miał lekko ze mną, a nigdy nie się nie skarżył. Może bo nie miał komu.

– Kazałaś wziąć coś do pociągu, a nie do najadania się. A daleko jedziemy?”

Justyna Bargielska*, „Transfer”

*urodziła się w 1977 roku w Warszawie, poetka, pisarka i tłumaczka.

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.