

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**Dlaczego RegioJet
wycofał się z Polski?**



**KONKURENCJA
PO POLSKU**

BEZPIECZENSTWO

PKP Polskie Linie Kolejowe wykoleiły pociągi

Szokujące wyniki kontroli Urzędu Transportu Kolejowego w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe: do wykolejeń na przełomie stycznia i lutego 2026 r. doprowadziły zaniedbania PKP PLK w utrzymaniu infrastruktury.

Przyczyną wykolejenia pociągu Polregio relacji Kielce – Kraków między stacjami Miechów i Słomniki w dniu 20 stycznia 2026 r., było wielokrotne złamanie szyny na sześciometrowym odcinku. O tym, że szyny w tym miejscu są w złym stanie, spółka PKP PLK wiedziała od wielu miesięcy – w kwietniu 2025 r. podczas przeprowadzonych na tej linii badań defektoskopowych wykryto 80 wad szyn, a podczas kolejnych badań w sierpniu 2025 r. 203 wady. – *Zostały one zakwalifikowane do kategorii wad średnich, co oznacza, że podlegały wymogowi usunięcia w terminie 90 dni od daty stwierdzenia. Kontrola wykazała, że niestety te wady nie były usuwane, również niestety te występujące w lokalizacji zdarzenia z 20 stycznia – mówił na posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury dyrektor departamentu planowania i nadzoru UTK Piotr Szczepaniak. Kontrola UTK wykryła ponadto, że obchody mające na celu doglądanie stanu torów nie były na tym odcinku wykonywane z wymaganą częstotliwością.*

Złamana w kilku miejscach szyna była też przyczyną wykolejenia pociągu towarowego na linii Skierniewice – Łuków 3 lutego 2026 r. Wady szyny w tej lokalizacji zostały wykryte podczas badań defektoskopowych wykonanych przez PKP PLK w kwietniu 2025 r. Jak wskazuje UTK, spółka – niezgodnie z własnymi procedurami – zakwalifikowała wady wykryte 10 miesięcy przed wykolejeniem do kategorii nieobjętej wymogiem naprawy. – *Z zastosowaniem natomiast prawidłowej kwalifikacji, co wykazała kontrola, należało uznać te wady za generujące szczególne ryzyko z maksymalnym terminem usunięcia w ciągu 30 dni. I właśnie między innymi te wady doprowadziły do wielokrotnego złamania toku szynowego 3 lutego 2026 r. – oznajmił dyrektor Szczepaniak z UTK.*

Do zarzutów Urzędu Transportu Kolejowego odniósł się obecny na posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Piotr Wyborski: – *Sytuacja, jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową, wygląda tak, że mamy zaległości utrzymaniowe, których odwołanie jest szacowane na kwotę kilkunastu, kilkudziesięciu miliardów złotych. Są one spowodowane głównie zapaścią finansową kolei, która miała miejsce na początku transformacji. Stan, jaki zastaliśmy dwa lata temu, to nieuruchomiony program inwestycyjny – tłumaczył się Wyborski, zrzucając winę na swoich poprzedników. – Gdybyśmy mieli szybciej uruchomione projekty z Krajowego Planu Odbudowy, projekty budżetowe, prawdopodobnie do tych wypadków by nie doszło, ponieważ ta infrastruktura już by była wymieniona.*

Tak oto prezes PKP PLK przyznał się, że kierowana przez niego spółka stosuje praktykę zaniechania napraw i utrzymania linii kolejowych, które czekają na modernizację. Był to powszechny proceder na przełomie XX i XXI wieku, gdy polska kolej rzeczywiście była pogrążona w zapaści finansowej.

W dzisiejszych realiach zaniedbywanie bieżącego utrzymania linii kolejowych rodzi pytania o skuteczność przekazywanego spółce PKP PLK finansowania w ramach „Rządowego programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie utrzymania i remontów”. Celem tego ustanowionego w 2019 r. programu jest – jak wskazuje na swojej stronie internetowej Ministerstwo Infrastruktury – zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej i likwidacja zaległości utrzymaniowych. Na realizację tych zadań spółka PKP Polskie Linie Kolejowe rokrocznie otrzymuje miliardowe dofinansowanie z budżetu państwa i funduszu kolejowego – dotacja w 2024 r. wyniosła 7,8 mld zł, w 2025 r. 8,8 mld zł, zaś kwota zaplanowana na 2026 r. to 9,6 mld zł. ●

BEZPIECZENSTWO

Poważna usterka w PKP Intercity

26 kwietnia 2026 r. w pociągu InterCity „Żeglarz” relacji Łódź – Gdynia między stacjami Iłowo i Działdowo pękła obręcz koła. Zdarzenie, do którego doszło około 14:20, wywołało zakłócenia w ruchu na magistrali Warszawa – Trójmiasto. Po 18:00 około 600 pasażerów pociągu zabrał przysłany skład zastępczy, ale jeden tor magistrali był zablokowany do 2:00 – dopiero wtedy ze szlaku został ściągnięty skład pociągu „Żeglarz”. Prezes PKP Intercity Janusz Malinowski zdarzenie określił mianem „poważnej usterki”. Do czasu wyjaśnienia jej przyczyn spółka zdecydowała o ograniczeniu ze 160 km/h do 140 km/h prędkości wszystkich swoich pociągów z wagonami wyposażonymi w zestawy kołowe tego samego typu, co w pociągu „Żeglarz” – to aż jedna trzecia połączeń przewoźnika. Skutkiem są opóźnienia wynoszące przeważnie kilkanaście minut.

Pęknięcie obręczy kładzie się cieniem na jakości utrzymania taboru w PKP Intercity, aczkolwiek przewoźnik wskazuje, że przyczyną mogła być wada materiałowa. Cała sytuacja związana jest z tym, że podczas modernizacji wagonów pozostawia się starego typu wózki z kołami obręczowanymi, zamiast je wymieniać na zestawy z jednolitymi kołami monoblokowymi.

Pęknięcie obręczy koła doprowadziło do jednej z największych katastrof kolejowych w Niemczech: w 1998 r. w Eschede wykoleił się pociąg InterCityExpress jadący z prędkością 200 km/h – śmierć poniosło 101 pasażerów. Po katastrofie zapadła decyzja o wymianie we wszystkich składach InterCityExpress koł obręczowanych na koła monoblokowe. ●

BEZPIECZENSTWO

Plaga wypadków na linii Nasielsk – Sierpc

20 kwietnia 2026 r. w Żabowie koło Zawidza Kościelnego pod szynobus SA135 relacji Sierpc – Tuszcz wjechał traktor. To już kolejny w ostatnim czasie wypadek na przejazdach kolejowo-drogowych na linii Nasielsk – Płońsk – Raciąż – Sierpc. 8 kwietnia 2026 r. w Osieku-Włostyborach koło Koziebród pod szynobus SA135 relacji Raciąż – Sierpc wjechała karetka pogotowia, 3 lutego 2026 r. w Dalanówku z szynobusem SA135 relacji Płońsk – Nasielsk zderzył się samochód osobowy, a 7 stycznia 2026 r. w Krępiczy koło Płońska pod szynobus VT627 relacji Nasielsk – Sierpc wjechała koparkoładowarka. Z kolei za 2025 r. System Ewidencji Wypadków i Kolidacji odnotowuje, że na tej linii doszło do sześciu wypadków na przejazdach.

W 2024 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zrealizowała na linii Nasielsk – Sierpc remont, dzięki któremu prędkość pociągów została podniesiona z 60 km/h do 100-120 km/h. Na tej 88-kilometrowej jest 76 przejazdów kolejowo-drogowych – z czego aż 66 to przejazdy niestrzeżone. Na 21 z nich z powodu zagrożenia wypadkami wprowadzono ograniczenia prędkości dla pociągów (przeważnie do 60 km/h).

Sygnalizację i szlabany zamontowano w ostatnich latach tylko na kilku przejazdach: między innymi w Sierpcu na ul. Płockiej, w Koziebrodach, a także w Płońsku na ul. Szkolnej, gdzie w latach 2019-2023 doszło do czterech zderzeń samochodów z pociągami. Faktem jest bowiem to, że na linii Nasielsk – Sierpc do wypadków na przejazdach dochodziło również przed podniesieniem prędkości pociągów. Na przykład za 2023 r. baza SEWiK odnotowuje trzy wypadki. W tym wypadek w Dalanówku, gdzie 11 sierpnia 2023 r. pod pociąg wjechała ciężarówka wioząca gruz – siedmiu pasażerów pociągu trafiło do szpitali, a naprawa szynobusu VT627 pochłonęła 3,5 mln zł.

Uszkodzenia taboru w wypadkach na linii Nasielsk – Sierpc są jedną z głównych przyczyn powracającego problemu zbyt małej liczby sprawnych szynobusów i odwoływania połączeń Kolei Mazowieckich na liniach nieelektryfikowanych. ●



• Koniec toru w Sokołowie Podlaskim. W tle wybudowana w miejscu linii kolejowej fabryka firmy Agrocomplex.

REAKTYWACJE

Kolej wraca, kolej znika

Przyspiesza objęta programem Kolej Plus rewitalizacja linii Siedlce – Sokołów Podlaski. „Zakładano, że zakończenie prac projektowych oraz uzyskanie wszystkich niezbędnych decyzji administracyjnych nastąpi w 2027 r., a roboty budowlane ruszą na przełomie 2027 i 2028 r. Tymczasem dzięki sprawnej realizacji prac projektowych i dobrej współpracy z wykonawcami roboty zasadnicze rozpoczną się w połowie 2026 r.” – informują PKP Polskie Linie Kolejowe, zapowiadając, że reaktywacja połączeń na trasie Siedlce – Sokołów Podlaski możliwa będzie w drugiej połowie 2028 r., czyli po 35 latach od likwidacji ruchu pasażerskiego.

Jednocześnie bezpowrotnie znikają szanse na odbudowę linii kolejowej na dalszym odcinku z Sokołowa Podlaskiego na północ: przez Kosów Lacki do Małkini. W lutym 2026 r. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich podpisał z koncernem Skanska umowę na budowę nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 627. Droga ta na liczącym 14 km odcinku z podsokołowskiego Emilianowa do Kosowa Lackiego będzie bieć śladem linii kolejowej. Otwarcie nowego przebiegu drogi planowane jest na 2028 r. Będzie to kolejny odcinek drogi 627 wytyczony korytarzem linii kolejowej. W 2016 r. jej śladem poprowadzono 15-kilometrowy odcinek drogi 627 z Kosowa Lackiego do Treblinki, a już w 2010 r. między Treblinką a Małknią Górną wybudowano na Bugu nowy most drogowy, który powstał w miejscu przeprawy kolejowo-drogowej.

Na korytarz linii kolejowej wkracza nie tylko infrastruktura drogowa. W 2025 r. na wylocie linii z Sokołowa Podlaskiego na północ została wybudowana wytwórnia kazeiny Agrocomplex.

To wszystko nie byłoby możliwe, gdyby nie wydana w 2004 r. przez rząd Leszka Millera decyzja o likwidacji linii kolejowej na liczącym 36 km odcinku Sokołów Podlaski – Małkinia. Decyzja ta umożliwiła przekazanie przez PKP pasa terenu samorządowi województwa mazowieckiego, który od początku nie ukrywał, że ma na celu zdemontowanie infrastruktury kolejowej, by w jej miejscu wybudować drogę.

W ten sposób zaprzeczono możliwości rewitalizacji linii kolejowej na całej trasie z Siedlec do Ostrołki. •

RUCH

Wschodnia obwodnica Warszawy – przyszłością?

Z powodu modernizacji linii Warszawa – Otwock od 12 do 26 kwietnia 2026 r. całkowicie wstrzymany był ruch między stacjami Warszawa Wawer i Otwock. Pasażerowie musieli przesiadać się do autobusów zastępczych. Tylko w godzinach szczytu Koleje Mazowieckie wprowadziły pojedyncze pociągi relacji Warszawa – Pilawa – Dęblin, które omijały zamknięty odcinek objazdem. Z Warszawy kierowały się w stronę Mińska Mazowieckiego i przed tym miastem wjeżdżały na wschodnią obwodnicę Warszawy, którą docierały do Pilawy, gdzie wracały na swoją stałą trasę. Jako że pociągi te od Warszawy Wschodniej do Pilawy pokonywały aż 60 km bez postoju, to czas przejazdu między tymi stacjami wynosił 41-46 min. To mniej niż zajmuje podróż standardową trasą, na której czas jazdy pociągów Kolei Mazowieckich na odcinku od Warszawy Wschodniej do Pilawy wynosi od 56 min. do 1 godz. 11 min.

Jednotorowa wschodnia obwodnica Warszawy normalnie nie jest wykorzystywana przez Koleje Mazowieckie – służy ona przede wszystkim ruchowi towarowemu, a także pociągom PKP Intercity, które tędy wyjeżdżają z Warszawy w kierunku Lublina, omijając modernizowaną linię otwocką.

Dzięki zrealizowanym w latach 2022-2024 pracom remontowym prędkość na wschodniej obwodnicy została podniesiona z 60-100 km/h do 100-120 km/h. Na linii brak jest infrastruktury dla pasażerów: nie ma przystanków osobowych, a na stacjach technicznych nie ma peronów. Na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe opracowane zostało studium wykonalności, w którym analizowano wprowadzenie połączeń pasażerskich na trasę Tuszcz – Pilawa. – *W ramach prac nad studium prowadzone były konsultacje z organizatorami przewozów – mówi Rafał Wilgusiak z PKP PLK. – Samorząd województwa mazowieckiego wskazał dwa możliwe warianty obsługi ruchu pasażerskiego: uruchomienie połączeń Tuszcz – Pilawa pod warunkiem wybudowania dwupoziomowego przystanku umożliwiającego wygodną przesiadkę na skrzyżowaniu z linią Warszawa – Siedlce albo uruchomienie połączeń w relacji Tuszcz – Mińsk Mazowiecki – Pilawa.*

O ile pierwszy wariant wymaga wybudowania przystanku węzłowego, o tyle drugi wariant, zakładający zajeżdżanie na stację Mińsk Mazowiecki, wiąże się z koniecznością zbudowania łącznicy umożliwiającej wjazd na stację Mińsk Mazowiecki od strony Tuszcz (istniejące łącznice pozwalają bowiem na wjazd z obwodnicy na linię Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Siedlce tylko od strony Pilawy). Kwestie te muszą zostać uwzględnione w projekcie rozbudowy linii Warszawa – Mińsk Mazowiecki z dwóch do czterech torów (pod koniec kwietnia 2026 r. warszawska Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska wszczęła postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tego przedsięwzięcia).

W studium wykonalności modernizacji linii Tuszcz – Pilawa przewidziano budowę przystanków osobowych w Jasienicy, Karolewie, Rojkowie, Cygance, Rudnie, Kołbieli i Lubicach, a także budowę peronów na stacjach technicznych Pustelnik, Grzebowilk, Sufczyn oraz na przewidzianej do odtworzenia stacji Dąbrowica. – *W przypadku realizacji inwestycji możliwa będzie optymalizacja zarówno liczby, jak i lokalizacji przystanków, uzależniona od dostępnych środków finansowych oraz ostatecznego zakresu projektu – mówi Rafał Wilgusiak.*

Termin przeprowadzenia modernizacji wschodniej obwodnicy Warszawy wciąż jednak pozostaje niewiadomą: – *Projekt znajduje się obecnie na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego. Jego realizacja będzie mogła ruszyć w momencie, gdy zostanie zapewnione źródło finansowania – mówi przedstawiciel PKP PLK.* •



• Pociąg Kolei Mazowieckich relacji Warszawa – Pilawa – Dęblin jadący objazdem prowadzącym przez wschodnią obwodnicę Warszawy.



• Wschodnia obwodnica Warszawy Tuszcz – Pilawa.

Od połowy kwietnia 2026 r. pociągi nie kursują linią Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka. Ruch będzie wstrzymany do grudnia 2026 r. Przez osiem miesięcy będą prowadzone roboty, których efektem ma być zapewnienie czasu podróży z Ostrołęki do Warszawy wynoszącego około 1 godz. 20 min. Takie są zapowiedzi PKP Polskich Linii Kolejowych. Ale pojawiają się wątpliwości, czy przyjęty przez tę spółkę zakres prac jest wystarczający w stosunku do planów rozwoju oferty na tej trasie.

Prędkość teoretyczna

Po zakończeniu prac w grudniu 2026 r. pociągi na linii Tłuszcz – Ostrołęka mają przyspieszyć do 120 km/h. Dotychczas na jednej trzeciej tej linii obowiązywała prędkość 100 km/h, a na dwóch trzecich 80 km/h.

Impulsem do decyzji o zwiększeniu prędkości na linii Tłuszcz – Ostrołęka jest planowane uruchomienie pociągów PKP Intercity relacji Warszawa – Wyszaków – Ostrołęka – Łomża. Pociągi te mają zacząć kursować w połowie 2027 r., po tym jak spółce PKP Intercity zostanie dostarczona pierwsza partia elektryczno-spalinowych zespołów trakcyjnych, których produkcja trwa w zakładach Newag. To właśnie trasa z Warszawy do Łomży, która od Ostrołęki jest nieelektryfikowana, ma być pierwszą, na którą trafiają te składy.

Docelowym efektem prac prowadzonych obecnie na linii Tłuszcz – Ostrołęka ma być wprowadzenie prędkości maksymalnej 160 km/h. – *Od czerwca 2027 r. – po zakończeniu wszystkich robót oraz po uzyskaniu certyfikacji infrastruktury torowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym – od Mostówki do Ostrołęki możliwe będzie osiągnięcie prędkości do 160 km/h* – mówi Anna Znajewska-Pawluk z PKP PLK. Tyle że prędkości 160 km/h nie osiągną pociągi elektryczne. – *Pojazdy z trakcją elektryczną, ze względu na typ sieci trakcyjnej, będą mogły poruszać się z prędkością 120 km/h.*

Szybciej będą mogły jechać składy dwunapędowe PKP Intercity – ich producent Newag zapowiada, że na napędzie spalinowym będą one w stanie osiągać prędkość 140 km/h. Do 140 km/h mogą też rozpędzać się sprowadzone z Holandii składy spalinowe SD85, które PKP Intercity dzierżawi od Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych. Prędkość 160 km/h osiągają natomiast lokomotywy spalinowe SU160, lecz PKP Intercity nie planuje kierować ich na trasę Warszawa – Ostrołęka – Łomża.

A zatem aż do czasu przewidywanej na przyszłość kompleksowej przebudowy sieci trakcyjnej prędkość maksymalna 160 km/h będzie mocno teoretyczna.

Obawy o przepustowość

Celem modernizacji linii Tłuszcz – Ostrołęka jest nie tylko zwiększenie prędkości, ale też poprawa przepustowości

Kolej na Ostrołękę

Rozpoczęła się modernizacja linii Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka. Pociągi przyspieszą, ale nadal może być problem z przepustowością



• Prace na linii Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka mają potrwać do grudnia 2026 r. Maszyny torowe na stacji Mostówka.

tej jednotorowej linii. W zakres prac wchodzi odtworzenie stacji Dalekie, którą w 2009 r. zdegradowano do roli przystanku. Przywrócenie jej dawnej funkcji rozwiąże problem najdłuższego na linii Tłuszcz – Ostrołęka odcinka bez możliwości mijania się pociągów, czyli 20-kilometrowego szlaku między stacjami Wyszaków i Przetycz. Mimo to Koleje Mazowieckie obawiają się, że wprowadzenie pięciu par pociągów PKP Intercity relacji Warszawa – Ostrołęka – Łomża pogorszy warunki konstruowania rozkładu jazdy pociągów regionalnych między Tłuszczem, Wyszakowem a Ostrołęką. Kwestia ta została poruszona na zorganizowanym w czerwcu 2025 r. przez spółkę PKP PLK spotkaniu z przedstawicielami Kolei Mazowieckich i samorządu województwa mazowieckiego. – *Spółka Koleje Mazowieckie wyraziła obawy dotyczące przepustowości linii kolejowej po modernizacji w kontekście wprowadzenia połączeń PKP Intercity oraz utrzymania i ewentualnego rozwoju oferty przewozowej Kolei Mazowieckich* – mówi Marta Milewska, rzeczniczka prasowa samorządu województwa mazowieckiego.

Źródłem problemów może być 16-kilometrowy szlak Pasieki – Gierwaty. W zakres rozpoczętej modernizacji nie weszła bowiem odbudowa położonej w połowie drogi między tymi stacjami i zlikwidowanej w latach 90. mijanki Goworowo. Gdyby ją odtworzono, punkty umożliwiające mijanie się pociągów byłyby rozmieszczone na całej linii Tłuszcz – Ostrołęka równomiernie co 8-11 km. Dopiero wtedy zostałyby spełnione wymogi uchwalonego w 2021 r.

przez zarząd PKP PLK dokumentu „Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych”. Dokument ten określa, że odległości między punktami mijania się pociągów na linii tej kategorii nie powinny być większe niż 12 km.

Jak dowiadujemy się w spółce PKP PLK, odbudowa mijanki Goworowo jest jednak brana pod uwagę w przyszłości. – *Mijanka Goworowo zostanie odbudowana wraz z przebudową sieci trakcyjnej w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego* – mówi Anna Znajewska-Pawluk, ale jednocześnie zapewnia: – *Przepustowość – także po wprowadzeniu nowego rozkładu jazdy – będzie wystarczająca.*

Stacje Gierwaty, Pasieki, Przetycz i odtworzona stacja Dalekie będą sterowane zdalnie z Lokalnego Centrum Sterowania Ostrołęka. Ponadto – ze względu na zwiększenie prędkości pociągów – na 28 przejazdach kolejowo-drogowych zostanie zainstalowana sygnalizacja przejazdowa.

Perony dla Flirtów

W ramach modernizacji linii Tłuszcz – Ostrołęka zaplanowano zmianę lokalizacji położonych na uboczu przystanków Prabuty Góry i Zygmuntowo Mazowieckie – zostaną one przesunięte do przejazdów kolejowo-drogowych i zbliżone do miejscowości.

W ramach trwającej modernizacji nie zostanie zbudowany nowy przystanek Wyszaków Miasto, którego koncepcję spółka PKP PLK przedstawiła na początku 2024 r. na spotkaniu z mieszkańcami powiatu ►

► wyszkowskiego. Wtedy zapowiedziano, że przystanek zostanie zlokalizowany przy wiadukcie ul. Kościuszki i Serockiej nad linią kolejową. W promieniu 500 metrów od tego miejsca znajdują się liceum, szpital, starostwo powiatowe, urząd miasta i gminy, sąd rejonowy, urząd skarbowy i stadion miejski (odległość do tych obiektów ze stacji Wyszków to około 2 km). – *Budowa nowego przystanku w Wyszkowie jest planowana w ramach osobnego zadania, po zabezpieczeniu środków finansowych* – mówi Znajewska-Pawluk.

Po przebudowie wszystkie perony na linii Tłuszcz – Ostrołęka mają mieć 200 metrów długości i 76 centymetrów wysokości. Dotychczas na większości stacji i przystanków na tej linii perony miały 30 centymetrów wysokości oraz w kilku lokalizacjach 120-135 metrów długości. Wydłużenie i podwyższenie peronów pozwoli Kolejom Mazowieckim kierować na linię Tłuszcz – Ostrołęka elektryczne zespoły trakcyjne ER160 Flirt, również w podwójnym zestawieniu (dwa złączone Flirty mają 196 metrów długości). Aby jednak możliwe było wysyłanie składów ER160 na tę linię już od grudnia 2026 r., konieczne będzie uzyskanie zgody Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Albowiem Koleje Mazowieckie, składając wnioski o unijne dofinansowanie na zakup 16 składów Flirt z puli dostarczonej w 2023 r., przypisały je do trasy Warszawa – Tłuszcz i muszą się tego trzymać przez pięć lat okresu trwałości projektu. Bez zgody CUPT kierowanie tego taboru na inne trasy będzie więc możliwe dopiero po 2028 r.

Kwestia ta o tyle ma znaczenie, że Koleje Mazowieckie po latach niechęci do scalania relacji pociągów Ostrołęka – Wyszków – Tłuszcz i Tłuszcz – Warszawa wreszcie zaczynają się skłaniać do oparcia oferty na połączeniach bezpośrednich.

Bezpośrednie plany

Na grudzień 2026 r., gdy mają zakończyć się prace modernizacyjne, planowana jest rozbudowa oferty Kolei Mazowieckich na linii Tłuszcz – Wyszków – Ostrołęka: – *Założone zostało uruchomienie pięciu dodatkowych par pociągów w dni robocze na odcinku Tłuszcz – Wyszków. Na etapie konstrukcji rozkładu jazdy będą podejmowane działania mające na celu połączenie relacji z pociągami kursującymi na trasie Warszawa Wileńska – Tłuszcz* – zapowiada Marta Milewska. – *Dodatkowo zaplanowano wydłużenie trasy do Ostrołęki dla pociągu dotychczas kursującego po 19:00 w relacji Tłuszcz – Wyszków, jak również uruchomienie dodatkowego połączenia z Ostrołęki do Tłuszcza – pociąg ma odjeżdżać ze stacji Ostrołęka około 20:45* – dodaje rzeczniczka mazowieckiego samorządu (dotychczas ostatni pociąg do Tłuszcza ruszał z Ostrołęki około 19:30).

Następny etap rozbudowy oferty Kolei Mazowieckich ma dotyczyć regionalnych



• Kursujący na linii Tłuszcz – Ostrołęka autobus zastępczy z bagażnikiem rowerowym.

ekspresów i zapewnienia szybkiego dojazdu z Ostrołęki i Wyszkowa do stolicy. – *Samorząd województwa mazowieckiego ma w planach rozwój połączeń w bezpośredniej relacji Ostrołęka – Warszawa* – mówi Marta Milewska. – *Podstawą realizacji tych planów będzie odpowiednia przepustowość zmodernizowanej linii Tłuszcz – Ostrołęka i dostępność slotów umożliwiających trasowanie pociągów kategorii RE w godzinach szczytu przy założeniu możliwie najkrótszego czasu przejazdu między stolicą a Ostrołęką.*

Czas utrudnień

Zanim nastąpi skrócenie czasu przejazdu oraz zwiększenie liczby połączeń Kolei Mazowieckich, a także pojawienie się na linii pierwszy raz w historii połączeń PKP Intercity, pasażerowie będą skazani na utrudnienia. Od 13 kwietnia 2026 r. na trasie Tłuszcz – Wyszków – Ostrołęka kursują autobusy zastępcze. Z Tłuszcza do Ostrołęki autobus jedzie 2 godz. 16 min. Przejechanie tej trasy pociągiem zajmowało od 1 godz. 14 min. do 1 godz. 34 min. – w zależności od postojów na mijankach. Weekendowy pociąg przyspieszony relacji Warszawa – Ostrołęka pokonywał odcinek z Tłuszcza do Ostrołęki w 1 godz. 2 min. (z postojami tylko na stacjach Mostówka, Wyszków, Przetycz i Pasieki).

W ramach komunikacji zastępczej zostały uruchomione również pojedyncze kursy przyspieszone autobusów – przejechanie trasy z Tłuszcza do Ostrołęki zajmuje im 1 godz. 53 min.

Po raz pierwszy Koleje Mazowieckie postanowiły zapewnić w autobusach możliwość przewozu rowerów. W przetargu na obsługę komunikacji zastępczej jednym z dodatkowo punktowanych kryteriów było zapewnienie autobusów z bagażnikami na co najmniej trzy rowery. Wszyscy oferenci autobusy w takie bagażniki. Po pierwszych dwóch tygodniach funkcjonowania

komunikacji zastępczej na części autobusów bagażniki rowerowe wciąż nie były zamontowane, ale w takiej sytuacji rowery przewożono wewnątrz autobusu.

Szynobus zastępczy?

Na czas zamknięcia ruchu na linii Tłuszcz – Ostrołęka objazd dla pociągów towarowych prowadzi przez Małkinię i dalej biegnie niewykorzystywaną w ruchu pasażerskim linią przez Ostrów Mazowiecką. Tą trasą są też podsyłane z sekcji napraw i eksploatacji taboru w Tłuszczu szynobusy obsługujące linię Ostrołęka – Chorzele – Szczytno.

Koleje Mazowieckie nie zdecydowały się na to, aby podsyłane szynobusy udostępnić pasażerom. – *Kursowanie pociągów służbowych odbywa się w miarę potrzeb eksploatacyjnych: są zaplanowane, ale nie zawsze kursują o określonej porze. Ponadto ich czas przejazdu oraz godziny uruchomienia nie byłyby optymalne dla potrzeb podróżnych udających się do i z Ostrołęki* – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. – *Co więcej, czas przejazdu pociągu służbowego na odcinku Tłuszcz – Małkinia – Ostrołęka byłby podobny, a nawet dłuższy w porównaniu do zastępczej komunikacji autobusowej w relacji Tłuszcz – Ostrołęka przez Wyszków.*

Podsyłane szynobusy tak naprawdę jadą z Tłuszcza do Ostrołęki 1 godz. 35 min., a więc o 41 min. krócej od standardowych autobusów zastępczych i o 18 min. krócej od przyspieszonych autobusów zastępczych.

Dziennie odbywają się dwa przejazdy techniczne szynobusów z Tłuszcza do Ostrołęki i dwa z powrotem. Jeden przejazd odbywa się nocą (wyrusza z Tłuszcza o 2:25), ale pozostałe realizowane są w ciągu dnia – z Tłuszcza około 14:50, a z Ostrołęki około 9:50 i 19:20. Mogłyby one zapewnić podróżującym z Ostrołęki do Tłuszcza alternatywę dla długich podróży autobusami zastępczymi.

KAROL TRAMMER

Około 8:15 w dniu 7 lutego 2026 r. maszynista wjeżdżającego na stację Pabianice pociągu InterCity „Dąbrowska” relacji Wrocław – Białystok zobaczył między torem a peronem zwłoki kobiety. Początkowo media donosiły, że kobieta „wtargnęła” pod pociąg „Dąbrowska”. Ale okoliczności zdarzenia były inne, a do wypadku doszło ponad pięć godzin wcześniej.

Koszmar na noc w Pabianicach

Wybierająca się do sanatorium 69-letnia kobieta wsiadała w Pabianicach do nocnego pociągu InterCity „Podhalanin” relacji Zakopane – Świnoujście. Planowo powinien on odjechać z Pabianic o 2:16, ale tego dnia jechał z około półgodzinnym opóźnieniem. Podróżna weszła do wagonu z jedną torbą, a następnie cofnęła się, by zabrać drugą torbę. Wtedy zsunęła się między wagon a peron.

– *Stwierdzono obrażenia typowe dla upadku oraz potrącenia przez pociąg: urazy żeber, złamania kości miednicy i częściową amputację lewej nogi. Obrażenia mogły powstać za jej życia* – mówił „Życiu Pabianic” Paweł Jasiak z Prokuratury Okręgowej w Łodzi. – *Zgon nastąpił w wyniku wykrwawienia i wychłodzenia organizmu.*

Drużyna konduktorska nie zauważyła spadającej kobiety, podała sygnał odjazdu i pociąg ruszył w dalszą drogę. W jadącym pociągu znaleziono wstawioną torbę. Jak ustaliła prokuratura, na stacji Łódź Kaliska, podczas kolejnego postoju, który przedłużył się o kilkanaście minut, drużyna konduktorska chodziła wzdłuż składu i szukała oznak wypadku. Potem około 4:00 pociąg na trzy godziny został zatrzymany w Ozorkowie, oddalonym 48 km od Pabianic.

W Pabianicach przez kilka godzin nikt nie zauważył umierającej kobiety, mimo że od odjazdu „Podhalanina” do przyjazdu „Dąbrowskiej” przez stację przejechało kilkanaście składów – w tym sześć pociągów pasażerskich mających postój na torze, na którym doszło do tragedii. Niczego nie zauważyła też Straż Ochrony Kolei. – *Patrol SOK wysłany na miejsce zdarzenia nie podjął odpowiednich czynności* – przyznał wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak na odbywającym się pod koniec marca 2026 r. posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury, które poświęcone było bezpieczeństwu na kolei.

Najgorsze chwile

Na komisji omawiane były incydenty z udziałem pasażerów. Jeden z nich miał miejsce 27 grudnia 2025 r. w Dęblinie, gdzie drużyna pociągu PKP Intercity zarządziła zamykanie drzwi w trakcie wysiadania podróżnych. Z pociągu wysiadło dwoje dzieci w wieku 7 i 11 lat, lecz ich rodzice zostali w pociągu. Starsze dziecko próbowało zatrzymać zamykające się drzwi i wielokrotnie wciskało znajdujący się na nich przycisk, który jednak był już

Pasażerowie w potrzasku

Seria incydentów i tragicznych wypadków z udziałem podróżnych. Jest problem z procedurami: drużyny konduktorskie nie widzą sytuacji na peronie podczas ruszania pociągu



• *Osoba czekająca na peronie rzuca się na pomoc pasażerowi, który zsunął się pod odjeżdżający pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej. Gdynia, październik 2025 r., nagranie z dworcowego monitoringu.*

nieaktywny. Pociąg ruszył – wówczas rodzice pociągnęli hamulec bezpieczeństwa. Problem w tym, że maszynista użył funkcji przerywającej awaryjne hamowanie.

Do kolejnego incydentu doszło 26 lutego 2026 r. na przystanku Pietrzykowiec Żywieckie, gdzie pasażerka zdołała wysiąść z pociągu Kolei Śląskich z trójką dzieci, a czwarte jej dziecko – pięciomiesięczne niemowlę – było w wózku, który miał zostać wyniesiony z pociągu przez poproszonego o pomoc pasażera. Zanim mężczyzna zdołał wyprowadzić wózek, kierownik pociągu podał maszyniście sygnał do odjazdu, drzwi się zamknęły i skład ruszył. Pociąg odjechał z przystanku, mimo że kobieta stała przy drzwiach, próbując je otworzyć przyciskiem, potem wymachiwała ręką, a jej dzieci krzyczały na peronie, a następnie jedno z nich zaczęło co sił biec wzdłuż ruszającego pociągu.

W wózku, który został w pociągu, było nie tylko niemowlę, ale także dokumenty i telefon kobiety. Zachowała ona zimną krew i pobiegła do znajdującego się w pobliżu przystanku domu – stamtąd zadzwoniła na numer alarmowy 112. Dzięki pomocy policji kobieta odzyskała swoje dziecko na stacji Żywiec, na której pociąg skończył bieg. – *To było około 45 min.* – mówiła pasażerka w reportażu wyemitowanym w programie „Uwaga!” telewizji TVN. – *To były chyba najgorsze moje chwile.*

Tragiczny sygnał do odjazdu

Tragicznie skończyła się sytuacja, która miała miejsce 14 lutego 2026 r. na przystanku Wola Bierwiecka na linii Warszawa – Radom. Jadący pociągiem Kolei Mazowieckich 17-letni pasażer pomógł wysiadającej kobiecie wynieść wózek dziecięcy na peron. Gdy chciał wrócić do pociągu, jego rękę przytrzasnęły zamykające się drzwi i młody mężczyzna został wciągnięty między peron a pociąg. Wciągany pod skład 17-latek krzyczał „Stój! Stój!”, ale obsługa tego nie usłyszała – pasażer stracił nogi i palce prawej ręki.

– *Był to pojazd starszego typu, w którym system drzwiowy jest przesuwany, który po prostu nie wychwyił, że tam została*

przytrzaśnięta ręka. W przypadku nowych pojazdów te drzwi by odskoczyły – mówiła telewizji TVN Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich. – *Kierownik pociągu jest odpowiedzialny za danie sygnału „gotów do odjazdu” maszyniście, po czym następuje zamknięcie wszystkich drzwi.*

Wciąż sporne są okoliczności wypadku, do którego doszło w październiku 2025 r. na stacji Warszawa Wschodnia, gdzie 19-latek stracił nogi, po tym jak zsunął się z peronu pod ruszający pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej. Dziennik „Rzeczpospolita” poinformował, że choć prokuratura umorzyła dochodzenie, uznając, iż do wypadku doprowadził sam pokrzywdzony, to reprezentująca go adwokat Natalia Janda złożyła zażalenie na tę decyzję, zwracając uwagę, że na nagraniach monitoringu widać jak stojący na peronie kierownik pociągu podał sygnał do odjazdu w momencie gdy nietrzeźwy 19-latek szedł wzdłuż pociągu, zataczając się przy krawędzi peronowej. Kierownik wszedł do pociągu, drzwi się zamknęły i skład ruszył – wtedy doszło do wypadku, czego obsługa odjeżdżającego pociągu nie zauważyła.

Podróżni w martwym polu

Drużyny konduktorskie nie widzą tego, co dzieje się przy krawędzi peronu podczas ruszania pociągu. Wraz z unowocześnianiem taboru przestała obowiązywać procedura mówiąca, że kierownik pociągu i konduktor mają obserwować sytuację przy ruszaniu pociągu, wychylając się przez otwarte drzwi aż do momentu gdy ostatni wagon minie koniec peronu.

W aktualnie obowiązujących instrukcjach dla drużyn konduktorskich zapisano, że przy ruszaniu mają patrzeć na peron przez szybę w drzwiach wejściowych do wagonu. Nie zapewnia to widoczności na cały skład, a jedynie na bezpośrednie pobliże drzwi, przy których akurat znajdują się pracownicy drużyny konduktorskiej. Reszta ruszającego składu jest poza zasięgiem ich wzroku, jak również ich słuchu – z za zamkniętych drzwi wagonu nie słychać krzyków na peronie.

KAROL TRAMMER

3 maja o 23:56, z opóźnieniem 39 min., dotarł do Gdyni pociąg RegioJet z Krakowa. Było to ostatnie krajowe połączenie tego czeskiego przewoźnika – po ośmiu miesiącach działalności zrezygnował on z kursowania po Polsce.

Straciliśmy nadzieję i wiarę

– *Polska to piekło* – powiedział właściciel firmy RegioJet Radim Jančura w wywiadzie opublikowanym przez czeski portal Euro.cz 7 kwietnia 2026 r. – *Wszyscy, którzy chcieli działać w Polsce, ostrzegali mnie przed tym, ale ja mówiłem, że Polacy powitają konkurencję z otwartymi ramionami, bo państwowa spółka PKP ma monopol na przewozy dalekobieżne, przez co bilety są bardzo drogie. Zaskoczyły mnie jednak ataki PKP na nas – jeszcze większe od tych przeprowadzanych przez České Dráhy 15 lat temu.* Na pytanie, czy RegioJet mimo to chce zostać w Polsce, Jančura odparł: – *Musimy, wycofanie się byłoby naszą wielką przegraną.*

Zaledwie dwa dni później czeski przewoźnik ogłosił, że wycofuje się z tras w Polsce: „Z przykrością informujemy, że RegioJet zakończy swoją działalność na polskim rynku krajowym” – napisała firma w oświadczeniu opublikowanym 9 kwietnia 2026 r. – „Straciliśmy nadzieję i wiarę”.

Najpoważniejszym problemem RegioJetu w Polsce był brak własnego zaplecza technicznego. Czeska firma chciała je kupić od PKP Cargo, które w ramach wyprzedaży majątku w połowie 2025 r. przeprowadziło przetarg na sprzedaż hali i torów postojowych w Warszawie. Gdy RegioJet złożył najwyższą ofertę, wartą 55 mln zł, zarząd PKP zablokował transakcję.

Brak własnego zaplecza skutkowało prowizorycznymi warunkami utrzymania taboru i koniecznością wysyłania wagonów na większe naprawy do Czech. RegioJet dopuszczał funkcjonowanie w takich warunkach na początku działalności, ale w dłuższej perspektywie uniemożliwiał mu to realizację strategii – uruchamiania najbardziej opłacalnych długich składów czy wejścia na trasy z Warszawy do Wrocławia, Szczecina i Berlina, co było planowane na grudzień 2026 r.

Grupa PKP nie chciała jednak dopuścić do tego, aby RegioJet stworzył w Polsce trwałe zasoby – przede wszystkim dlatego, że ułatwiłyby mu one start w przetargach na wykonywanie połączeń dalekobieżnych po 2030 r., gdy skończy się 10-letnia umowa Ministerstwa Infrastruktury z PKP Intercity. RegioJet nigdy nie ukrywał, że jego polska strategia zakłada walkę o te kontrakty.

Nadużycie pozycji

PKP, choć ma problem z pustymi lokalami na dworcach, nie chciało wynająć RegioJetowi miejsc na kasy biletowe czy poczekalnie, w których jego pasażerowie – tak jak w Pradze, Brnie i Wiedniu – mieliby do dyspozycji kanapy, fotele, miejsca do

Konkurencja po polsku

Dlaczego RegioJet wycofał się z krajowych tras w Polsce?



• Pociąg RegioJet relacji Kraków – Gdynia na stacji Warszawa Centralna, luty 2026 r.

pracy czy darmowe napoje. Niemożliwe okazało się nawet zamieszczenie reklam na dworcowych nośnikach.

Jeszcze w marcu 2026 r. wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak skierował w tej sprawie stanowcze pismo do zarządu PKP: „Jeżeli spółka PKP, jako podmiot zarządzający kluczową infrastrukturą dworcową, miałaby odmawiać najmu powierzchni reklamowych lub lokali innego podmiotu wyłącznie z tego powodu, że prowadzi on działalność konkurencyjną wobec Grupy PKP, to taka odmowa mogłaby zostać uznana za nadużycie pozycji dominującej”.

Gdy w kwietniu 2026 r., po ogłoszeniu przez RegioJet wycofania się z polskich tras, Malepszak został poproszony przez portal Rynek Kolejowy o odniesienie się do stawianych przez czeskiego przewoźnika zarzutów o ograniczanie konkurencji przez Grupę PKP. – *Ten wątek ma charakter marginalny* – odpowiedział wiceminister. – *Absolutnie kluczowym elementem niepowodzenia RegioJet w Polsce jest brak zapewnienia w grudniu odpowiedniej liczby taboru i personelu.*

Na grudzień 2025 r. RegioJet zaplanował rozbudowę oferty, ale w ostatniej chwili odwołał uruchomienie dużej części połączeń – większość z nich zaczęła jeździć w lutym i marcu 2026 r. Przypominało to kłopoty, które miały zarówno Koleje Śląskie, gdy w 2012 r. w ogromnym chaosie przejmowały obsługę całego regionu, jak i Arriva, która w 2007 r., rozpoczynając działalność na Kujawach i Pomorzu, odwołała setki połączeń, jednocześnie borykając się z takimi problemami jak nieuwzględnianie jej pociągów w

obsługiwanych przez PKP systemach informacji dworcowej. Prawie 20 lat później zmierzył się z tym RegioJet.

Bardzo pożądane

Reakcje PKP na wejście RegioJetu na polskie tory nie były więc niczym nowym. A wyglądało na to, że teraz będzie inaczej. – *Konkurencja na torach jest szansą dla Polski – może się zwiększyć udział kolei w przewozach pasażerskich* – mówił prezes PKP Intercity Janusz Malinowski jesienią 2024 r. na debacie „Gazety Wyborczej”. – *Kiedy pojawi się kolejny przewoźnik oprócz PKP Intercity, to jest dla rynku bardzo pożądane, bo poprawi się oferta dla mieszkańców naszego kraju.*

Przychylnie o konkurencji wypowiadał się wkrótce po objęciu stanowiska minister infrastruktury Dariusz Klimczak: – *Kluczem do spełnienia oczekiwań pasażerów jest konkurencja* – mówił w TVP Info na początku 2024 r., ale po wejściu RegioJetu rozkręcił rękami swojego kolegi z Polskiego Stronnictwa Ludowego, wiceprezesa PKP Dariusza Grajdy, działania mające na celu pokrzyżowanie planów czeskiej firmie

Naiwnością Radima Jančury było to, że uwierzył w deklaracje polskich polityków i założył, że ziści się pozytywny dla jego firmy scenariusz.

Czeski przewoźnik zostawił przyczółek w postaci międzynarodowych pociągów relacji Praga – Warszawa i Praga – Kraków – Przemysł. I oświadczył: „Jesteśmy gotowi powrócić, gdy rynek będzie rzeczywiście otwarty i zapewni uczciwe oraz transparentne warunki dla wszystkich przewoźników”.

KAROL TRAMMER

Uchyła się art. 22a” – ten krótki zapis po cichu umieszczony przez Ministerstwo Infrastruktury w projekcie zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, może zabetonować rynek kolejowy w Polsce.

Wyłom, czyli gamechanger

Artykuł 22a nakazuje samorządom wojewódzkim – po zakończeniu obecnie obowiązujących umów – zlecenie usług przewoźnikom kolejowym, którzy zostaną wybrani w przetargach. Podczas trwających w latach 2018-2021 uzgodnień Polski z Komisją Europejską ustalono następujące terminy: grudzień 2020 r. jako ostatni moment na powierzenie wykonywania przewozów bez przetargów oraz grudzień 2030 r. jako ostateczny termin wygaśnięcia umów zawartych z wolnej ręki.

Jeśli zniknie artykuł 22a, to samorzady województw nie będą musiały organizować przetargów i w dalszym ciągu będą mogły z wolnej ręki powierzać realizację przewozów należącym do siebie spółkom.

Punkt mający na celu rezygnację z wyłaniania przewoźników kolejowych w przetargach wrzucono do projektu już w czasie trwania prac legislacyjnych. Zapisu „Uchyła się art. 22a” nie było w pierwszej wersji projektu z czerwca 2025 r., pojawił się w lutym 2026 r. wśród dziesiątek zagadnień odnoszących się głównie do transportu autobusowego. O tej wrzutce dotyczącej rynku kolejowego resort słowem nie wspominał ani w uzasadnieniu projektu, ani w ocenie skutków regulacji.

Pierwsza publiczna wypowiedź o tym, że Ministerstwo Infrastruktury dąży do rezygnacji z przetargów, pojawiła się w grudniu 2025 r. Nie pochodziła jednak od przedstawiciela resortu, lecz padła z ust marszałka województwa lubuskiego Sebastiana Ciemnoczołowskiego, który na sesji sejmiku powiedział, że Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad „wyłomem” w przepisach: – *Wyłom ma polegać na tym, że województwa w Polsce, w tym województwo lubuskie, będą mogły – taki jest cel, czy on się zrealizuje, nie wiemy – powierzać przewozy kolejowe własnym spółkom. Własnym, ale nie innym. To byłby gamechanger – mówił Ciemnoczołowski, gdy sejmik decydował o utworzeniu spółki Lubuski Transport Publiczny, która ma zająć się realizacją przewozów kolejowych w tym regionie. Marszałek podkreślił, że szykowana przez resort zmiana jest „bardzo ważnym uzasadnieniem dla powołania własnego podmiotu”, a radni jednogłośnie zagłosowali za jego powstaniem.*

To nie są moje propozycje

W marcu 2026 r. od dążeń swojego resortu zdystansował się odpowiedzialny za kolej wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak: „To nie są moje propozycje” – oznajmił na portalu X. – „Nie ma żadnej mojej wypowiedzi wskazującej na jakieś obietnice w tym temacie”. Rzeczywiście, za

Samorządowa wrzutka

Resort infrastruktury chce utrzymać regionalne monopole na kolei



• Już w połowie polskich województw powstały samorządowe spółki kolejowe. Pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Kolei Wielkopolskich na stacji Kutno.

prace nad nowelizacją mającą po cichu usunąć artykuł 22a odpowiada wiceminister Stanisław Bukowiec z Polskiego Stronnictwa Ludowego, który w resorcie zajmuje się drogami oraz pełni funkcję pełnomocnika rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Wrzutka Bukowca to odpowiedź na oczekiwania płynące z regionów, w których działają przewoźnicy samorządowi. Mapa polityczna wygląda tak, że w większości tych województw – mazowieckim, łódzkim, śląskim, dolnośląskim i wielkopolskim – współrządzi PSL, a we władzach części spółek zasiadają członkowie tej partii (spośród regionów, w których funkcjonują przewoźnicy samorządowi, obecnie tylko w województwie małopolskim rządzi Prawo i Sprawiedliwość).

Pierwszy wyraźny sygnał, że samorzady chcą rezygnacji z przetargów, popłynął w listopadzie 2025 r. z odbywającego się w Łodzi konwentu marszałków województw – odbyła się tam debata „Rola kolei regionalnych w zapewnieniu bezpieczeństwa państwa kontra konkurencyjne procedury przetargowe” oraz przyjęto skierowane do rządu stanowisko głoszące, że „województwy przewoźnicy, w których 100% udziałów posiadają samorzady województw, jako podmioty wewnętrzne, mogą natychmiast dostosować swoje działania do potrzeb bezpieczeństwa narodowego”.

Monopole regionalne

Choć Ministerstwo Infrastruktury chciało przeprowadzić zmianę bez rozgłosu, to przeciwko wykreśleniu artykułu 22a wystąpił Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, który zaznaczył, że brak

przetargów „może skutkować obniżeniem jakości usług oraz wzrostem ich cen” i niezbędne będzie poinformowanie Komisji Europejskiej o planowanych zmianach.

Przyjęcie 2030 r. jako ostatecznego terminu obowiązywania umów zawartych z wolnej ręki było bowiem jednym z zobowiązań Polski, dzięki któremu komisja Europejska zaakceptowała udzielenie przez polski rząd w latach 2004-2015 w sumie ponad 6 mld zł pomocy publicznej dla Polregio. Spółka ta wyraziła więc sprzeciw wobec uchylenia artykułu 22a, wskazując, że może to oznaczać konieczność zwrotu otrzymanej przez nią pomocy, co może skończyć się jej upadłością. Dla Polregio nie bez znaczenia jest również to, że brak konieczności ogłaszania przetargów może zachęcić następne samorzady do tworzenia własnych przewoźników, co zawsze skutkuje zmniejszeniem roli Polregio.

Kolejnym regionem, który w grudniu 2025 r. powołał swoją spółkę jest samorząd województwa lubelskiego: Lubelskie Koleje początkowo mają tylko zarządzać taborem należącym do samorządu, ale po 2030 r. – gdy skończy się umowa z Polregio – mają zająć się przewozami. Tym samym już połowa województw stworzyła swoje spółki kolejowe.

We wrześniu 2025 r. minęło 25 lat od uchwalenia ustawy o restrukturyzacji PKP, której celem było odejście od monopolu tego przedsiębiorstwa. Po ćwierćwieczu reform okazuje się, że rząd obrał kierunek na utrzymanie regionalnych monopolii przewoźników samorządowych, którzy przy braku przetargów nadal będą mogli dyktować koszty swoim właścicielom.

KAROL TRAMMER

Pożeranie się osobników tego samego gatunku wskutek głodu, zagęszczenia populacji – brzmi definicja kanibalizmu w słowniku języka polskiego. Natomiast w języku przedstawicieli Grupy PKP słowo „kanibalizm” oznacza pojawienie się na trasach dalekobieżnych połączeń innych przewoźników niż PKP Intercity.

Uczciwa konkurencja

W lutym 2026 r. rzecznik prasowy spółki PKP Intercity Michał Wrzosek we wpisie na portalu X orzekł: „Polska Kolej ma już wystarczającą konkurencję: na drogach, dworcach autobusowych, lotniskach. Polski system kolejowy jest jednym z najbardziej zliberalizowanych w Europie. Dobry system kolejowy to taki który jest stabilny i oferuje rosnącą podaż miejsc i nowych połączeń, a nie taki, który kanibalizuje ofertę jednych przewoźników kosztem drugich”.

Słowa Wrzoska o kanibalizowaniu oferty były reakcją na uruchamianie na polskich torach komercyjnych połączeń czeskich przewoźników Leo Express i RegioJet.

W ustach przedstawicieli Grupy PKP przeciwieństwem kanibalizmu jest uczciwa konkurencja. Prezes PKP Intercity Janusz Malinowski w wywiadzie opublikowanym przez portal Rynek Kolejowy 18 września 2025 r., a więc w dniu premiery czeskiego przewoźnika RegioJet na polskich trasach, powiedział: – *Dla nas największą konkurencją jest transport samochodowy, najważniejsze jest to, żeby konkurencja wewnątrzgaleziowa na kolei była uczciwa.*

Gdy prezes PKP Intercity domaga się uczciwej konkurencji, kierowana przez niego spółka regularnie włącza w składy komercyjnych pociągów ExpressInterCity wagony zmodernizowane z funduszy Krajowego Planu Odbudowy, mimo że warunkiem dofinansowania przyznanego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych jest używanie tych wagonów tylko do dotowanych z budżetu państwa połączeń InterCity. Łamiąc ten wymóg, przewoźnik z Grupy PKP wykorzystuje dotowane zasoby do uruchamiania komercyjnych połączeń i naraża się na zwrot przyznanej dotacji.

Gdy RegioJet ogłosił, że z początkiem maja 2026 r. wycofuje się z tras w Polsce, państwowy przewoźnik w wydanym oświadczeniu pożegnał czeską firmę takimi oto słowami: „Spółka PKP Intercity pozostaje otwarta na uczciwą konkurencję”.

Konkurencja jest nieunikniona

Prowadzenie nieuczciwej konkurencji i stosowanie kanibalizmu Grupa PKP już kilkanaście lat temu zarzucała spółce Przewozy Regionalne, która po przejściu pod koniec 2008 r. z Grupy PKP w ręce samorządów województw, zaczęła rozwijać komercyjne połączenia InterRegio.

Były to kursujące w latach 2009-2015 niedotowane pociągi dalekobieżne obsługiwane podmiejskimi składami EN57

Powrót kanibalizmu

Antykonkurencyjna narracja Grupy PKP jest taka sama jak kilkanaście lat temu



• „*To, co robią Przewozy Regionalne, to kanibalizm*” – mówił prezes PKP Andrzej Wach. Obsługiwany składem EN57 pociąg InterRegio do Wrocławia na stacji Kielce, 2013 r.

lub wagonami piętrowymi. – *To po prostu zwykle pociągi podmiejskie, puszczone wbrew założeniom konstrukcyjnym na dalekie trasy. Teraz tylko czekać aż relacje międzynarodowe zaczną obsługiwać tramwaje, autobusy miejskie zaczną jeździć za granicę, a przewoźnicy towarowi zapropnują tani transport węglarkami na wakacje* – komentował w 2009 r. Paweł Ney, ówczesny rzecznik prasowy PKP Intercity. Spółka ta w oficjalnej informacji prasowej napisała, że wejście Przewozów Regionalnych na trasy dalekobieżne to „sen gęsi o byciu ląbędziem”.

PKP Intercity wpadło w panikę, gdyż podmiejskie składy na trasach Warszawa – Kraków, Warszawa – Poznań czy Kraków – Wrocław – Poznań natychmiast wypełniły się pasażerami, skutczonymi niskimi cenami biletów. Na przykład na trasie Warszawa – Kraków zdominowanej wówczas przez pociągi ekspresowe PKP Intercity z biletami za 97-107 zł, podróż pociągiem InterRegio kosztowała 38,50 zł.

W 2010 r. pasażerowie odbyli pociągami InterRegio 18,2 mln podróży, a pociągami PKP Intercity 37,1 mln podróży. Oznacza to, że spółka Przewozy Regionalne – wykorzystując podmiejski tabor i stagnację oferty przewozowej PKP Intercity – w nieco ponad rok zdobyła jedną trzecią rynku przewozów dalekobieżnych na kolei. Władze PKP oczywiście uznały to za kanibalizm.

– *Konkurencja między przewoźnikami jest nieunikniona, pamiętajmy jednak, aby nie uruchamiać kanibalizmu. Pasażer tego nie*

oczekuje – mówił w 2009 r. ówczesny prezes PKP Andrzej Wach. A w 2010 r. w rozmowie z „Dziennikiem Gazetą Prawną” oznajmił: – *To, co robią Przewozy Regionalne, to kanibalizm. Wbrew zasadom zdrowej konkurencji podbijają klientów PKP Intercity.*

Ministerstwo niepokoju

W walkę z połączeniami InterRegio mocno zaangażowało się Ministerstwo Infrastruktury: Juliusz Engelhardt, który w latach 2008-2010 z ramienia Polskiego Stronnictwa Ludowego pełnił funkcję wiceministra odpowiedzialnego za kolej, wysłał w sierpniu 2009 r. pismo do wszystkich marszałków województw: „Z niepokojem obserwuję uruchamianie przez spółkę Przewozy Regionalne dużej liczby połączeń typu InterRegio” – pisał Engelhardt. – „Uruchomienie przez spółkę Przewozy Regionalne połączeń typu InterRegio spowodowało pogorszenie warunków ekonomicznych przewozów dokonywanych przez spółkę PKP Intercity”.

Na początku maja 2010 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie wpuściła pociągów InterRegio na tory i przez miesiąc wstrzymywała ich kursowanie. – *Decyzja PKP PLK jest słuszną i jest efektem zjawiska, o którym PKP alarmowało już kilkanaście miesięcy temu, czyli kanibalizmu rynku* – oznajmił wówczas Michał Wrzosek, który wtedy był rzecznikiem prasowym PKP, a dziś jest rzecznikiem PKP Intercity.

KAROL TRAMMER

Wygłąda na to, że przynajmniej do końca obecnej dekady pociągi PKP Intercity nie przekroczą granicy polsko-słowackiej. Tymczasem Słowacja i Węgry już od czterech lat apelują o uruchomienie połączeń Kraków – Tarnów – Nowy Sącz – Preszów – Koszyce – Budapeszt.

Polska jest w tej kwestii sceptyczna

Uruchomienie tych pociągów miało być kolejnym etapem rozwoju oferty na trasie Budapeszt – Koszyce, na której w 2021 r. zwiększono liczbę połączeń z dwóch do siedmiu dziennie. Obecnie ze stolicy Węgier do słowackich Koszyc pociągi EuroCity odjeżdżają o 6:25, 8:25, 10:25, 12:25, 14:25, 16:25 i 18:25.

We wrześniu 2022 r. ówczesny minister transportu Słowacji Andrej Doležal zaprosił ministra infrastruktury w rządzie Prawa i Sprawiedliwości Andrzeja Adamczyka do Starej Lubowli i przedstawił mu propozycję, aby pociągom relacji Budapeszt – Koszyce wydłużyć trasę do Krakowa przez Muszynę, Nowy Sącz i Tarnów. – *Na początku w układzie trzech połączeń dziennie z wizją regularnej oferty w takcie dwugodzinnym – mówił poświęconemu Europie Środkowej portalowi Port Europa Martin Petro ze słowackiego resortu transportu. – Projekt popiera strona węgierska, Polska jest w tej kwestii sceptyczna.*

W listopadzie 2022 r. na naradzie środkowoeuropejskich kolei propozycję ponowili przedstawiciele słowackiego przewoźnika Železničná Spoločnosť. Ale polskie władze stały na stanowisku, że połączenie będzie miało sens dopiero po wybudowaniu linii Podłęża – Piekiełko. – *Usprawni ona połączenia w relacji Kraków – Muszyna przez Nowy Sącz i znacznie skróci czas przejazdu w porównaniu z połączeniem przez Tarnów. Wówczas będą mogły być opracowane rozwiązania dotyczące rozkładu jazdy dla połączeń przez Muszynę na Słowację i dalej – przekonywał w listopadzie 2022 r. Szymon Huptys, ówczesny rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury. Ale już zaledwie miesiąc później, w grudniu 2022 r., ministerstwo ogłosiło zamiar uruchomienia pociągów relacji Kraków – Koszyce – Budapeszt, zastrzegając, że „usługa będzie realizowana najwcześniej od 1 stycznia 2024 r. w przypadku jej akceptacji przez strony współpracujące w uruchomieniu połączenia międzynarodowego”. Połączenia po dziś dzień nie uruchomiono.*

W najbliższym czasie nie jest planowane

W październiku 2024 r. sprawą braku pociągów PKP Intercity przekraczających granicę ze Słowacją zajęła się posłanka Koalicji Obywatelskiej i przewodnicząca polsko-słowackiej grupy parlamentarnej Małgorzata Pępek. „Z przykrością należy stwierdzić, iż hamulcowym była tylko strona polska” – napisała w interpelacji do Ministerstwa Infrastruktury. – „Słowackie i

Pociąg przez Piekiełko

Polska od kilku lat zwodzi Słowację i Węgry w sprawie uruchomienia pociągów na trasie Kraków – Koszyce – Budapeszt



węgierskie ministerstwa transportu proponowały uruchomienie trzech par pociągów dziennie na trasie Budapeszt – Koszyce – Muszyna – Kraków i tylko strona polska reprezentowana przez rząd PiS mówiła temu pomysłowi »nie«.

Po roku rządu Donalda Tuska nic się nie zmieniło: w udzielonej w grudniu 2024 r. odpowiedzi na jej interpelację wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak oznajmił, że uruchomienie pociągów PKP Intercity przekraczających granicę polsko-słowacką „w najbliższym czasie nie jest planowane”. Swoją odpowiedź Malepszak zakończył następującymi słowami: „Kształt oferty przewozowej stanowi kompromis pomiędzy oczekiwaniami podróżnych, możliwościami finansowymi organizatora publicznego transportu zbiorowego i uwarunkowaniami związanymi z infrastrukturą kolejową, dostępnością taboru i innymi czynnikami technicznymi po stronie PKP Intercity jak również PKP Polskich Linii Kolejowych, a w przypadku połączeń międzynarodowych zależy także od wielomiesięcznych uzgodnień z partnerami zagranicznymi”. Tyle że akurat w przypadku połączenia Kraków – Koszyce – Budapeszt partnerem, który od kilku lat przeciąga uzgodnienia, jest Polska. Ale nasi południowi sąsiedzi wciąż nie zaprzestali starań.

Ministerstwo rozważa możliwość

Kwestię połączenia Kraków – Koszyce – Budapeszt poruszył w listopadzie

2024 r. słowacki minister transportu Jozef Ráž na odbywającym się w Bratysławie spotkaniu z ministrem infrastruktury Dariuszem Klimczakiem. Gdy słowacki minister zwrócił uwagę na problem niewykorzystanego potencjału kolei w relacjach między obydwojma krajami, delegacja z polskiego ministerstwa zaczęła opowiadać o planowanej linii Podłęża – Piekiełko i o tym jak skróci ona czas jazdy pociągów z Krakowa do Preszowa, Koszyc i dalej w kierunku Budapesztu.

Zapowiedź skrócenia czasu przejazdu nieistniejącego połączenia wywołała lekką konsternację strony słowackiej. O braku zrozumienia w czasie bratysławskich rozmów w listopadzie 2024 r. świadczy przede wszystkim to, że gdy Słowacy mówili o niewykorzystanym potencjale kolei, to Polacy nie podjęli kwestii wykorzystania istniejących możliwości, lecz uciekli w wizje na przyszłość.

Pół roku po spotkaniu w Bratysławie wyglądało jednak na to, że polska strona doszła do refleksji, że z uruchomieniem połączeń PKP Intercity przez granicę polsko-słowacką nie trzeba czekać aż do wybudowania linii Podłęża – Piekiełko. W maju 2025 r. rzeczniczka prasowa resortu infrastruktury Anna Szumańska powiedziała portalowi Twój Sącz, że pod uwagę jest brane uruchomienie połączeń od grudnia 2026 r. lub grudnia 2027 r.: – *Ministerstwo Infrastruktury rozważa możliwość uruchomienia przewozów kolejowych na odcinku Kraków – Muszyna – Koszyce od rozkładu jazdy pociągów 2026/2027 lub 2027/2028, po zakończeniu prac na linii kolejowej Tarnów – Muszyna. Połączenie jest wstępnie planowane w liczbie dwóch-trzech par dziennie.*

Prowadzone są zaawansowane prace

Remont na linii Tarnów – Muszyna już dobiegł końca, lecz sygnały płynące obecnie z ministerstwa wskazują na to, że połączenie nie zostanie uruchomione ani pod koniec 2026 r., ani pod koniec 2027 r. Znowu bowiem zaczyna zwyciężać podejście, by czekać z tym do powstania linii Podłęża – Piekiełko.

W tej sytuacji posłanka Małgorzata Pępek w lutym 2026 r. wystosowała do resortu infrastruktury kolejną interpelację, pytając o możliwość uruchomienia połączeń PKP Intercity przez polsko-słowacką granicę w Zwardoniu i dalej przez Żylinę, Trenczyn i Trnavę do Bratysławy.

W odpowiedzi na interpelację szefowej polsko-słowackiej grupy parlamentarnej wiceminister Piotr Malepszak oznajmił: ►

► „W Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są zaawansowane prace nad polepszeniem oferty kolejowej z Polski na Słowację. Ma ona jednak dotyczyć w szczególności ciągu Kraków – Nowy Sącz – Koszyce z możliwością dalszego trasowania do Budapesztu. W tym temacie Ministerstwo Infrastruktury współpracuje z Ministerstwem Transportu Republiki Słowacji, efektem czego jest deklaracja uruchomienia wskazanego połączenia nie później niż w grudniu 2030 r.”

Jak widać, wciąż nieistniejące połączenie – o którego uruchomienie Słowacja przy wsparciu Węgier od czterech lat apeluje do Polski – zdążyło już stać się argumentem, aby wstrzymać się z wprowadzeniem pociągów PKP Intercity na inną linię przekraczającą polsko-słowacką granicę.

Nikt nie chce tego głośno powiedzieć

Czekanie z uruchomieniem pociągów relacji Kraków – Koszyce – Budapeszt na powstanie linii Podłęże – Piekiełko skutkuje tym, że stworzenie połączeń PKP Intercity przez granicę Polski i Słowacji jest nieustannie odsuwane w czasie.

W 2022 r., gdy Słowacja złożyła Polsce propozycję, zapowiadano, że linia Podłęże – Piekiełko zostanie zbudowana na przełomie 2027 i 2028 r. Obecnie wskazywanym terminem otwarcia jest 2030 r., ale jest już on coraz mniej realny – chociażby ze względu na opóźnienia w przetargach. A trzeba się też liczyć z problemami, które mogą wystąpić podczas budowy nowej linii na wyżynnym terenie. – *Nikt nie chce tego głośno powiedzieć, ale linii nie uda się zbudować przed 2032 r.* – usłyszeliśmy od osoby związanej z przedsięwzięciem.

Gdy nowa linia powstanie, pociągi dojadą z Krakowa do Nowego Sącza w około godzinę. Dziś najszybszy pociąg jedzie między tymi miastami 2 godz. 18 min.

Projekt rozkładu jazdy opracowany w 2022 r. w słowackim ministerstwie zakłada, że istniejącymi liniami pociąg jechałby z Krakowa do Koszyc 5 godz. 9 min., a do Budapesztu 8 godz. 38 min. Natomiast po otwarciu linii Podłęże – Piekiełko możliwe będzie dojechanie z Krakowa do Koszyc w około 3 godz. 50 min., a do Budapesztu w około 7 godz. 20 min.

Doskonały moment

Ta nieco ponad godzina różnicy stała się pretekstem do zablokowania na lata uruchomienia połączenia Kraków – Koszyce – Budapeszt. Najpierw tego pretekstu używali przedstawiciele rządu PiS, którzy zwłaszcza w okresie bliskiej przyjaźni z rządem Viktora Orbána woleli snuć wizję kolei dużych prędkości mającej w nieokreślonej przyszłości połączyć Polskę z Węgrami. Potem pretekst przejęli politycy rządu Donalda Tuska niechętni do podejmowania wspólnych przedsięwzięć zarówno ze Słowacją pod rządami Roberta Ficy, jak i z Węgrami pod rządami Orbána.

W ostatnich miesiącach Węgry kojarzyły się polskim politykom głównie z azylem politycznym udzielonym przez rząd Orbána Zbigniewowi Ziobrze. Tę kwestię minister infrastruktury Dariusz Klimczak zdołał nawet połączyć z zakupem przez PKP Intercity używanych wagonów z Niemiec. – *To są w bardzo dobrym stanie wagony, które mogą jeździć 200 km/h* – mówił w lutym 2026 r. w radiu RMF. – *I to, co ważne dla polityków PiS: mają homologację międzynarodową – na przykład można bez problemu dojechać na Węgry. Więc niech tak ich krytykują, bo nie wiadomo kiedy będą mogli z nich skorzystać.*

W kwietniu 2026 r. doszło w Węgrzech do zmiany politycznej – wybory wygrała partia Tisza, kładąc kres 16-letniemu rządowi Viktora Orbána. Gdy tylko zostały ogłoszone wyniki, szef Tiszy Péter Magyar zapowiedział, że z pierwszą wizytą zagraniczną uda się do Polski. – *Polska i Węgry znów mogą być bardzo bliskimi przyjaciółmi* – mówił, podkreślając potrzebę nie tylko zacieśnienia współpracy gospodarczej i kulturalnej, ale także rozwoju oferty połączeń kolejowych.

Natychmiast odniósł się do tego minister infrastruktury Dariusz Klimczak, który na portalu X zwrócił się do Pétera Magyara: „Szanowny Panie Premierze elekcie, wspomniął Pan dzisiaj o ustanowieniu bezpośredniego połączenia kolejowego Węgier z Polską. Dziękuję za te słowa i zainteresowanie rozwojem połączeń między naszymi krajami. Bezpośrednie połączenia kolejowe już dziś funkcjonują: dwa z Warszawy i dwa z Krakowa. Obserwujemy jednak spadek liczby podróżnych na tej trasie, podczas gdy liczba pasażerów np. do Wiednia i Pragi wzrasta. Dziś jest doskonały moment, by odwrócić tę tendencję. Chciałbym, aby ta oferta była jeszcze bardziej atrakcyjna zarówno dla polskich, jak i węgierskich pasażerów”.

Ze stolicy do stolicy

Bezpośrednie połączenie Polski, Słowacji i Węgier obecnie zapewnia pociąg InterCity „Batory” relacji Warszawa – Katowice – Ostrawa – Bratysława – Budapeszt oraz kursujące na tej trasie wagony w nocnym pociągu InterCity „Chopin” (przełączane na czeskiej stacji Břeclav do składu EuroNight „Metropol” Praga – Budapeszt). Z Krakowa do Bratysławy i Budapesztu jedzie jeden wagon przełączany na czeskiej stacji Bohumín z pociągu InterCity „Prater” do pociągu „Batory”. Nocne połączenie z Przemyśla i Krakowa do Bratysławy i Budapesztu zapewniają dwa wagony w pociągu Intercity „Carpatia” przełączane na stacji Bohumín do pociągu „Chopin”.

Oparcie oferty na wagonach przełączanych między różnymi pociągami wiąże się z czasochłonnymi manewrami wydłużającymi czas podróży – może być to jedną z przyczyn spadającej liczby podróży koleją między Polską a Węgrami, co polski

minister infrastruktury na dzień dobry wytknął Péterowi Magyarowi.

Przełączanie na stacji Bohumín wagonu relacji Kraków – Bratysława – Budapeszt z pociągu „Prater” do pociągu „Batory” zajmuje ponad godzinę (od 12:12 do 13:34). W efekcie podróż z Krakowa do Budapesztu trwa 9 godz. 28 min. To o około godzinę dłużej niż jechałby proponowane przez Słowację pociągi relacji Kraków – Tarnów – Nowy Sącz – Preszów – Koszyce – Budapeszt. Z kolei przełączanie wagonów relacji Przemyśl – Kraków – Bratysława – Budapeszt między nocnymi pociągami „Carpatia”, „Chopin” i „Metropol” skutkuje dwoma około półtoragodzinnymi postojami w Czechach: na stacji Bohumín (od 0:11 do 1:30) i na stacji Břeclav (od 3:19 do 4:53). W efekcie podróż z Krakowa do Budapesztu trwa aż 11 godz. 33 min. Choć przy nocnych podróżach jak najkrótszy czas jazdy nie jest kluczową kwestią, to jednak jest on aż o trzy godziny dłuższy od tego możliwego do osiągnięcia na trasie przez Koszyce, którą proponuje Słowacja.

Jako że wszystkie pociągi z Polski jadą do Słowacji i Węgier przez Czechy, to obsługują one jedynie południowo-zachodni skrawek Słowacji, na którym leży Bratysława. Wpisuje się to w priorytet kształtowania oferty międzynarodowej, jakim jest – co zaznaczał wiceminister Piotr Malepszak w odpowiedzi na interpelację posłanki Małgorzaty Pepek – „zapewnienie połączenia stolicy kraju ze stolicami krajów sąsiadujących z Polską”. Tyle że Słowacja to kraj cechujący się niezwykle peryferyjną lokalizacją stolicy (wszak granica miasta Bratysława styka się z Austrią i Węgrami). Obecnie funkcjonujące połączenie ze stolicą nie komunikuje więc Polski z większością regionów Słowacji. Proponowane przez naszych południowych sąsiadów pociągi połączyłyby Polskę ze wschodnią Słowacją oraz leżącymi tam Koszycami i Preszowem, drugim i trzecim najludniejszymi miastami tego kraju.

Odcinek Muszyna – Plaveč, którym pociągi z Krakowa do Budapesztu miałyby przekraczać polsko-słowacką granicę, działa w ruchu pasażerskim tylko w zimowe i letnie weekendy, gdy jeździ uruchamiany przez przewoźnika Železničná Spoločnosť pociąg „Beliansky Express” relacji Poprad – Muszyna. Dawniej kursowały tędy takie pociągi jak EuroCity „Józef Bem” relacji Warszawa – Kraków – Koszyce – Budapeszt czy „Tarnovia” i „Prešovčan” relacji Kraków – Koszyce. Międzynarodowe połączenia dalekobieżne nie jeżdżą przez Muszynę od 2009 r. Odcinek Muszyna – Plaveč jest jednym z trzech odcinków łączących polską i słowacką sieć kolejową. Odcinek Zwardoń – Skalité działa tylko w ruchu lokalnym, a na odcinku Łupków – Medzilaborce ruch zawieszono. Granica ze Słowacją to jedyna wewnątrzlinijna granica Polski, której nie przekracza żaden pociąg PKP Intercity.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Smaczna Kolejowa

Ulica Kolejowa na warszawskiej Woli gwałtownie zmieniła swój charakter. W miejscu zakładów przemysłowych, magazynów, składów złomu i bocznic kolejowych wyrosło budownictwo mieszkaniowe. Prawie do teraz trwała natomiast restauracyjka „Smaczna Kolejowa”. Przytulnie było w drewnianej budzie ogrzewanej piecem na drewno, karmiła bardzo dobrze i miała licznych bywalców-miłośników. Gdy nasz znajomy, żyjący ostatnio zagranicą, odwiedził Warszawę, swe pierwsze kroki skierował do „Smacznej”. Akurat trafił na jej rozbiórkę. – Dobrze, pocieszał się, że nie przyjechałem później, gdy stanie tu blok mieszkalny, bo myślałbym, iż „Smaczna” to było moje urojenie, senna halucynacja.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Salmopol”

Gliwice – Zwardoń

Pociąg Kolei Śląskich „Salmopol” jeździ z Gliwic do Zwardonia przez Knurów, Rybnik, Żory, Czechowice-Dziedzice, Bielsko-Białą, Żywiec i Węgierską Górkę. Pociąg nosi nazwę od Przełęczy Salmopolskiej w Beskidzie Śląskim, której skrótowa nazwa to Salmopol (sam Salmopol to leżąca poniżej przełęczy część miasta Szczyrk). Przełęcz położona jest na wysokości 934 metrów n.p.m. i biegą stąd szlaki turystyczne na Malinowską Skałę, Baranią Górę, Klimczok czy Trzy Kopce Wiślańskie. Przez przełęcz przechodzi wybudowana w latach 60. XX wieku pełna serpentyn szosa łącząca Szczyrk z Wisłą – Przełęcz Salmopolska to najwyższy punkt na tej drodze. Na Przełęczy Salmopolskiej stykają się granice gmin Szczyrk, Wisła i Brenna, a także powiatów cieszyńskiego i bielskiego oraz Śląska Cieszyńskiego i Małopolski. Choć trasa pociągu „Salmopol” przebiega kilkanaście kilometrów od Przełęczy Salmopolskiej, to jego nazwa całkiem nieźle pasuje do pociągu łączącego Śląsk z Żywiecczyną, która – choć duża jej część wraz z samym Żywcem leży w granicach województwa śląskiego – jest częścią Małopolski.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Dbanie o dobre samopoczucie pracowników to istotny element kultury organizacyjnej Polskich Linii Kolejowych S.A. Już kilkudziesięciu liderów wzięło udział w szkoleniu Wellbeing Manager, by rozwijać swoje kompetencje w zakresie dobrostanu pracowników. Jesteśmy przekonani, że wysoki poziom funkcjonowania personelu to efekt połączonych wysiłków – indywidualnej odpowiedzialności pracownika za swój własny dobrostan i kompetencji zarządczych liderów, dzięki którym zespoły funkcjonują na bazie wzajemnego szacunku, zaufania i dobrej współpracy”

Źródło: dwumiesięcznik „Infrator”

Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Biegam tu i tam po Westbahnhofe, potem pędzę za tragarzem, który zawozi moje walizki na koniec trzeciego peronu, musimy zawrócić, ponieważ właściwy wagon stoi teraz na piątym peronie, a do Salzburga odchodzą o tej porze dwa pociągi. Na piątym peronie pociąg jest jeszcze dłuższy niż na trzecim, musimy brnąć po żwirze do ostatniego wagonu. Tragarz domaga się teraz zapłaty, uważa, że to skandal i typowa sprawa, ale potem pomaga mi jednak, ponieważ dałam mu dziesięć szylingów więcej, ale skandal pozostaje skandalem. Wolałabym, żeby nie dał się przekupić dziesięcioma szylingami. Wtedy musiałabym wrócić, wtedy za godzinę byłabym w domu. Pociąg rusza, ostatkiem sił udaje mi się jeszcze zatrzasnąć drzwi, które otwierają się raptownie i chcą mnie pociągnąć za sobą. Siedzę na walizkach, póki nie przyjdzie konduktor i nie zaprowadzi mnie do przedziału. Pociąg nie chce się wykoleić przed Attnang-Puchheim, zatrzymuje się na krótko w Linzu, nigdy nie byłam w Linzu, zawsze przejeżdżałam, Linz nad Dunajem, nie chcę oddalać się od brzegów Dunaju”

Ingeborg Bachmann*, „Malina” (przełożył Sławomir Błaut)

*austriacka eseistka, poetka i pisarka, żyła w latach 1926-1973

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.