

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

KOALICJA PRZYJACIÓŁ NEWAGU



**Jak politycy ukrecają łeb
aferze z pociągami Impuls**

PRZEWOZY TOWAROWE

To nie koniec związania PKP Cargo

W 2024 r. liczba pracowników spółki PKP Cargo zmniejszyła się z 14 tys. do 10 tys. Stało się to w okresie tymczasowych rządów Marcina Wojewódki – ten specjalista od prawa pracy i zwalniania pracowników pełnił obowiązki prezesa PKP Cargo od kwietnia 2024 r. do stycznia 2025 r. W listopadzie 2024 r., na koniec procesu masowych zwolnień, Wojewódka mówił radiu RMF: – *Jestem po to, żeby po tych paru latach trudnych sytuacji, złych decyzji, które podejmowano, utrzymać spółkę z 10 tys. potrzebnych miejsc pracy.*



● Udział PKP Cargo w rynku jest obecnie najmniejszy w historii spółki.

Od lutego 2025 r. prezesem PKP Cargo jest Agnieszka Wasilewska-Semail. Wywodzi się ona z bankowości – pracowała w ING Banku, PKO Banku Polskim i Citibanku Handlowym. W latach 2014-2020 zasiadała w zarządzie spółki Rafako, która obecnie znajduje się w upadłości.

Odejście Marcina Wojewódki z zarządu PKP Cargo nie zatrzymało redukcji zatrudnienia. W czerwcu 2025 r. kierowany przez Wasilewską-Semail zarząd PKP Cargo ogłosił kolejne zwolnienia grupowe: w 2025 r. pracę stracić ma 1041 osób, a w 2026 r. 1388 osób. Dwie fale zwolnień mają objąć między innymi 169 pracowników drużyn manewrowych, 232 rewidentów taboru i 839 maszynistów. Związek Zawodowy Maszynistów alarmuje, że PKP Cargo chce się pozbyć jednej trzeciej obecnie zatrudnionych maszynistów. „To nie jest reorganizacja. To demontaż zdolności operacyjnych narodowego przewoźnika” – napisał szef związku Leszek Miętek w liście otwartym do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka. – „Niestety nie podjęto realnych działań odbudowujących pozycję rynkową PKP Cargo. Nie szukano skutecznie kontraktów, nie rozwijano oferty, nie inwestowano w tabor”.

Nie udało się zrealizować priorytetu zarządczego przyjętego w 2024 r. przez tymczasowy zarząd Marcina Wojewódki: „Aktywizacja działań sprzedażowych – pozyskiwanie nowych kontrahentów oraz powiększanie portfela zleceń”. W listopadzie 2024 r. Wojewódka zapewniał dziennikarza RMF: – *To, co mamy dzisiaj, czyli ta zapaść, to jest właśnie wynik braku kontraktów zawieranych w poprzednich latach. Nasze efekty pozna pan w przyszłym roku. Zobaczysz pan efekty, zobaczysz pan ile żeśmy zawarli kontraktów i jaką pracę przewozową zapewniliśmy dla tych 10 tys. osób na 2025 i 2026 r.*

W wynikach handlowych wcale jednak nie nastąpiło odbicie. W pierwszym kwartale 2025 r. praca przewozowa PKP Cargo wyniosła 3,9 mln tonokilometrów i była mniejsza niż w pierwszym kwartale 2024 r., kiedy to wyniosła 4,2 mln tonokilometrów (dla porównania w pierwszym kwartale 2023 r. praca przewozowa wyniosła 6 mln tonokilometrów). Porównanie pierwszych trzech miesięcy 2024 i 2025 r. pokazuje, że udział PKP Cargo w polskim rynku kolejowych przewozów towarowych spadł z 29,3% do 25,8%, a przychody spółki z umów z klientami zmniejszyły się z 1 mld 181 mln zł do 928 mln zł, czyli o jedną piątą. Udział PKP Cargo w rynku jest obecnie najmniejszy w historii spółki.

„Katastrofa, przed którą od lat ostrzegaliśmy, właśnie staje się faktem. Na naszych oczach przybiera coraz wyraźniejsze, dramatyczne, a co gorsza także ostateczne kształty” – napisał szef związku maszynistów w odezwie do pracowników PKP Cargo.

PKP Cargo pozbywa się nie tylko pracowników, ale także majątku potrzebnego do ofensywy rynkowej, czyli zdobywania nowych klientów i odzyskiwania kontraktów utraconych na rzecz konkurencyjnych przewoźników. Na złom trafić ma 10 tys. z 52 tys. posiadanych przez spółkę wagonów – między innymi węglarek, platform i wagonów do przewozu kruszyw. Ponadto spółka wystawiła na sprzedaż zaplecza techniczne w Świnoujściu, Szczecinie, Szczecinku, Jarosławie, Opolu, Stróżach, Nowym Sączu, Iławie i Warszawie. Zarząd PKP Cargo otwarcie już mówi o zamiarze wycofania się z części rejonów Polski: „Rozważane są wszelkie możliwości optymalizacji procesów operacyjnych oraz efektywności kosztów działalności, w tym poprzez zakończenie działalności PKP Cargo w lokalizacjach, w których działalność nie jest dochodowa”. ●

INFRASTRUKTURA

Kolejowy słaby punkt obronnego paktu

W Ministerstwie Obrony Narodowej powstał „Pakt dla bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe” – dokument wskazuje konieczne na północy Polski działania dla poprawy transportu wojska, w tym ewentualnego dostarczenia sojusznicznych sił zbrojnych do Polski i rozlokowania ich na terenie kraju. – *Niezbędna jest rozbudowa i modernizacja portów oraz infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej na terenie Pomorza Środkowego, by w razie zagrożenia mogła zostać skutecznie wykorzystana* – mówił w kwietniu 2025 r. portalowi Polska Zbrojna doradca ministra obrony narodowej Maciej Samsonowicz, zaznaczając, że kolej stanowi istotny element paktu: – *Wybraliśmy odcinki, które wskazujemy jako te do natychmiastowej realizacji ze względu na obronność. Współpracujemy tu blisko z Ministerstwem Infrastruktury oraz PKP PLK, PKP i PKP Cargo.*

Wśród przedsięwzięć wskazanych przez resort obrony znalazła się odbudowa linii kolejowej Wysoka Kamieńska – Płoty, dla której decyzja likwidacyjna została wydana w 2005 r. przez rząd Marka Belki. Po rewitalizacji linii możliwy stałby się przejazd pociągów z portu w Świnoujściu w kierunku wschodnim bez konieczności zajeżdżania do węzła szczecińskiego.

Problem w tym, że linia Wysoka Kamieńska – Płoty została w 2017 r. przerwana przez drogę ekspresową S6. Gdy w rejonie Płotów był budowany odcinek tej trasy szybkiego ruchu ze Szczecina do Trójmiasta, PKP wyraziło zgodę na przerwanie ciągłości korytarza linii kolejowej. Jednocześnie 400-metrowy fragment linii wykorzystano do poprowadzenia nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 108. ●

POLITYKA

Opóźniona izba kontroli

Najwyższa Izba Kontroli od wielu miesięcy wstrzymuje się z publikacją wyników kontroli „Wykluczenie komunikacyjne w transporcie kolejowym”, która była prowadzona w 2023 r. Celem kontroli było sprawdzenie, czy podejmowane przez Ministerstwo Infrastruktury i samorządy działania mające na celu likwidację wykluczenia transportowego były skuteczne.

W „Planie pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2023 rok” zapisano, że kontrola dotycząca wykluczenia transportowego będzie realizowana w pierwszej połowie 2023 r., a do końca września 2023 r. nastąpi akceptacja wyników kontroli przez kierownictwo NIK, co jest warunkiem przedstawienia raportu opinii publicznej.

W połowie 2023 r. izba, zgodnie z przyjętym planem, przekazała wystąpienia pokontrolne samorządom – mają one 21 dni na zgłoszenie zastrzeżeń, które NIK może uwzględnić przy opracowywaniu raportu pokontrolnego.

W lutym 2024 r. na posiedzeniu sejmowej komisji ds. kontroli państwowej dyrektor departamentu strategii NIK Marzena Rajczewska poinformowała, że kontrola „Wykluczenie komunikacyjne w transporcie kolejowym” została zakończona i jej wyniki zostaną opublikowane w 2024 r. Tak się jednak nie stało – raport nadal nie został zamieszczony na stronie internetowej NIK.

W Najwyższej Izbie Kontroli zapytaliśmy, kiedy zostanie opublikowany raport pokontrolny. – *Czynności kontrolne zostały zakończone, wystąpienia pokontrolne zostały wysłane do jednostek kontrolowanych i do części wystąpień złożono zastrzeżenia. Zastrzeżenia zostały rozpatrzone* – oznajmił rzecznik NIK Marcin Marjański. – *Obecnie trwają prace analityczne i opracowanie informacji zbiorczej z wynikami kontroli. Uwzględniając czas potrzebny na finalizację prac i proces akceptacji, publikacja wyników kontroli jest planowana na koniec trzeciego kwartału 2025 r.* ●



● Stacja Ruda Chebzie w liczącej 130 tys. mieszkańców Rudzie Śląskiej, największym polskim mieście nieobsługiwanych połączeniami PKP Intercity.

POŁĄCZENIA

Dalekobieżne powracają i pomijają

Trwająca przebudowa węzła katowickiego ogranicza przepustowość stacji Katowice i wymusza zmiany tras pociągów. Od czerwca 2025 r. część składów PKP Intercity pokonuje odcinek od Gliwic do Mysłowic objazdem przez Zabrze Biskupice, Bytom, Chorzów Stary i Siemianowice Śląskie. Tą omijającą Katowice trasą zostały skierowane między innymi pociągi InterCity „Ślązak” (Poznań – Wrocław – Kraków – Przemyśl), „Malczewski” (Kołobrzeg – Poznań – Wrocław – Kraków) czy „Rozewie” (Hel – Gdynia – Wrocław – Kraków – Przemyśl), przy czym niektóre z nich kursują objazdem tylko w jednym kierunku, a w drugą stronę jadą standardową trasą przez Katowice.

Bytom to jedyna stacja między Gliwicami a Mysłowicami, na której zatrzymują się pociągi PKP Intercity kursujące trasą objazdową. Bez postoju przejeżdżają one przez licząc 63 tys. mieszkańców Siemianowice Śląskie. Biegające przez to miasto tory są na co dzień wykorzystywane tylko w ruchu towarowym i nie ma tu stacji pasażerskiej, na której mogłyby się zatrzymać pociągi PKP Intercity.

Za sprawą objazdu 148-tysięczny Bytom, który przez ostatnie lata był największym polskim miastem bez połączeń dalekobieżnych, znów jest obsługiwany przez PKP Intercity. Pociągi tego przewoźnika nie jeździły przez Bytom od 2022 r. z powodu modernizacji Magistrali Węgłowej. Jako że prace na śląskim odcinku tej linii dobiegają końca, spytałyśmy Ministerstwo Infrastruktury o plany dotyczące docelowej obsługi Bytomia w ruchu dalekobieżnym. Od grudnia 2025 r. przez Bytom mają kursować pociągi „Spodek” (Katowice – Ostrów Wielkopolski – Poznań) i „Osterwa” (Zakopane – Kraków – Katowice – Ostrów Wielkopolski – Poznań – Szczecin). – *Zatem od rozkładu jazdy 2025/2026 nastąpi stabilizacja oferty przewozowej dla Bytomia. Dalszy jej rozwój oraz docelowy kształt będzie rozważany po zakończeniu modernizacji węzła katowickiego* – mówi rzecznik prasowy resortu Anna Szumańska.

To, że pociągi „Spodek” i „Osterwa” znów z Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wyjeżdżać będą Magistralą Węgłową, przyniesie też powrót połączeń PKP Intercity do leżących na północy tej aglomeracji 61-tysięcznych Tarnowskich Gór.

Największe polskie miasto nieobsługiwane przez pociągi dalekobieżne to teraz Ruda Śląska. Choć przez licząc 130 tys. mieszkańców Rudę Śląską przejeżdżają 54 pociągi PKP Intercity dziennie, to żaden się tu nie zatrzymuje. Na przystanku Ruda Śląska i stacji Ruda Chebzie stają wyłącznie pociągi Kolei Śląskich. ●

POLITYKA

Trudny dzień ministra od spraw trudnych

Po wyborczej przegranej Rafała Trzaskowskiego – prezydenckiego kandydata Koalicji Obywatelskiej, którego w drugiej turze poparły też inne ugrupowania tworzące rząd: Polska 2050, Polskie Stronnictwo Ludowe i Lewica – premier Donald Tusk postanowił poprzez wotum zaufania potwierdzić, że koalicja nadal ma polityczny mandat do sprawowania władzy. Sejmowe wystąpienie Tuska przed głosowaniem nad wotum miało też na celu przekonanie opinii publicznej, że rząd wsłuchuje się w jej oczekiwania, a ministrowie przykładają się do pracy.

W dniu głosowania nad wotum zaufania minister infrastruktury Dariusz Klimczak z PSL po drodze do sejmiku odwiedził Radio Zet, aby udzielić porannego wywiadu. W trakcie rozmowy oznajmił: – *Już dzisiaj myślimy o zimie i o wyjazdach na narty. Moim celem jest stworzenie pociągu do Włoch, do Austrii, ale wiem, że to jest bardzo trudne, ale ministrowie są od spraw trudnych. Będę próbował utworzyć tego typu połączenie, bo wiem, że jest bardzo duże zainteresowanie. Mam nadzieję, że mi się uda dopiąć, chociaż, tak jak rozmawiam z kolejarzami, wiem, że to jest bardzo trudne i chciałbym to podkreślić, ale podejmiemy się tego.*

Wypowiedź natychmiast zaczęła zataczać szerokie kręgi w internecie. Wpis Radia Zet z cytatem z ministra tylko w ciągu jednego dnia został wyświetlony przez 2 mln użytkowników portalu społecznościowego X – udostępniali go publicyści, politycy opozycji, aktywiści i internauci, wytykając Klimczakowi oderwanie od rzeczywistych potrzeb społeczeństwa i radząc mu, aby na poważnie zajął się tak trudnymi sprawami jak wykluczenie transportowe. W podobnym tonie sprawę opisały liczne portale – od Niezależnej przez Wirtualną Polskę po Onet. Słowa ministra stały się też tematem internetowych memów.

Służby prasowe resortu, chcąc odwrócić uwagę od źle przyjętych słów ministra, zaczęły publikować w mediach społecznościowych wpisy na temat działań dotyczących reaktywacji połączeń kolejowych. „Walka z wykluczeniem komunikacyjnym to nasz priorytet!” – głosiło ministerstwo, wskazując, że wróćą połączenia „między Gołańczą a Panigrodzem”. To zaledwie 5-kilometrowy odcinek, którego rewitalizacja stanowi element szerszych działań mających na celu udrożnienie trasy z Poznania do Bydgoszczy przez Wągrowiec, Kcynię i Nakło nad Notecią, czego jednak resort nie umiał zakomunikować. Resort informował też, że połączenia kolejowe odzyskają Gołubczyce. Problem w tym, że taka miejscowość nie istnieje. Popelniono literówkę i chodziło oczywiście o Głubczyce, które jednak na powrót pociągów poczekają jeszcze kilka lat. Gdy w maju 2025 r. PKP Polskie Linie Kolejowe zleciły opracowanie dokumentacji projektowej dla rewitalizacji linii Racibórz – Głubczyce – Raclawice Śląskie, Robert Węgrzyn, członek zarządu województwa opolskiego z Koalicji Obywatelskiej, oznajmił: – *To dopiero pierwszy etap tego projektu. Przed nami etap o wiele trudniejszy, czyli wykonawczy.*

Jak widać, służby prasowe resortu infrastruktury postanowiły wybawić swojego szefa z narcyarskiego incydentu jazdą na krechę. ●



● Materiał Ministerstwa Infrastruktury na temat reaktywacji połączeń.

REAKTYWACJE

Powrót po ćwierćwieczu

Wróciły pociągi na linię Jelenia Góra – Karpacz. Połączenia na tej trasie w Karkonoszach nie funkcjonowały od kwietnia 2000 r. – zlikwidowano je w ramach masowego cięcia, które objęło 1028 km linii kolejowych w całej Polsce.

Nieczynna linia Jelenia Góra –

Karpacz została przejęta od PKP przez samorząd województwa dolnośląskiego, a następnie odbudowana przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei. Rewitalizacja mocno się wydłużyła – początkowo zakładano, że pociągi wrócą do Karpacza w grudniu 2023 r., finalnie do reaktywacji doszło w połowie czerwca 2025 r.

Uroczysty pociąg był prowadzony lokomotywą SP42-001, która należy do Klubu Sympatyków Kolei we Wrocławiu. Ta sama lokomotywa, wówczas eksploatowana przez PKP, prowadziła ostatni pociąg na linii Karpacz – Jelenia Góra w 2000 r. ●



● Uroczysty powrót kolei do Karpacza.

– *Zaczynamy dzisiaj, ruszamy. Ruszamy na Podlasie* – powiedział Rafał Trzaskowski przy stacji metra na warszawskim osiedlu Kabaty, gdzie w połowie stycznia 2025 r. rozpoczął oficjalną kampanię wyborczą.

Pierwsze spotkanie w województwie podlaskim Trzaskowski odbył w Zambrowie i Wysokiem Mazowieckim, co wskazywało, że w walce o prezydenturę nie zamierza omijać najtrudniejszych dla siebie rejonów Polski. W 2020 r. Trzaskowski w powiecie zambrowskim w drugiej turze zdobył 27% głosów, a w powiecie wysokomazowieckim tylko 19%. Po pięciu latach poparcie nie drgnęło – w odbywającej się 1 czerwca 2025 r. drugiej turze wyborów Trzaskowski znów w tej części województwa podlaskiego został zdeklasowany przez kandydata Prawa i Sprawiedliwości: w powiecie zambrowskim Karol Nawrocki dostał 73% głosów, a w powiecie wysokomazowieckim 82%.

Analiza serwisu MamPrawoWiedziec.pl wskazała, że przed pierwszą turą Karol Nawrocki odwiedził 256 powiatów, a Rafał Trzaskowski tylko 134. Od liczby spotkań nie mniej było ważne to, o czym kandydaci mówili do wyborców.

Telekomunikacja miejska

Na debacie w Końskich Rafał Trzaskowski tak odpierał zarzut Marka Jakubiaka o słabe zarządzanie stolicą: – *Chyba dawno pan nie był w Warszawie, to zapraszam. Mógłby pan zobaczyć jak miasto się nieprawdopodobnie zmieniło, mógłby się pan przejechać telekomunikacją miejską i zobaczyć te nowe 11 stacji metra.*

Mniejsza o lapsus z telekomunikacją miejską, kampania Trzaskowskiego uparcie kręciła się wokół metra, czyli jedynego środka transportu, który istnieje tylko w stolicy. Zbiórkę podpisów kandydat Koalicji Obywatelskiej zainaugurował przy stacji metra Centrum. Potem znów przy stacji metra Kabaty zorganizował konferencję rozpoczynając ostatni tydzień kampanii. Jako prezydent Warszawy nie mógł opuścić wypadających w kwietniu 2025 r. 30. urodzin stołecznej kolejki podziemnej. Na stacji Wilanowska mówił: – *Kiedy metro dociera do nowych dzielnic, nagle wszyscy dowiadują się, jak blisko siebie mieszkamy.*

Z kolei na wiecu w Poznaniu Trzaskowski stwierdził: – *To, czego nauczyło mnie bycie prezydentem miasta, to przekonanie, że trzeba budować miasto dla wszystkich. Bo metro musi dojechać do wszystkich.*

Rafał Trzaskowski, wciąż mówiąc o metrze, tylko potwierdzał zarzuty wysuwane wobec niego przez największego konkurenta.

Musimy wrócić

– *Są problemy, które są niedostrzegalne z perspektywy ratusza w stolicy* – mówił Karol Nawrocki pod koniec listopada 2024 r. na stacji kolejowej Włoszczowa Północ. Był to pierwszy punkt jego przedwyborczej trasy – do Włoszczowy udał się nazajutrz po tym, jak PiS namaścił go na swojego kandydata. – *Jesteśmy obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej tej samej kategorii – zarówno tutaj, we Włoszczowie, jak i w moim rodzinnym Gdańsku. Nie zgadzam się na wykluczenie*

Metrem na Podlasie

Problem wykluczenia transportowego był ważnym tematem kampanii prezydenckiej. Ale sztab Rafała Trzaskowskiego tego nie zauważył



• Karol Nawrocki podczas kampanijnego wiecu na stacji kolejowej Sępólno Krajeńskie na linii Gniezno – Nakło nad Notecią – Chojnice, nieczynnej w ruchu pasażerskim od 2000 roku.

komunikacyjne Polski lokalnej – mówił na włoszczowskim peronie, który powstał w 2006 r., za pierwszego rządu PiS, i był atakowany przez elity z Warszawy i Krakowa, niemogące pogodzić się, że pociąg łączący dwa największe polskie miasta zaczął stawać w 10-tysięcznej Włoszczowie. Dzięki tej zmasowanej krytyce stacja na Centralnej Magistrali Kolejowej na lata stała się symbolem tego, że PiS myśli o mniejszych ośrodkach. A geografia wyborcza jest taka, że ponad 60% głosów jest oddawanych na wsi i w miastach do 50 tys. mieszkańców. W powiecie włoszczowskim Karol Nawrocki zdobył 73% głosów.

W Końskich kandydat PiS przypominał, że to za rządów tej partii w 2021 r. powróciły do tego miasta pociągi. – *Województwo łódzkie z województwem świętokrzyskim po 12 latach zostało połączone siecią kolejową* – mówił Nawrocki podczas konferencji na koneckim peronie. – *Są jeszcze takie powiaty, takie miejsca w Polsce, w których nie ma dworców kolejowych, więc musimy wrócić do tych projektów, do tych programów, które sprawiały, że Polska się rozwijała.*

W Turku Karol Nawrocki alarmował, że koncepcja budowy linii do tego miasta została wykreślona z programu Kolej Plus. O potrzebie reaktywacji kolei mówił ponadto w Świeciu, Bytowie i Sępólnie Krajeńskim – miastach pozbawionych połączeń w ostatniej dekadzie XX wieku, dla których stworzony przez rząd PiS program Kolej Plus okazał się akurat nieskuteczny. Nawrocki w powiatach świeckim i bytowskim zdobył 52% głosów, w sępoleńskim 53%, a w tureckim 66%.

Komunikacja wyborcza

Rafał Trzaskowski – po pierwszej turze skupiony na chęci przejścia wyborców

Sławomira Mentzena, głoszącego hasło „Dom, grill, dwa samochody” – nie wziął pod uwagę, że Szymon Hołownia, Adrian Zandberg i Magdalena Biejał dużo podczas kampanii mówili o transporcie publicznym i organizowali wiece na stacjach kolejowych.

To, że kampania prezydencka skupiała się na dostępności komunikacyjnej mniejszych ośrodków – choć owszem infrastrukturą i transport publiczny nie są zadaniami głowy państwa – przeoczyli nie tylko sztabowcy Trzaskowskiego, ale również część osób zajmujących się koleją. Piotr Rachwański, od 2024 r. członek zarządu spółki Centralny Port Komunikacyjny, tydzień przed pierwszą turą wyborów napisał na swoim profilu na Facebooku: „Tym razem temat transportu publicznego i wykluczenia komunikacyjnego nie był tematem przewodnim, ani w ogóle tematem kampanii”.

Wykluczenie transportowe jest czynnikiem wpływającym na decyzje wyborcze. – *PiS ma bardzo wysokie poparcie tam, gdzie wykluczenie komunikacyjne zbiera okrutne społecznie żniwo, utrudniając ludziom egzystencję* – mówił politolog prof. Rafał Chwedoruk z Uniwersytetu Warszawskiego w wywiadzie udzielonym portalowi OKO.press między pierwszą a drugą turą.

W skali gmin rekordowy wynik Karol Nawrocki uzyskał w leżącej na południu województwa lubelskiego gminie Godziszów – zdobył tu 95% głosów. Odległość z Godziszowa do najbliższego przystanku kolejowego, Polichna Kraśnicka na linii Lublin – Stalowa Wola, wynosi 24 km. Rafał Trzaskowski rekordowe poparcie, wynoszące 73%, uzyskał natomiast w wielkopolskiej gminie Komorniki, przez teren której biegną trzy linie kolejowe prowadzące do Poznania.

KAROL TRAMMER

Koalicja przyjaciół Newagu

Jak politycy ukreślają łeb
aferze z pociągami Impuls

– Nie rekomenduję tego tematu związanego ze stawianiem pod pręgierzem polskiej firmy, która produkuje znakomite składy kolejowe. To jest absolutnie nadmiarowe, niepotrzebne – tak przewodniczący sejmowej komisji infrastruktury Mirosław Suchoń z Polski 2050 na posiedzeniu w czerwcu 2025 r. zareagował na wniosek posłanki partii Razem Pauliny Matysiak o wpisanie do planu pracy komisji tematu wyjaśniania przez państwowe służby problemów z produkowanymi przez nowosądecki Newag pociągami Impuls.

To było celowe działanie

Chodzi o aferę, która wybuchła w grudniu 2023 r. Wówczas hakerzy z grupy Dragon Sector ujawnili, że w oprogramowaniu składów Impuls zaszyty jest kod, który unieruchamia pociągi, jeśli znajdują się w określonych lokalizacjach. Te lokalizacje to warsztaty konkurencyjnych dla Newagu przedsiębiorstw: między innymi hale firmy Serwis Pojazdów Szynowych w Bydgoszczy i Inowrocławiu oraz zakłady koncernu Pesa w Bydgoszczy i Mińsku Mazowieckim. – Jesteśmy pewni, że to było celowe działanie ze strony Newagu. Odkryliśmy ingerencje producenta w oprogramowanie, które prowadziły do wymuszonych usterek – mówił portalowi Onet Michał Kowalczyk z Dragon Sector. Grupa została wynajęta przez firmę Serwis Pojazdów Szynowych, gdy na zlecenie Kolei Dolnośląskich przeprowadzała przeglądy pociągów Impuls i po wykonanym serwisie składów nie udało się uruchomić.

Kolejny niepokojący sygnał wypłynął od samorządu województwa mazowieckiego, w styczniu 2024 r. poinformował, że pociągi Impuls samoczynnie wyłączały się podczas przejazdu przez Mińsk Mazowiecki, gdzie zlokalizowane są zakłady naprawcze koncernu Pesa. – W sumie było kilkanaście takich zdarzeń – mówiła dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. Problem zniknął po wyłączeniu zdalnego dostępu serwisowego do pojazdów i zablokowaniu udostępniania ich pozycji GPS systemom firmy Newag.

Nie pozwolę na to

Sygnały o problemach z pociągami Impuls Mirosław Suchoń nazwał na posiedzeniu komisji infrastruktury w marcu 2024 r. „bardzo porażającymi informacjami dotyczącymi możliwego programowego blokowania taboru kolejowego”.

Teraz o należącym do miliardera Zbigniewa Jakubasa koncernie Newag i produkowanych przez niego pociągach szef sejmowej komisji infrastruktury wypowiada się już w zupełnie innym tonie: – Nie pozwolę na to, żeby jakakolwiek praca parlamentu podważała zaufanie do jednej z najbardziej doświadczonych polskich firm,



• Pociągi Impuls Kolei Dolnośląskich i opolskiego zakładu Polregio na stacji Wrocław Główny.

która produkuje znakomite pociągi – mówił Suchoń w czerwcu 2025 r.

Wniosek Pauliny Matysiak o zajęcie się tematem pociągów Impuls – na który powyższymi słowami zareagował polityk Polski 2050 – to pokłosie sytuacji, do której doszło na komisji infrastruktury ponad pół roku temu.

To jest bardzo solidny podmiot

Odbывające się w listopadzie 2024 r. posiedzenie komisji – którego tematem były problemy z pociągami produkowanymi przez Newag – zostało przerwane. Wniosek o to wystosował poseł Prawa i Sprawiedliwości Andrzej Adamczyk, który w latach 2015-2023 był ministrem infrastruktury. Wniósł on o to, aby do tematu wrócić po zaproszeniu na komisję przedstawicieli Centralnego Biura Antykorupcyjnego i Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, które od 2023 r. zajmują się sprawą. Adamczyk dodał: – Wnoszę również o to, aby nie umożliwiać zabrania głosu tak zwanej stronie społecznej, czyli grupie Dragon Sector.

Adamczyk próbował ponadto rozmyć temat pluskwy wykrytej w oprogramowaniu pociągów Newag, wnioskując o zajęcie się przez komisję zagranicznymi producentami taboru, w tym firmą Talgo, której pociągi nie są eksploatowane w Polsce: – Bardzo proszę o poszerzenie informacji o dotyczącej problemów z pociągami firmy Alstom, Bombardier, Siemens, Stadler i Talgo.

Adamczykowi wtórował poseł Marek Sowa z Koalicji Obywatelskiej, który tak jak Adamczyk i Newag jest z Małopolski: – Dedywiony jestem, że posiedzenie komisji dedykowane tylko jednej firmie zostało zwołane – mówił. – To jest bardzo solidny podmiot, jeśli chodzi o produkcję pociągów.

Wniosek Adamczyka o przerwanie obrad poparli wszyscy członkowie komisji poza Pauliną Matysiak.

W styczniu 2025 r. odbyło się niejawnie posiedzenie komisji, ale nie wzięły w nim udziału służby specjalne, a jedynie przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Urzędu Transportu Kolejowego, którzy byli też na przerwanej posiedzeniu w listopadzie 2024 r. UTK od początku dystansuje się od

afery z pociągami Newag. – My, jako Urząd Transportu Kolejowego i jako organ administracji rządowej nie jesteśmy właściwi w sprawach cyberbezpieczeństwa, ponieważ nie mamy takich kompetencji. Tymi zagadnieniami zajmują się inne organy – powiedział w listopadzie 2024 r. posłom wiceprezes UTK Kamil Wilde. – Pojazdy kolejowe z serii Impuls Newag, my możemy powiedzieć jasno, spełniają wymagania zarówno dyrektyw, jak i rozporządzeń wykonawczych, zostały certyfikowane.

Wątpliwości zostały wyjaśnione

Paulina Matysiak, składając wniosek o ponowne zajęcie się tematem składów Impuls, przypominała, że na poprzednim posiedzeniu nie zajęto się wyjaśnianiem tej sprawy przez służby: – W tym posiedzeniu nie wzięli udziału przedstawiciele Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, a przecież tych przedstawicieli państwo posłowie chcieli wysłuchać.

Na to poseł Marek Sowa oświadczył, że posłowie byli z wizytą w nowosądeckiej fabryce: – Uczestnicy komisji w Nowym Sączu byli w siedzibie firmy Newag i również mogli tam prowadzić pełną debatę, dyskusję, mogli mieć udzielone informacje w pełnym zakresie. Pani posłanka była uczestnikiem tego spotkania, więc rozumiem, że wszelkie wątpliwości zostały pani wyjaśnione.

Tym razem za zwołaniem posiedzenia zagłosowała nie tylko posłanka partii Razem, ale także posłowie Prawa i Sprawiedliwości. Jednak poza Andrzejem Adamczykiem – gdy głosowano, na chwilę zniknął z sali obrad. Głosów za zwołaniem posiedzenia było 12, głosów przeciwko było 15. Wniosek więc przepadł głosami posłów partii rządzących: Koalicji Obywatelskiej, Polski 2050, Polskiego Stronnictwa Ludowego i Lewicy. Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” o powód głosowania przeciw dalszemu zajmowaniu się aferą Newagu zapytał posła Franciszka Sterczewskiego z Koalicji Obywatelskiej, który swoją parlamentarną karierę zaczynał pod hasłem „Make zbiorcom great again”. – Marek Sowa uzasadniał to na komisji – odparł Sterczewski.

KAROL TRAMMER

Po zmianie rządu Ministerstwo Infrastruktury i spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zabrały się za weryfikację stworzonego za czasów Prawa i Sprawiedliwości programu Kolej Plus. – *Podchodzimy do racjonalizacji i optymalizacji tego programu* – mówił w październiku 2024 r. w sejmie wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak. Są już pierwsze ofiary tej optymalizacji.

Niesprawiedliwa transformacja

Z programu Kolej Plus wypadł liczący 24 tys. mieszkańców Turek, drugie największe miasto województwa wielkopolskiego bez połączeń kolejowych.

Budowa linii Konin – Turek to jedna z pięciu koncepcji zgłoszonych do Kolej Plus przez władze Wielkopolski, których celem było to, aby dzięki programowi doprowadzić połączenia do wszystkich w regionie miast powiatowych pozbawionych kolei. Dla Gostynia, Śremu, Czarnkowa i Międzychodu przewidziano rewitalizację nieczynnych linii, a dla Turku budowę nowej linii (do miasta docierała kolej wąskotorowa z Kalisza, którą pociągi pasażerskie kursowały do 1991 r.).

Koncepcja budowy linii Konin – Turek wpisywała się w sprawiedliwą transformację, czyli działania Unii Europejskiej na rzecz regionów odczuwających negatywne skutki społeczno-gospodarcze odchodzenia od węgla. Konińskie zagłębie węgla brunatnego jest wśród europejskich regionów objętych mechanizmem sprawiedliwej transformacji, który – jak wskazuje Komisja Europejska – „jest kluczowym narzędziem służącym zapewnieniu, by transformacja na rzecz gospodarki neutralnej dla klimatu przebiegała w sposób sprawiedliwy, nie pozostawiając nikogo samemu sobie”.

W dokumencie „Koncepcja sprawiedliwej transformacji Wielkopolski Wschodniej” z 2021 r. wskazywano, że „kluczowa jest budowa linii kolejowej Konin – Turek, mająca na celu likwidację luki w systemie sieci kolejowej”. Przyjęty w 2022 r. przez Komisję Europejską „Terytorialny plan sprawiedliwej transformacji Wielkopolski Wschodniej” wśród wyzwań wymienił zmniejszanie wykluczenia komunikacyjnego i poprawę mobilności mieszkańców, wskazując, że realizacja przyjętych celów wymaga inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej, w tym kolei.

W ramach Kolej Plus planowano budowę jednotorowej linii zelektryfikowanej, która umożliwiłaby przedłużenie do Turku trasy pociągów Kolej Wielkopolskich kursujących obecnie w relacji Poznań – Konin.

W sierpniu 2023 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe za 16,2 mln zł zamówiła dokumentację projektową linii Konin – Turek. Pierwszym etapem było opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej, która określiła, że budowa 38-kilometrowej linii pochłonie 1,1 mld zł. To prawie dwukrotny wzrost od 2021 r., kiedy to we wstępnym studium planistyczno-prognostycznym – zamówionym przez wielkopolski samorząd i w ramach naboru do Kolej Plus przekazany spółce PKP PLK – koszt budowy linii został oszacowany na 660 mln zł. Program Kolej Plus opiera się na tym, że 15% kosztów

Cięcie Kolei Plus

Z programu Kolej Plus wykreślono Turek oraz Jastrzębie-Zdrój, największe miasto pozbawione kolei. Za tymi decyzjami stoi polityka



• Jastrzębie-Zdrój poczeka na połączenia kolejowe jeszcze co najmniej kilkanaście lat.

pokrywają samorządy. Gdy więc koszty rosną, zwiększa się również samorządowy wkład – w przypadku linii z Konina do Turku z 99 mln zł do 165 mln zł.

Linia okazała się nieracjonalna

– Budowa linii kolejowej Konin – Turek, po dokonaniu kolejnych analiz, okazała się nieracjonalna pod kątem niezbędnych nakładów finansowych – oznajmił wielkopolski wicemarszałek Wojciech Jankowiak z Polskiego Stronnictwa Ludowego. Słowa te padły na spotkaniu spółki PKP PLK, samorządu województwa wielkopolskiego i samorządów lokalnych w lutym 2025 r. w Poznaniu, gdzie oficjalnie ogłoszono koniec prac nad przedsięwzięciem.

Że tak się stanie, zapowiedział już pół roku wcześniej wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak: – W przypadku nowych linii kolejowych koszty zostały, i Konin – Turek jest tego przykładem, źle oszacowane – mówił w sejmie w październiku 2024 r. – Trwają uzgodnienia inwestora, PKP PLK, z marszałkiem i władzami lokalnymi, żeby zakończyć realizację tego zadania na etapie dotyczącym kwestii projektowych.

Malepszak wskazywał, że na wzrost kosztów wpłynęły błędy popełnione przy planowaniu linii: we wstępnym studium uznano, że nowa linia przekroczy Wartę 30-metrowym mostem, ale potem konieczna okazała się budowa 600-metrowej przeprawy nad całą doliną i terenami zalewowymi.

Projekt po prostu zły

Piotr Malepszak od początku był sceptyczny wobec tego, że poza rewitalizacją nieczynnych linii do programu Kolej Plus włączono budowę nowych linii. W kwietniu 2022 r. jeszcze jako niezależny ekspert –

półtora roku przed objęciem funkcji wiceministra – mówił „Gazecie Wyborczej”: – Mam duże wątpliwości, czy takie inwestycje jak linia z Konina do Turku – mimo że zostały zatwierdzone – będą realizowane i czy powinny być kwalifikowane do tego programu.

Ze wszystkich koncepcji, które znalazły się w Kolej Plus, to właśnie linia Konin – Turek była najczęściej krytykowana przez Malepszaka: – To ślepy tor, który nie łączyłby się z inną linią kolejową w Turku. To jeszcze bardziej obniża możliwości wykorzystania takiej linii. Z ekonomicznego punktu widzenia ta inwestycja nie ma szans – mówił „Gazecie Wyborczej” w marcu 2021 r. Gdy jednak pojawiły się głosy, że powstanie linii Konin – Turek może być pierwszym etapem tworzenia nowego ciągu łączącego Poznań z Łodzią i dogłęszającego rzadką sieć kolejową na styku województw wielkopolskiego i łódzkiego, Malepszak w lipcu 2024 r., już jako wiceminister, oznajmił portalowi Rynek Kolejowy: – Pomysły o ewentualnym wydłużeniu linii Konin – Turek w kierunku Łodzi wkładam między bajki, bowiem nie będzie to uzasadnione ekonomicznie, a przede wszystkim będzie konkurencją dla linii Y, która łączy przecież Łódź z Poznaniem przez Kalisz. To jest wymyślanie na siłę dodatkowego uzasadnienia do projektu, który jest po prostu zły. Kolej nie może dojeżdżać wszędzie i za wszelką cenę, bo nikogo nie stać na wożenie powietrza w pociągach za dziesiątki milionów po torach za miliardy złotych.

Tam gdzie zjeby są

Rządzący województwem wielkopolskim sojusz Koalicji Obywatelskiej, Polskiego Stronnictwa Ludowego i Lewicy, która w ►

► swoim programie ma doprowadzenie kolei do wszystkich powiatów, nie podjął walki o zachowanie linii Konin – Turek w programie Kolej Plus.

Pozbawiony połączeń kolejowych powiat turecki jest – wraz z całą wschodnią częścią Wielkopolski – bastionem PiS. Partia ta uzyskuje tu znacznie lepsze wyniki niż w reszcie województwa. W wyborach do sejmiku w 2023 r. PiS otrzymał w powiecie tureckim 47% głosów, a Koalicja Obywatelska 19%. Okręg senacki obejmujący powiaty turecki, kolski, koniński i miasto Konin to jedyna część województwa wielkopolskiego, w której wygrał kandydat PiS. Powiat turecki to też wyjątkowy jak na Wielkopolskę powiat, którego starosta należy do PiS. O wschodniej Wielkopolsce Donald Tusk w ujawnionej przez telewizję wPolsce24 rozmowie z Romanem Giertychem mówił: – *Tam gdzie zjeby są.*

Posel PiS z Turku Ryszard Bartosik twierdzi, że rezygnacja z budowy kolei do tego miasta jest motywowana politycznie. – *Zamknięto już elektrownię i kopalnię węgla brunatnego. A nowa linia kolejowa mogłaby powiat turecki wspomóc i rozwinąć* – mówił w październiku 2024 r. na konferencji prasowej w Turku. I w kontekście zwołanego na czerwiec 2025 r. unijnego szczytu regionów węglowych w Koninie dodawał: – *Ciekaw jestem, czy działacze Platformy Obywatelskiej pochwalą się tam, że zablokowali najbardziej ekologiczny środek transportu, projekt prorozwojowy dla regionu konińskiego i powiatu tureckiego.*

Rezygnacja z budowy linii stała się ponadto tematem kampanii prezydenckiej. – *Planowano połączenie kolejowe pomiędzy Koninem a Turkiem* – mówił w styczniu 2025 r. na wiecu w Turku Karol Nawrocki. – *Te inwestycje, które miały dać możliwość rozwoju całej aglomeracji konińskiej i sieci komunikacyjnej, jak powiedzieli mi samorządowcy, są wstrzymane.*

Symbol Kolei Plus

Z programu Kolej Plus znika też położone na południowym zachodzie województwa śląskiego Jastrzębie-Zdrój. Liczy ono 82 tys. mieszkańców i jest największym polskim miastem pozbawionym kolei. Gdy w 2001 r. z Jastrzębia-Zdroju odjeżdżał ostatni pociąg, miasto liczyło 97 tys. mieszkańców.

Zgłoszona do Kolei Plus przez samorząd województwa śląskiego koncepcja „Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami” zakładała odbudowę zlikwidowanych odcinków Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice Śląskie i Żory – Orzesze oraz wykorzystanie istniejących odcinków Pawłowice Śląskie – Żory i Orzesze – Mikołów – Katowice.

Gdy w 2022 r. samorząd województwa śląskiego zawarł umowę z PKP PLK o przystąpieniu do programu w celu odbudowy linii do Jastrzębia-Zdroju, portal Rynek Kolejowy pisał, że „największe miasto bez kolei w naszej części Europy jest jednym z symboli programu Kolej Plus”. W 2022 r. władza w województwie śląskim była w rękach PiS, a prezydentem Jastrzębia-Zdroju była popierana przez KO i PSL Anna

Hetman. Dziś jest odwrotnie: województwem śląskim rządzi sojusz KO, PSL i Lewicy, a prezydentem miasta jest Michał Urgoń z PiS. Jastrzębie-Zdrój to nie tylko największe miasto bez kolei, ale także – od wyborów samorządowych w 2024 r. – największe miasto, którego prezydentem jest polityk PiS.

Fatalny koniec sporu

W sierpniu 2023 r. PKP Polskie Linie Kolejowe za 11,9 mln zł zamówiły projekt odbudowy odcinków Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice Śląskie i Żory – Orzesze. Wtedy zapowiedziano, że prace projektowe będą prowadzone do 2026 r., po czym zaczną się prace budowlane, które potrwać do 2029 r. i wówczas uruchomione zostaną pociągi relacji Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice Śląskie – Żory – Orzesze – Katowice. Oprócz Jastrzębia-Zdroju zyskałyby też 62-tysięczne Żory, które obecnie nie mają bezpośrednich połączeń do Katowic.

Jastrzębie-Zdrój zostało objęte nie tylko realizowanym przez PKP PLK programem Kolej Plus, ale też planami spółki Centralny Port Komunikacyjny dotyczącymi budowy biegnącej do Czech linii dużych prędkości Katowice – Ostrawa z odnogą do Jastrzębia-Zdroju. Założono, że odnoga planowana przez CPK wbiegnie do miasta od zachodu, a linia reaktywowana w ramach Kolei Plus od wschodu (przed likwidacją kolei wbiegały do Jastrzębia-Zdroju trzy linie: od wschodu, zachodu i południa).

Linie miały połączyć się na planowanej stacji Jastrzębie-Zdrój Centrum, docelowo umożliwiając średnicowy przejazd przez miasto pociągów kursujących w dłuższych relacjach. Jednakże podczas uzgadniania przebiegu dwóch linii oraz ich punktu styku wybuchł między CPK i PKP PLK konflikt. Doszło nawet do tego, że w 2023 r. spółka CPK złożyła do prokuratury zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa przez władze PKP PLK, zarzucając im opieszałość narazającą skarb państwa na znaczną szkodę.

Wreszcie w marcu 2025 r. ogłoszono koniec sporu. „Dzięki współpracy CPK oraz PKP PLK dokonano rewizji założeń inwestycyjnych w regionie Śląska oraz uzgodnień w zakresie dalszej realizacji rozbudowy sieci kolejowej” – oznajmiono na stronie internetowej CPK, przytaczając słowa członka zarządu Piotra Rachwańskiego: – *Kończymy wieloletni spór i wprowadzamy racjonalne rozwiązanie infrastrukturalne, które przyniesie mieszkańcom województwa śląskiego szybkie, komfortowe i nowoczesne połączenia kolejowe.*

W branżowych portalach zaroilo się od takich tytułów: „Koniec wieloletniego sporu – nowe perspektywy dla kolei na Śląsku”, „Współpraca zamiast rywalizacji”, „Koniec sporu PKP PLK i CPK o Jastrzębie-Zdrój”. Tak na te wieści zareagował na antenie Radia 90 prezydent największego polskiego miasta bez kolei Michał Urgoń: – *To jest fatalna informacja dla mieszkańców Jastrzębia-Zdroju.*

Temat jest już ustalony

Konflikt spółek PKP Polskie Linie Kolejowe i Centralny Port Komunikacyjny

postanowiono zakończyć decyzją, że zaplanowanej w programie Kolej Plus odbudowy linii do Jastrzębia-Zdroju nie będzie. – *Ze względu na powiązanie i podobny projekt realizowany przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny po zakończeniu dokumentacji projektowej nie przewidujemy dalszej realizacji linii kolejowej pomiędzy Jastrzębiem a Katowicami. Ten temat jest już ustalony pomiędzy spółkami. To jest drugi z projektów, którego na dzień dzisiejszy, można powiedzieć, nie będziemy realizować* – mówił na początku czerwca 2025 r. podczas poświęconego programowi Kolej Plus posiedzenia sejmowej komisji infrastruktury Rafał Banaszkiewicz, pełnomocnik zarządu PKP PLK ds. przygotowania inwestycji.

Warte 11,9 mln zł prace projektowe nie zostały przerwane, co w Jastrzębiu-Zdroju budzi nadzieje na zmianę decyzji o wykreśleniu miasta z programu Kolej Plus. „Niedopuszczalne byłoby zaniechanie tej inwestycji” – napisał jastrzębski poseł PiS Grzegorz Matusiak w interpelacji do resortu infrastruktury. W odpowiedzi wiceminister Piotr Malepszak przekonywał: „Należy podkreślić, że w ramach projektu realizowanego z programu Kolej Plus zakładany czas przejazdu na odcinku Katowice – Jastrzębie-Zdrój dla pociągów regionalnych (z postojami na wszystkich stacjach i przystankach) to około 1 godz. 12 min., natomiast w ramach projektu kolei dużych prędkości to jedynie 35 min.”.

To dwa razy szybciej. Tyle że linią, którą ma zbudować spółka CPK, pociągi z Jastrzębia-Zdroju do Katowic wyruszą nie za cztery lata, lecz dopiero – o ile wszystko dobrze pójdzie – za lat kilkanaście.

W 2029 r. – na kiedy planowane było otwarcie odbudowanego w ramach programu Kolej Plus ciągu do Jastrzębia-Zdroju – linia dużych prędkości z Katowic do Ostrawy z odnogą do Jastrzębia-Zdroju jeszcze nawet nie będzie budowana. – *Inwestycja jest na etapie ukończonej koncepcji programowo-przestrzennej oraz procedowanego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Według aktualnego harmonogramu zakończenie etapu projektowego zaplanowano na rok 2030, a rozpoczęcie prac budowlanych zaplanowano po roku 2032* – mówi rzecznik prasowy CPK Agnieszka Stefańska-Krasowska. I dodaje, że otwarcie linii jest planowane – według aktualnego harmonogramu – na 2037 r. Na razie nie są ustalone źródła finansowania tego przedsięwzięcia. – *Staramy się w przypadku inwestycji kolejowych korzystać zarówno ze środków budżetowych, jak i finansowania unijnego, gdyż jak większość projektów infrastrukturalnych ważnych w kontekście realizacji polityk klimatycznych Unii Europejskiej ma on duże szanse na dofinansowanie ze środków unijnych* – zapewnia rzeczniczka CPK.

Nie ma dziś żadnej pewności, czy za kilka lat – w sytuacji problemów z finansowaniem – ktoś nie podejmie decyzji, aby linię dużych prędkości z Katowic do Ostrawy budować jednak bez odnogi do Jastrzębia-Zdroju.

KAROL TRAMMER

Celem wprowadzonego za czasów Prawa i Sprawiedliwości „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” było zbliżenie kolei do wsi, osiedli i centrów miast poprzez budowę nowych przystanków, zmianę ich lokalizacji albo przebudowę peronów na istniejących stacjach i przystankach.

Wysyp peronów

W połowie czerwca 2025 r. otwarto kolejną porcję przystanków zbudowanych dzięki rządowemu programowi.

Na linii Bydgoszcz – Chełmża powstał przystanek Dąbrowa Chełmińska Centrum, dzięki czemu odległość ze środka tej liczącej 2,3 tys. mieszkańców miejscowości gminnej do miejsca postoju pociągów skróciła się z 2 km do 800 metrów. Mieszkańcy Dąbrowy Chełmińskiej, aby wsiąść do pociągu, nie muszą już iść przez las wzdłuż drogi wojewódzkiej do starego przystanku, który znajduje się poza miejscowością.

Na linii Legnica – Wrocław został otwarty przystanek w Kunicach, miejscowości gminnej, przez którą pociągi przejeżdżały dotychczas bez zatrzymania. W ciągu ostatnich 10 lat liczba mieszkańców gminy Kunice wzrosła z 6,4 tys. do 7,7 tys.

Na linii Opole – Wrocław zaczął działać przystanek Oława Zachodnia, o którego wybudowanie władze miasta apelowały do PKP już w latach 90. Dotychczas w liczącej 33 tys. mieszkańców Oławie jedyna stacja znajdowała się na południowo-wschodnim skraju miasta i pociągi przemykały bez postoju przez całą jego zachodnią część, gdzie od lat 70. powstają kolejne osiedla mieszkaniowe. Teraz ich mieszkańcy mogą z nowego przystanku Oława Zachodnia dotrzeć pociągiem do oddalonego o 24 km centrum Wrocławia w 20-24 min., a więc szybciej niż zajmuje dojazd samochodem czy tramwajem z wielu wrocławskich dzielnic czy osiedli.

Za sprawą rządowego programu ostatnie lata to okres wysypu nowych peronów. W 45-tysięcznym Wodzisławiu Śląskim powstał przystanek Wodzisław Śląski Centrum, w którego 400-metrowym promieniu znajduje się rynek, największe w mieście centrum handlowe oraz dworzec autobusowy wodzisławskiej komunikacji powiatowej. O potrzebie budowy przystanku mówiono już w latach 60., gdyż stacja Wodzisław Śląski położona jest na uboczu centrum tego miasta. W liczącym 5 tys. mieszkańców Koniecpolu powstał przystanek Koniecpol Centrum – został zlokalizowany 600 metrów od koniecpolskiego rynku, od którego stara stacja Koniecpol oddalona jest o 2 km. Nowe przystanki otrzymały mijane dotychczas bez postoju osiedla i dzielnice miast (Zabrze Maciejów, Wronki Zamość, Świdnica Zawiszów, Żary Muzyków czy Strzyżów Zachodni) oraz wsie (Izabelów, Dąbrówka Zabłotnia czy Podchojny).

Na linii Nasielsk – Sierpc przystanek Koziębry, który był zlokalizowany 1,5 km za miejscowością, przesunięto do centrum tej liczącej 500 mieszkańców wsi. Dosunięte do miejscowości zostały też przystanki Ruda Wielka między Radomiem a Skarżyskiem-

Problem przystankowy

Nie będzie kolejnej edycji programu budowy przystanków kolejowych. Ministerstwo Infrastruktury widzi głównie porażki tego programu



• Pociąg relacji Gdańsk – Kartuzi na przystanku Otomino, który powstał dzięki „Rządowemu programowi budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”.

Kamienną oraz Kleszczęle między Bielskiem Podlaskim a Czeremchą.

W Koszalinie, w którym istniała tylko jedna stacja, powstały przystanki Koszalin Politechnika i Koszalin Wschodni. W Krakowie na rozbudowujących się osiedlach na północy Nowej Huty powstał przystanek Kraków Piastów, z którego pociągami do Krakowa Głównego jedzie się 9 min. (dla porównania tramwajem jedzie się 28 min.).

Warty nieco ponad 1 mld zł program przystankowy objął w sumie 214 miejsc na sieci kolejowej – zarówno w dużych miastach, jak i w małych miejscowościach. Dzięki temu program wpisał się w deklarację rządu PiS o inwestowaniu nie tylko z myślą o mieszkańcach największych aglomeracji.

Wyciągamy wnioski

Odpowiedzialny w rządzie Donalda Tuska za kolej wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak jeszcze niedawno dostrzegał pozytywne programy stworzonego przez poprzedników: – *Pomysł jest w mojej ocenie świetny, jeśli chodzi o kwestie uzupełniania infrastruktury, tylko zawsze myśląc o publicznych pieniądzach – a mówimy o kwocie ponad 1 mld zł – jednak bardzo wskazane jest, żebyśmy uzupełnili to analityką, pokazali, czy pewne lokalizacje, czy pewne pomysły są zasadne* – mówił w listopadzie 2024 r. na posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury. – *Wyciągamy wnioski, patrzymy na setkę tych lokalizacji, które są na rezerwie i czekamy na kolejne lokalizacje, które będą spływać z samorządów, bo nie ukrywam, że to jest program warty kontynuacji.*

Ale już w maju 2025 r., wiceminister Malepszak, odpowiadając na interpelację

złożoną przez posłów PiS, oznajmił: „Kontynuacja »Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025« jako odrębnego programu wieloletniego nie jest zasadna. 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. Należy podkreślić, że część zadań zaplanowanych i realizowanych w poprzednich latach była przewymiarowana, co było związane z zaprojektowaniem i zbudowaniem obiektów o parametrach użytkowych znacznie przewyższających potrzeby w zakresie rodzaju i liczby prowadzonych przewozów pasażerskich”.

Kilka dni po udzieleniu odpowiedzi na interpelację wiceminister Malepszak bardziej dosadnie wypowiedział się dla portalu Rynek Kolejowy: – *Program przystankowy niestety w bardzo wielu lokalizacjach służył wydawaniu pieniędzy i przecinaniu wstęg przez lokalnych polityków.*

Przystankowy ambaras

Ze wszystkich przystanków, które powstały dzięki programowi, najczęściej krytykowany jest przystanek Boguszków-Gorce Dzikowiec. Powstał on na linii Boguszków-Gorce Wschód – Meziměstí, którą pociągi kursują tylko w wiosenno-letnie weekendy, a przystanek zlokalizowano przy ośrodku sportów zimowych. Samorząd województwa dolnośląskiego ma w planach skierowanie tędy całorocznych połączeń Wrocław – Wałbrzych – Hradec Králové, ale jak na ►

► razie przystanek jest przez większość roku niewykorzystywany.

Inny ambaras powstał na linii Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna po zbudowaniu przystanku Tomaszówek w celu przesunięcia punktu postoju pociągów do liczących po około 200 mieszkańców wsi Tomaszówek i Bratków. Nowy przystanek – zlokalizowany przy przecięciu linii kolejowej z drogą łączącą te sąsiadujące ze sobą miejscowości – miał zastąpić położoną na uboczu stację Bratków. Przewoźnicy nie zrezygnowali jednak z postojów na stacji Bratków, gdyż niektóre pociągi i tak muszą się na niej zatrzymać, aby przepuścić skład jadący z naprzeciwka. W efekcie wszystkie pociągi stają dwa razy na odcinku liczącym zaledwie 700 metrów: zarówno na nowym przystanku Tomaszówek, jak i na starej stacji Bratków.

Przystanki Tomaszówek i Boguszów Gorce-Dzikowiec zostały wskazane przez Piotra Malepszaka na portalu X we wpisie z sierpnia 2024 r. jako przejaw tego, że program przystankowy był „działaniem opartym na dobrych chęciach bez analiz”. Wiceminister zaznaczył przy tym, że istnieją „dziesiątki innych przykładów”.

Sprzeczne sygnały

Za czasów PiS przekaz na temat programu przystankowego był spójny i dzięki temu dobrze wpisywał się w rządową propagandę. – *To kolejna odsłona naszej walki z wykluczeniem komunikacyjnym* – oznajmił minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, gdy rząd w maju 2021 r. przyjął program, a w czerwcu 2023 r., na półmetku jego realizacji, wiceminister ds. kolei Andrzej Bittel mówił: – *Konsekwentnie prowadzimy działania na rzecz likwidacji wykluczenia komunikacyjnego i poprawy dostępu do kolei, również dla mieszkańców mniejszych miejscowości*.

Jednocześnie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe rozsyłała mediom komunikaty: „Program przyczynia się do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej”.

Po zmianie władzy zaczęły płynąć do opinii publicznej sprzeczne sygnały. Spółka PKP PLK, otwierając nowe przystanki, nadal rozpowszechnia komunikaty z takim oto przesłaniem: „»Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025« przeciwdziała wykluczeniu komunikacyjnemu, promuje ekologiczne środki transportu oraz wspiera polską gospodarkę”. A równocześnie wiceminister Malepszak w portalu X o przystankach wybudowanych w ramach rządowego programu, pisze tak: „Przeskalowane, niektóre niepotrzebne. Miliony źle wydane”.

Malepszak skupia się na tym, aby z ponad 200 miejsc objętych programem wskazywać te, które – jak przystanki Boguszów Gorce-Dzikowiec i Tomaszówek – wiązały się z błędami.

Nikt z tego nie korzysta

Okres realizacji „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” przypadł na



• *Przystanek Kraków Piastów podczas budowy w sierpniu 2024 r. Leżący na północnym skraju miasta przystanek został otwarty w grudniu 2024 r. – pociągami do centrum Krakowa jedzie się stąd dziewięć minut.*

rządy Mateusza Morawieckiego i Donalda Tuska. Piotr Malepszak po objęciu w grudniu 2023 r. funkcji wiceministra infrastruktury miał problem z usynowieniem programu stworzonego przez poprzedników, a tym bardziej z sytuacją, że część przystanków, których budowę zlecono za rządów PiS, była otwierana już pod jego rządami.

Tak było z przystankiem Patrzyków – budowa zaczęła się latem 2023 r., a otwarcie miało miejsce w marcu 2024 r. „Budowa bez analiz nowych peronów przystanku Patrzyków na magistrali Warszawa – Poznań trwała sześć miesięcy, spowodowała utrudnienia w ruchu i kosztowała blisko 8 mln zł” – napisał Malepszak w sierpniu 2024 r. na portalu X, dodając, że z przystanku przez pierwsze pół roku funkcjonowania skorzystały tylko 23 osoby.

Przystanek Patrzyków powstał w powiecie konińskim na styku miejscowości Patrzyków, Święte, Żrekie i Nowy Czarków, liczących w sumie 800 mieszkańców. Wypełnił aż 16-kilometrową lukę w stacjach i przystankach, najdłuższą na całej linii Warszawa – Poznań.

Liczbę podaną przez Malepszaka postanowili zweryfikować dziennikarze „Gazety Wyborczej” – 14 sierpnia 2024 r. sprawdzili, że z tylko jednego pociągu wysiadło sześć osób. Z kolei dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” sprawdził wykorzystanie przystanku Patrzyków w dniu 28 sierpnia 2024 r. – przez ten jeden wakacyjny dzień skorzystało z niego 22 pasażerów.

Wpadka nie zraziła wiceministra przed dalszym rzucaniem liczbami. – *Program zakładał wybudowanie 200 przystanków za miliard złotych. Większość z nich działa już od ponad roku. Ponad jedna czwarta ma liczbę pasażerów między zero a dwa* – mówił na Kongresie Infrastruktury Polskiej w czerwcu 2025 r. – *Nie chodzi o to, by zbudować coś za 10 mln zł, przeciąć wstęgę i żeby nikt z tego nie korzystał*.

Marnowanie pieniędzy

Gdy posłanka partii Razem Paulina Matysiak wystosowała do rządu interpelację

z pytaniem o działania podejmowane w celu zmniejszenia wykluczenia transportowego, wiceminister Malepszak w odpowiedzi udzielonej w kwietniu 2024 r. wskazał między innymi na „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”, ale natychmiast przeszedł do jego krytyki: „W przypadku linii lokalnych i regionalnych, gdzie ruch pasażerski obsługiwany jest przez szynobusy, nie ma uzasadnienia budowa długich peronów, a takie przypadki zostały zidentyfikowane w ramach zadań ujętych w programie przystankowym. Skutkuje to nieracjonalnym wydawaniem środków publicznych i tworzy infrastrukturę, która nie będzie efektywnie wykorzystana”.

Kwestia długości peronów jest regularnie poruszana przez Malepszaka. W maju 2025 r. w wypowiedzi dla portalu Rynek Kolejowy, która znalazła się w opublikowanym artykule „Koniec programu przystankowego. Nie był dostosowany do potrzeb”, oznajmił: – *Środki publiczne muszą być dobrze wydawane, a 24-metrowe szynobusy zatrzymujące się przy 300-metrowym peronie to przykład marnowania pieniędzy podatników*. W artykule czytamy też, że „przedstawiciel resortu infrastruktury zaznacza, że za miliony złotych powstały perony, z których nikt nie korzysta o parametrach nieprzystających do lokalnych potrzeb. Jako przykład podaje perony o długości 200, 300 i więcej metrów budowane na liniach lokalnych obsługiwanych jedynie przez szynobusy”.

Na Kongresie Infrastruktury Polskiej Malepszak oznajmił: – *Skoncentrujmy się na tym, by na magistralach co 20 km były stacje, a nie na 300-metrowych peronach na jednotorowych liniach niezelektryfikowanych*.

Wypowiedzi wiceministra na temat 300-metrowych peronów obsługiwanych tylko przez szynobusy jest więcej niż takich przypadków w rzeczywistości. W ramach programu przystankowego nie powstał żaden peron o długości 300 metrów, przy którym stawałyby wyłącznie szynobusy. Jedyne przypadki 300-metrowych peronów na ►

► linii nieelektryfikowanej występuje na stacji Recz Pomorski, przy czym ta objęta programem stacja obsługiwana jest nie tylko przez połączenia regionalne, ale również przez pociąg PKP Intercity „Staszic” relacji Warszawa – Szczecin.

Długość ma znaczenie

Jednym z celów „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” było wydłużanie istniejących peronów, aby wyeliminować sytuacje występujące na niektórych stacjach obsługiwanych przez PKP Intercity, że część wagonów nie mieści się przy za krótkich peronach. Z 200 do 400 metrów wydłużono perony w Słupcy na linii Warszawa – Poznań, w Ropczycach na linii Kraków – Rzeszów czy na przystanku Mława Miasto na linii Warszawa – Gdańsk. W tym ostatnim przypadku chodziło o przeniesienie postojów pociągów dalekobieżnych z leżącej w północnej części miasta stacji Mława na zlokalizowany znacznie bliżej śródmieścia przystanek Mława Miasto. W grudniu 2024 r. zmieniono miejsce zatrzymywania się pociągów PKP Intercity w Mławie, jednak po zaledwie kilku miesiącach ministerstwo oznajmiło, że od września 2025 r. zamierza przenieść postoje z powrotem na oddaloną od centrum stację Mława. Do wpływania na resort w tej sprawie przyznała się posłanka Koalicji Obywatelskiej Maria Kozłakiewicz. Zamieszanie z miejscem zatrzymywania się pociągów i polityczne zabiegi kładą się cieniem na zapewnieniach, że decydujące w takich kwestiach są profesjonalne analizy.

W 2024 r. na linii Poznań – Kołobrzeg dzięki programowi powstał nowy przystanek Jastrowie Miasto. Znajduje się on w centrum liczącego 8,3 tys. mieszkańców Jastrowia i jest obsługiwany przez pociągi Polregio. Na przystanku zbudowano 400-metrowy peron z myślą o przeniesieniu tu postojów pociągów PKP Intercity ze stacji Jastrowie, która zlokalizowana jest na skraju miasta, 2 km od jego centrum. Wciąż jednak miejsce postoju pociągów dalekobieżnych w Jastrowiu nie zmieniło się. – *Ministerstwo Infrastruktury obecnie nie planuje zmiany lokalizacji postojów pociągów PKP Intercity ze stacji Jastrowie na przystanek Jastrowie Miasto* – mówi rzecznik prasowy ministerstwa Anna Szumańska. Pytana o powody, odpowiada kwieciście, lecz ogólnikowo: – *Decyzje dotyczące zatrzymań pociągów na poszczególnych stacjach i przystankach są każdorazowo poprzedzane szeregiem szczegółowych analiz i uzgodnień, w których uwzględniane są między innymi uwarunkowania techniczne, dostępność infrastruktury, prognozowany popyt, a także kwestie związane z bezpieczeństwem. Zmiany w siatce połączeń muszą opierać się na kompleksowej analizie i muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami i możliwościami infrastrukturalnymi.*

Wybudowanie 400-metrowego peronu na przystanku Jastrowie Miasto rzeczywiście okaże się nieefektywne, jeśli nie zostaną tu przeniesione postoje pociągów PKP Intercity. W tej sytuacji Ministerstwo Infrastruktury – pełniące funkcję organizatora sieci połączeń

dalekobieżnych – będzie mogło mieć pretensje przede wszystkim do siebie. Choć w przypadku Jastrowia, przez które biegnie linia jednotorowa, postój na stacji można połączyć z przepuszczaniem pociągu z naprzeciwka. Dokonanie takiej operacji na przystanku Jastrowie Miasto nie jest możliwe. Jedną z uwag praktyków do rządowego programu przystankowego było to, że nie umożliwiono w nim budowy mijanek, tak aby poprawiając dostępność do kolei, zwiększać też przepustowość.

Program motywacyjny

Aby proponowane koncepcje zostały objęte „Rządowym programem budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”, konieczne było złożenie przez samorząd wojewódzki deklaracji, że przystanek będzie obsługiwany przez co najmniej cztery pary połączeń dziennie. – *To nie jest oferta, która interesuje pasażera* – mówił wiceminister Malepszak w listopadzie 2024 r. na sejmowej komisji infrastruktury, wskazując, że to mało ambitny wymóg.

Minimalizm tego wymogu rzeczywiście zmarnował szansę na to, aby program był nie tylko narzędziem poprawy dostępności do kolei, ale również czynnikiem motywującym samorządy do zwiększania częstotliwości kursowania pociągów. Zdarzało się jednak, że za sprawą programu oferta przewozowa uległa poprawie.

W województwie pomorskim na linii Kościerzyna – Chojnice po modernizacji przystanków zwiększono liczbę par połączeń z dwóch do czterech. W województwie lubelskim dzięki temu, że w ramach programu przeprowadzono modernizację i budowę przystanków między Parczewem a Łukowem samorząd podjął decyzję o tym, aby relacje pociągów Lublin – Parczew wydłużyć do Łukowa, z kolei na linii Zamość – Bełżec, po tym jak powstał na niej nowy przystanek Żurawica, a w Szczecinie przystanek zblizono do centrum, wprowadzone zostały codzienne połączenia regionalne.

Dostęp pasażerów do pociągów

Na początku czerwca 2025 r. na sejmowej komisji infrastruktury posłowie dopytywali o zakomunikowaną dwa tygodnie wcześniej decyzję o braku kontynuacji programu przystankowego. Piotr Malepszak uspokajał posłów: – *Jest zasadne, żeby kontynuować rozwój infrastruktury dostępu pasażerów do pociągów. On będzie kontynuowany głównie w programach liniowych modernizacji, rewitalizacji infrastruktury* – oznajmił wiceminister i dodał, że przedsięwzięcia przystankowe będą w nadchodzących latach realizowane w 262 lokalizacjach.

W Ministerstwie Infrastruktury spyaliśmy, w ilu z tych 262 miejsc powstaną nowe przystanki i poprosiliśmy o ich przykłady. Rzeczniczka Anna Szumańska nie podała ani liczb, ani przykładów. Oznajmiła tylko: – *W celu uproszczenia systemu realizacji zadań infrastrukturalnych po zakończeniu programu przystankowego dalsze prace związane z budową i modernizacją przystanków i stacji kolejowych będą nadal realizowane w ramach Krajowego Programu*

Kolejowego. Konkretnie lokalizacje przystanków będą ujmowane w ramach danej inwestycji poprawiającej parametry linii kolejowej, po uwzględnieniu takich czynników jak demografia, zapotrzebowanie na przewozy i przepustowość linii. W oparciu o analizy będą budowane przystanki w sposób racjonalny i odpowiadający na potrzeby lokalnych społeczności.

W ostatnich pięciu latach na polskiej sieci kolejowej wiele przystanków powstało poza „Rządowym programem budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”. Na przykład w ramach modernizacji Magistrali Węglowej powstał przystanek Chorzów Uniwersytet, a leżący na uboczu przystanek Bytom Północ zastąpiono atrakcyjniej położonym przystankiem Bytom Stroszek. Przy rozbudowie krakowskiej linii średnicowej z dwóch do czterech torów powstał przystanek Kraków Grzegórzki, z którego do rynku jest bliżej niż z dworca Kraków Główny. W ramach modernizacji linii Kraków – Zakopane powstały przystanki Skawina Jagielnia, Rzozów Centrum, Wola Radziszowska Lipki i Poronin Misiągi. W zakres modernizacji linii Olsztyn – Braniewo weszła budowa przystanku Nowy Dwór koło Ornety.

Do budowania przystanków rzeczywiście nie jest konieczny oddzielny instrument, jednakże rządowy program umożliwił wybudowanie szeregu od lat wycieczkanych przez mieszkańców przystanków. Wreszcie z ich budową nie trzeba było czekać na to aż na danej linii realizowana będzie kompleksowa modernizacja i liczyć na to, że podczas jej planowania spółka PKP PLK zechce pochylić się nad postulatami społeczności lokalnych.

Politruicy bez pojęcia

„Nikt nie będzie płakał po programie przystankowym” – orzekł Piotr Rachwański, członek zarządu spółki Centralny Port Komunikacyjny, na prowadzonym przez siebie profilu na Facebooku. I dodał: „Takie absurdy jak Boguszów-Gorce Dzikowiec czy Toruń Katarzynka to mogli tylko wymyślić politruicy bez pojęcia jak działa kolej”.

Przystanek Toruń Katarzynka został otwarty we wrześniu 2023 r. w rejonie rozbudowywanego się na północy Torunia osiedla Jar i dwóch dużych przedsiębiorstw. Po miesiącu zlikwidowano postoje pociągów na tym przystanku ze względu na brak prowadzącego do niego przejścia dla pieszych przez ruchliwą drogę krajową 91. Tyle że przystanek Toruń Katarzynka nie został wybudowany w ramach programu przystankowego, lecz powstał podczas modernizacji linii Toruń – Chełmża.

Przypadek przystanku Toruń Katarzynka pokazuje, że to nie program przystankowy jest problemem, lecz słaba współpraca spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z samorządami, zarządcami dróg i lokalnymi społecznościami. Przez to powstają perony źle powiązane z otoczeniem: odgródzone płotami od przestrzeni publicznych, niezintegrowane z lokalnym transportem czy pozbawione wyjść ku najważniejszemu celom podróży. To są kwestie, które wreszcie muszą się zmienić.

KAROL TRAMMER

„Z BIEGIEM SZYN”: Ministerstwo Infrastruktury zmieniło przepisy i zwiększyło maksymalną prędkość kolei wąskotorowych do 80 km/h. Czy to zwiastuje przyspieszenie powrotu kolei wąskotorowych do regularnych, codziennych przewozów?

MICHAŁ DURAJ: Prędkość 30 km/h, z którą jeżdżą pociągi wąskotorowe, pochodzi ze schyłkowego czasu funkcjonowania kolei wąskotorowych w ramach przedsiębiorstwa państwowego PKP i postępującej wówczas ich degradacji. Gdy jednak zajrzemy do dawnych rozkładów jazdy, to zobaczymy, że przed wojną, ale i tuż po wojnie jeżdżono wąskimi torami szybciej. W „Dziennikach Służbowych”, biuletynie wydawanym podczas okupacji, w jednym z artykułów jest napisane, że z powodu oszczędności materiałów pędnych w realiach gospodarki wojennej wprowadza się na części odcinków ograniczenie do 50 km/h – podkreślam, że mowa była o ograniczeniu, a nie o prędkości maksymalnej. Zmiana przepisów wcale jednak nie oznacza, że natychmiast pojedziemy szybciej, bo ani nie mamy czym, ani po czym.

– W Szwajcarii, Austrii czy Włoszech koleje wąskotorowe osiągają prędkości 80-100 km/h i są częścią systemu transportu publicznego. Co jest największym wyzwaniem, by tak było też w Polsce?

– W Polsce koleje wąskotorowe, w przeciwieństwie do kolei normalnotorowej, nie stały się beneficjentem akcesji Polski do Unii Europejskiej. Koleje wąskotorowe nie mają stałego źródła finansowania infrastruktury, nie mają dostępu do Funduszu Kolejowego. Skazano je na powolną degradację lub bardzo podstawową pracę u podstaw, tak jak robimy to my, ale stać nas na utrzymanie 15 km z ponad 70 km linii. Tylko na takim odcinku jesteśmy w stanie utrzymywać infrastrukturę w zadowalającym stanie technicznym. Bez dostępu do środków na utrzymanie nie jest możliwe ani zapewnienie przejeźdźności dłuższych odcinków, ani podniesienie prędkości na czynnych odcinkach. Drugi problem to tabor – większość kolei korzysta z taboru wyprodukowanego kilkadziesiąt lat temu w Rumunii, do którego dziś brakuje nawet części zamiennych.

– Program zakupu rumuńskich lokomotyw, wagonów i szynobusów był ostatnim tchnieniem kolei wąskotorowych. To było w latach 80., kiedy już niektóre koleje wąskotorowe zniknęły, niektóre zaraz miały zniknąć. Czy dziś można sobie wyobrazić coś podobnego? Tak żeby różne koleje wspólnie zajęły się odnową taboru.

– Był w tym błysk geniuszu, żeby zunifikować tabor dla linii wąskotorowych – pozwalało to na rotowanie taboru między różnymi kolejami. Czy byłoby to możliwe teraz? Z pewnością wymagałoby to nowego zdefiniowania roli wielu kolei wąskotorowych. Te, które przetrwały i jakoś funkcjonują, działają w różnych warunkach organizacyjnych, wożą innych pasażerów – nawet w rozumieniu ruchu krajoznawczego, bo inny jest profil pasażera na naszej kolei, która działa w aglomeracji warszawskiej, a

„Podejście się zmienia”

„Linie wąskotorowe można modernizować z poszanowaniem ich zabytkowego charakteru” – mówi **MICHAŁ DURAJ**, prezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej



• Wiadukt piaseczyńsko-grójeckiej kolei wąskotorowej nad stacją Piaseczno na linii normalnotorowej Warszawa – Radom.

inny na kolejach nad morzem czy w górach. Pytanie, na ilu kolejach potrzebny będzie tabor do codziennego ruchu. Jednakże koleje wąskotorowe na pewno nie przyspieszą bez sprowadzenia używanego taboru z zagranicy, co wiąże się z bardzo żmudnym procesem dopuszczeń, albo właśnie bez programu budowy pojazdów wąskotorowych w Polsce.

– Kolej piaseczyńsko-grójecką wskazuje się jako najbardziej predestynowaną do wprowadzenia regularnych przewozów. Przebiega przez rozbudowujące się gminy, które zyskują nowych mieszkańców. Mogłaby ich dowozić do normalnotorowej stacji Piaseczno, gdzie istnieje możliwość stworzenia węzła przesiadkowego.

– Funkcję kolei piaseczyńsko-grójeckiej należy rozpatrywać szerzej. Piaseczno jako duży organizm, który już w tej chwili ma 100 tys. mieszkańców, staje się kalwinim centrum południowej części metropolii warszawskiej. Są tu coraz lepsze szkoły średnie, coraz lepsze usługi medyczne i coraz więcej sklepów – można szacować, że połowa pasażerów, którzy dotrą koleją wąskotorową, zostanie w Piasecznie. Grójec też przeżywa mocny rozwój – dużo pasażerów będzie jechać w stronę Grójca jako miejsca, gdzie można zrobić zakupy czy pójść do lekarza.

– Czy samorządy lokalne widzą w kolejach

wąskotorowych, których są zresztą właścicielem, czynnik rozwojowy? Czy dla nich to wciąż tylko atrakcja turystyczna?

– W przedsiębiorstwie państwowym PKP linie wąskotorowe uznano za część systemu kolejowego, która miała ulec likwidacji. Jediną możliwością ich uratowania było przejęcie przez samorządy, które nie bardzo wiedziały jak do nich podejść, więc przez lata uważały je tylko za atrakcję turystyczną. To podejście się zmienia. W będącym teraz na etapie konsultacji społecznych projekcie Strategii Rozwoju Gminy Piaseczno do 2040 r. zapisano kolej wąskotorową jako ciąg komunikacyjny, który należy rozwijać, dążąc do reaktywacji codziennego ruchu. Także władze Grójca i Tarczyna z entuzjazmem podchodzą do propozycji modernizacji linii. Na zlecenie Centralnego Portu Komunikacyjnego powstaje studium techniczno-ekonomiczne, w skład którego wchodzi projekt modernizacji naszej kolei.

– Czy modernizacja to zagrożenie dla zabytkowego charakteru wąskotorówek?

– Linie wąskotorowe można modernizować z poszanowaniem ich zabytkowego charakteru. Studium powstające na zlecenie CPK zakłada dla naszej kolei elektryfikację, ale bez sieci trakcyjnej mogącej zaburzyć wartość krajobrazową linii i miejscowości, przez które przebiega. Chodzi o pojazdy akumulatorowe, które będą ładowane na stacjach końcowych. Doskonały przykład łączenia funkcji transportowej i zabytkowej to Zillertalbahn – na tej austriackiej kolei wąskotorowej na co dzień kursują nowoczesne szynobusy, a dodatkowo w weekendy wyruszają pociągi prowadzone parowozem.

ROZMAWIAŁ KAROL TRAMMER



MICHAŁ DURAJ jest prezesem Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej, które zarządza infrastrukturą tej linii i prowadzi na niej przewozy pociągami turystycznymi

Skoro zaczęły się wakacje, to do Łeby znów da się dojechać koleją. Na 32-kilometrowej niezelektryfikowanej linii Łębork – Łeba ruch odbywa się tylko od końca czerwca do końca sierpnia. Przez resztę roku linia jest uśpiona i nie kursują nią żadne pociągi.

Przebudzenie w Łebie

Licząca 3 tys. mieszkańców Łeba w wakacje mocno pęcznieje. Główny Urząd Statystyczny podaje, że w lipcu i sierpniu 2024 r. z noclegów w Łebie skorzystało 79 tys. turystów. Gdy linia do Łeby ożywa, pojawia się na niej szynobus Polregio kursujący wahadłowo na trasie Łębork – Łeba (pierwszy kurs rano wyrusza z Gdyni i ostatni kurs wieczorem dociera do Gdyni). Kursują też wakacyjne pociągi PKP Intercity „Delfin”, „Wydmy” i „Korsarz”, które zapewniają połączenia do Łeby z Warszawy, Krakowa, Katowic, Częstochowy, Łodzi, Torunia, Bydgoszczy, a nawet z czeskiej stacji Bohumín. Ofertę uzupełniają pociągi „Gardno” i „Sarbsko”, które kursują na trasie Łeba – Łębork. To pociągi o najkrótszej relacji na całej sieci PKP Intercity – są to składy pociągów „Wydmy” i „Korsarz”, które zjeżdżają na tory odstawcze do Łęborka. W Łebie ze względu na brak obsługi dyżurnego ruchu i skromny układ torowy nie jest możliwe odstawianie składów pociągów, a na stacji i prowadzącym do niej szlaku może znajdować się tylko jeden pociąg. Wraz z linią Łębork – Łeba ożywa mijanka Wrzeście.

Poza sezonem wakacyjnym połączenie Łęborka z Łebą zapewniają tylko busy firm Trede Trans i Boguś Bus. W planach jest modernizacja linii Łeba – Łębork, a także rewitalizacja linii Łębork – Sierakowice – Kartuzy, którą pociągi pasażerskie nie kursują od 2000 r. Planowana jest też odbudowa nieczynnego w ruchu pasażerskim od 1992 r. odcinka Wejherowo – Choczewo i budowa nowej linii z Choczewa do Steknicy na linii Łębork – Łeba. (przedsięwzięcia te związane są z budową elektrowni jądrowej w gminie Choczewo). – *Po zakończeniu tych inwestycji na wszystkich wymienionych liniach będą realizowane całoroczne przewozy służące mieszkańcom tych terenów* – mówi Michał Piotrowski z samorządu województwa pomorskiego.

Sezon na Mielno

Kolejne nadmorskie miasto, do którego da się dojechać pociągiem tylko w wakacje, to Mielno. Do tego 3-tysięcznego miasta, w którym w lipcu i sierpniu 2024 r. z noclegów skorzystało 100 tys. turystów, biegnie odnoga odchodząca od linii Koszalin – Kołobrzeg na stacji Mścice. 5-kilometrowa linia Mścice – Mielno została w 1989 r. zelektryfikowana, ale już w 1994 r. zamknięto na niej ruch pasażerski. Do reaktywacji połączeń doszło w 2008 r., po tym jak linia Mścice – Mielno została przejęta od PKP przez Urząd Miejski w Koszalinie. Na zlecenie koszańskiego ratusza zarządcą linii jest spółka PMT Linie Kolejowe (to podmiot grupy KGHM Polska Miedź, którego główną działalnością jest zarządzanie infrastrukturą kolejową tego koncernu).

Lato z koleją

Polityków i media rozgrzał wakacyjny pociąg z Warszawy do Rijeki w Chorwacji. A jak kolej radzi sobie z obsługą polskiego wybrzeża?



• *Ustka jest przykładem na to, że atrakcyjna całoroczna oferta do nadmorskich miast pobudza popyt poza sezonem. Przyjazd pociągu Polregio ze Słupska na stację w Ustce, marzec 2025 r.*

Połączenia obsługuje zachodniopomorski zakład Polregio szynobusem jeżdżącym wahadłowo na trasie Koszalin – Mielno. Przewozy kolejowe realizowane są dzięki dofinansowaniu obydwu miast. Z Koszalina do Mielna dziennie kursuje 10 pociągów od poniedziałku do piątku i 13 pociągów w weekendy. Do Mielna nie docierają pociągi PKP Intercity.

Pendolino w Darłowie?

Drugie z bałtyckich miast bez połączeń PKP Intercity to Darłowo, choć jest ono uwzględnione na przedstawionej w planie transportowym Ministerstwa Infrastruktury docelowej sieci połączeń dalekobieżnych.

Spośród nadmorskich miast Darłowo ma najsłabszą wakacyjną ofertę kolejową. Do tego liczącego 12,5 tys. mieszkańców miasta dociera tylko pięć pociągów Polregio w dni robocze oraz sześć w weekendy – i to już uwzględniając letnie wzmocnienie w postaci jednego dziennie dodatkowego połączenia.

Do Darłowa prowadzi 19-kilometrowa linia niezelektryfikowana ze Sławna na magistrali Trójmiasto – Szczecin. Połączenia do Darłowa zostały zlikwidowane w 1991 r., do ich reaktywacji doszło w 2005 r., ale pod koniec 2011 r. znów zostały zawieszone. Władze województwa zachodniopomorskiego argumentowały, że linia biegnie w granicach jednego powiatu i to on powinien finansować połączenia. W 2017 r., dzięki dotacji powiatu sławieńskiego oraz miast i gmin Sławno i Darłowo, ruch wznowiono. Obecnie część pociągów jeździ na dłuższych trasach Darłowo – Sławno – Słupsk i Darłowo – Sławno – Koszalin – Kołobrzeg.

Mankament wakacyjnej obsługi Darłowa to wynosząca 3,5 km odległość ze stacji do

plaży. W zamierzeniach inwestycyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych na lata 2021-2030 i Regionalnym Planie Transportowym Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 wpisano zamiar przedłużenia linii kolejowej do Darłówka, czyli nadmorskiej części Darłowa. Można do tego wykorzystać bocznice biegnącą do lotniska Marynarki Wojennej w Darłównku, która stanowi przedłużenie linii w kierunku morza. Niejako w opozycji do tego planu stoi analizowana przez spółkę PKP PLK koncepcja zmiany przebiegu magistrali Trójmiasto – Słupsk – Koszalin – Szczecin, mająca na celu zbliżenie tej linii do Morza Bałtyckiego i poprowadzenie jej przez Darłowo. – *Gdyby nie było właśnie tej analizy, to sprawy by w ogóle nie było, nie moglibyśmy marzyć, że kiedykolwiek szybki pociąg typu Pendolino przyjedzie do Darłowa* – cieszył się w 2021 r. burmistrz tego miasta Arkadiusz Klimowicz. Problem tylko w tym, że ta mglista koncepcja oddala realizację znacznie bardziej realnej koncepcji wydłużenia linii Sławno – Darłowo do Darłówka z wykorzystaniem bocznicy.

Zefir w Ustce

W Ustce kolej zbliżyła się do morza oraz osiedli w zachodniej części miasta właśnie dzięki wykorzystaniu bocznicy prowadzącej do centrum szkolenia Marynarki Wojennej. Bocznica została zelektryfikowana i od 2019 r. pociągi docierają nią do nowego przystanku Ustka Uroczysko. Był to element modernizacji linii Słupsk – Ustka, w ramach której przywrócono pełną funkcjonalność stacji Ustka, co umożliwiło przyjmowanie większej liczby pociągów oraz odstawianie składów dalekobieżnych. Prace objęły poza tym odbudowę zlikwidowanej w latach 90. ►

► mijanki Charnowo Słupskie.

Do liczącej 13,5 tys. mieszkańców Ustki dociera dziennie 13 pociągów Polregio ze Słupska. Ustka jest również końcową stacją dla pociągów PKP Intercity „Przemyslanin”, „Gwarek”, „Zefir” i „Szkuner”, które docierają na Pomorze Środkowe z kierunku Przemysła, Krakowa, Katowic, Wrocławia i Poznania. Ta całoroczna oferta jest w wakacje uzupełniana sobotnio-niedzielnymi pociągami PKP Intercity „Lazur” z Łodzi przez Warszawę i „Jamno” z Wrocławia przez Poznań oraz uruchamianym przez Koleje Mazowieckie komercyjnym pociągiem „Słoneczny” kursującym na trasie Warszawa – Trójmiasto – Ustka.

Ustka jest przykładem na to, że atrakcyjna oferta przewozowa, obejmująca połączenia dalekobieżne, wcale nie musi w nadmorskim kurorcie ograniczać się do wakacji i może pobudzać popyt także poza sezonem. Dane Urzędu Transportu Kolejowego za 2023 r. wskazują, że ze stacji Ustka dziennie korzysta 1,6 tys. pasażerów, a z przystanku Ustka Uroczysko 1,5 tys. pasażerów.

Helski półwysep urodzaju

Jedną z najbardziej obciążonych ruchem linii jednotorowych w Polsce jest wybiegająca z aglomeracji trójmiejskiej linia Reda – Puck – Władysławowo – Jastarnia – Hel. Tą prowadzącą na Półwysep Helski linią w sezonie porusza się dziennie 56 pociągów spółek Polregio, PKP Intercity i Arriva, która w wakacje uruchamia komercyjne połączenie Bydgoszcz – Hel.

Modernizacja linii Reda – Hel w latach 2012-2015 podniosła prędkość do 100 km/h, ale nie objęła ani odbudowy zlikwidowanej w latach 90. mijanki Swarzewo między Puckiem a Władysławowem, ani budowy nowych mijanek na najdłuższych szlakach Władysławowo – Kuźnica i Jastarnia – Hel, które mają po 14 km długości. Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030 wskazuje: „Linie kolejowe jednotorowe i brak posterunków ruchu umożliwiających wyprzedzanie lub mijanie pociągów, mają znaczący wpływ na płynność ruchu kolejowego oraz jego częstotliwość, co wpływa negatywnie na atrakcyjność transportu kolejowego. Problem ten dotyczy linii kolejowej Reda – Hel”.

Mała przepustowość linii helskiej mści się nierównomiernym rozłożeniem pociągów, a także potęgowaniem zakłóceń, o które nie trudno w sytuacji zarówno opóźnień przywożonych przez pociągi dalekobieżne, jak i częstego problemu z pomieszczeniem pasażerów w pociągach.

W sezonie do obsługi linii Polregio ściąga lokomotywy spalinowe i wagony piętrowe, gdyż szynobusy są na wakacje za mało pojemne. Część pociągów nadal jest obsługiwana szynobusami, ale łączonymi w dłuższe składy, do których dodatkowo doczepiane są wagony.

Bezpośredni Kołobrzeg

W przeciwieństwie do innych bałtyckich kurortów Kołobrzeg nie jest obsługiwany ślepo kończącą się linią, lecz stanowi węzeł, na którym łączą się linie z trzech kierunków:



• Szynobus do Łeby na stacji w Lęborku. Ruch na linii Lębork – Łeba prowadzony jest tylko w wakacje, przez resztę roku żadne pociągi nią nie kursują.

z Koszalina, Białogardu i Szczecina. Przez lata przelotowość węgła w ogóle nie była wykorzystywana i pociągi z każdej linii kończyły bieg w Kołobrzegu. Obecnie jeździ kilka dziennie pociągów Polregio relacji Koszalin – Kołobrzeg – Szczecin. Pociągi te obsługiwane są składami elektryczno-spalinowymi kupionymi przez samorząd Pomorza Zachodniego (linia biegnąca z Kołobrzegu w kierunku Szczecina jest niezelektryfikowana).

Liczący 43 tys. mieszkańców Kołobrzeg w lipcu i sierpniu 2024 r. został odwiedzony przez 184 tys. nocujących turystów. Kolejne 82 tys. letników nocowało w gminie wiejskiej Kołobrzeg z kurortami Grzybowo i Dźwirzyno. Bezpośrednie połączenie kolejowe z Kołobrzegiem ma aż 28 z 37 polskich miast mających co najmniej 100 tys. mieszkańców. Możliwość dojazdu pociągiem bez przesiadki to jeden z czynników wyboru miejsca na wczasy.

Z Kołobrzegiem sąsiaduje gmina Ustronie Morskie. Z noclegów w tej gminie w lipcu i sierpniu 2024 r. skorzystały 73 tys. turystów. W Ustroniu Morskim do 2024 r. stawały pociągi Pendolino relacji Kraków – Warszawa – Trójmiasto – Kołobrzeg. Liczące 2,5 tys. mieszkańców Ustronie Morskie było tym samym najmniejszą polską miejscowością i jedyną wsią obsługiwaną przez pociągi ExpressInterCityPremium. W tegoroczne wakacje pociągi Pendolino – w wyniku przerezerwowania postojów na sieci tych połączeń – przejeżdżają przez Ustronie Morskie już bez zatrzymania.

Od tegorocznych wakacji do Kołobrzegu w soboty i niedziele dojeżdża z Poznania komercyjny pociąg Kolei Wielkopolskich. To już kolejny samorządowy przewoźnik, który wszedł w segment komercyjnych połączeń wakacyjnych. Wejście to jest skromniejsze niż początkowo zakładano – Koleje Wielkopolskie dostały od Urzędu Transportu Kolejowego decyzje zezwalające na uruchomienie komercyjnych pociągów także na trasach Poznań – Gdynia, Poznań – Ustka i Poznań – Świnoujście, których wielkopolski przewoźnik jak na razie nie wykorzystuje.

Wydana wiosną 2025 r. przez UTK zgoda na uruchomienie komercyjnego połączenia Poznań – Kołobrzeg ukazuje zmianę polityki urzędu. Relacja ta obsługiwana jest bowiem przez szereg dotowanych pociągów Polregio i PKP Intercity – jeszcze niedawno byłby to dla urzędu powód do wydania odmowy.

Dwutorowe Świnoujście

W wakacyjne weekendy na trasie Wrocław – Legnica – Lubin – Głogów – Zielona Góra – Międzyzdroje – Świnoujście już drugi rok z rzędu kursuje komercyjny pociąg Kolei Dolnośląskie: bilet z Wrocławia do Świnoujścia na pociąg „Nadmorski” kosztuje 99 zł i jest droższy od biletu PKP Intercity (przejazd z Wrocławia do Świnoujścia z państwową spółką kosztuje 80 zł). W tegoroczne wakacje wśród pociągów PKP Intercity dojeżdżających do Międzyzdrojów i Świnoujścia po raz pierwszy znalazło się Pendolino, które na wyspę Wolin dociera z Warszawy. Jeżdżą tu także pociągi Polregio – nie tylko ze Szczecina, ale i w dłuższej relacji z oddalonego o ponad 300 km Poznania.

Do leżącej na wyspie Uznam zachodniej części Świnoujścia od 2008 r. wbiega linia niemieckiej kolei Usedomer Bäderbahn. Ze stacji Świnoujście Centrum pociągi UBB odjeżdżają przez większość dnia równo co 30 min. i zapewniają połączenie z leżącymi na niemieckiej części wyspy Uznam kurortami Ahlbeck, Heringsdorf i Zinnowitz, a także z leżącym na stałym lądzie miastem Wolgast i stacją węzłową Züssow na magistrali Berlin – Stralsund. Linią UBB dziennie przyjeżdża do Świnoujścia 28 niemieckich pociągów.

Polską linią ze Szczecina przyjeżdża do Świnoujścia 26 pociągów w dzień roboczy oraz 30-31 pociągów w soboty i niedziele. Międzyzdroje i Świnoujście to jedyne z nadmorskich kurortów, do których biegnie linia dwutorowa. Faktem jest, że kursują nią też pociągi towarowe do i ze świnoujskiego portu, ale liczba połączeń pasażerskich jest tu porównywalna jak na linii do Helu, dokąd w wakacje jednotorową linią dociera codziennie 27 pociągów.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Abby objaśnić drogę

Kiedys, w czasie mazowieckiej wycieczki turystycznej, napotkaliśmy wroga kapliczek. Widząc, że robimy zdjęcia jednej z nich, podszedł. – Kapliczki – rzekł – powinno się rozebrać. W przestrzeni wspólnej nie ma miejsca na symbolikę religijną. – Lecz proszę zważyć – powiedział ktoś – że one nie pełnią funkcji wyłącznie religijnej. Są częścią krajobrazu, niekiedy dziełem sztuki, są także punktem orientacyjnym. Często, gdy wskazujemy komuś drogę, mówimy: „Za kapliczką proszę skręcić w lewo” czy „Sklep jest sto metrów za kapliczką”. – Zrobi się tak – rzekł wtedy wróg kapliczek. – W miejscu, gdzie stała dana kapliczka, wystawi się tablicę z napisem: „Tu niegdyś stała kapliczka!”. A objaśniając komuś drogę, pan powie: „Za tablicą „Tu niegdyś stała kapliczka” proszę skręcić w lewo”.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Jura”

Katowice – Częstochowa

Pociąg Kolei Śląskich „Jura” swoją nazwę nosi na cześć Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej, która bywa też nazywana Jurą Krakowsko-Częstochowską albo po prostu Jurą. Wyżyna, jak sama jej nazwa wskazuje, rozciąga się od Krakowa po Częstochowę. Jura słynie ze skał z okresu jurajskiego i zamków określanych mianem Orlich Gniazd. Najsłynniejszym jurajskim zamkiem jest Zamek Pieskowa Skała, obok którego wznosi się Maczuga Herkulesa, najsłynniejsza jurajska skała. Na terenie Jury Krakowsko-Częstochowskiej istnieją Ojcowski Park Narodowy i Park Krajobrazowy Orlich Gniazd. Wyżynę przecinają linia kolejowa Sosnowiec – Tunel i Centralna Magistrala Kolejowa, ale pociąg „Jura” nie jedzie żadną z nich. Trasa pociągu biegnie przez Sosnowiec, Dąbrowę Górniczą, a następnie wzdłuż północnej części Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej przez takie bramy do Jury jak Zawiercie, Myszków i Poraj. W będącej końcową stacją pociągu „Jura” Częstochowie ma swój początek czerwony szlak turystyczny, zwany Szlakiem Orlich Gniazd, który ma 164 kilometry długości i prowadzi przez całą Jurę aż do pętli tramwajowej Krowodrza Górka w Krakowie.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Na Dworcu Letnim w Poznaniu uczestników witała wyjątkowa oprawa – perony oraz specjalnie podstawiony skład Kolei Wielkopolskich ozdobione były flagami Polski i Unii Europejskiej, symbolicznie podkreślając zarówno narodowy, jak i międzynarodowy charakter wydarzenia. Cała sceneria tworzyła niepowtarzalny klimat uroczystego wyjazdu, łącząc dumę z dziedzictwa z europejskim wymiarem współpracy”

Źródło: dwumiesięcznik „Kolej na Wielkopolskie”
Wydawca: Koleje Wielkopolskie

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Dojeżdża właśnie tam, do Neustettin, Szczecinka. Wywieziony na roboty przymusowe do Rzeszy mężczyzna po wojnie, w maju 1945 roku, rusza na wschód, aby dotrzeć na polski zachód i po wyjściu z pociągu kieruje swoje kroki do miejscowego oddziału Państwowego Urzędu Repatriacyjnego. Na Neustettin kieruje się również z Jastrowia – tego, o którym Skoczeń początkowo myśli, że jest miastem powiatowym – inna rodzina osadników. Siedzą w wagonie i obserwują kolejarzy, nalepiających na ich wagon napis »Drawsk«. Drawsk, Drawsko, Dramburg. Miasta »odzyskane« istnieją czasami tylko w wyobraźni. Ich istnienie jest niepewne, nazwy nic nie znaczą, póki nie wysiądzie się z wagonu”

Karolina Ćwiek-Rogalska*,

„Ziemie. Historie odzyskiwania i utraty”

*kulturoznawczyni, antropolożka i bohemistka, która wraz z zespołem bada powstawanie nowych kultur na terenach postprzesiedleniowych w Polsce, Czechach i Słowacji

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.