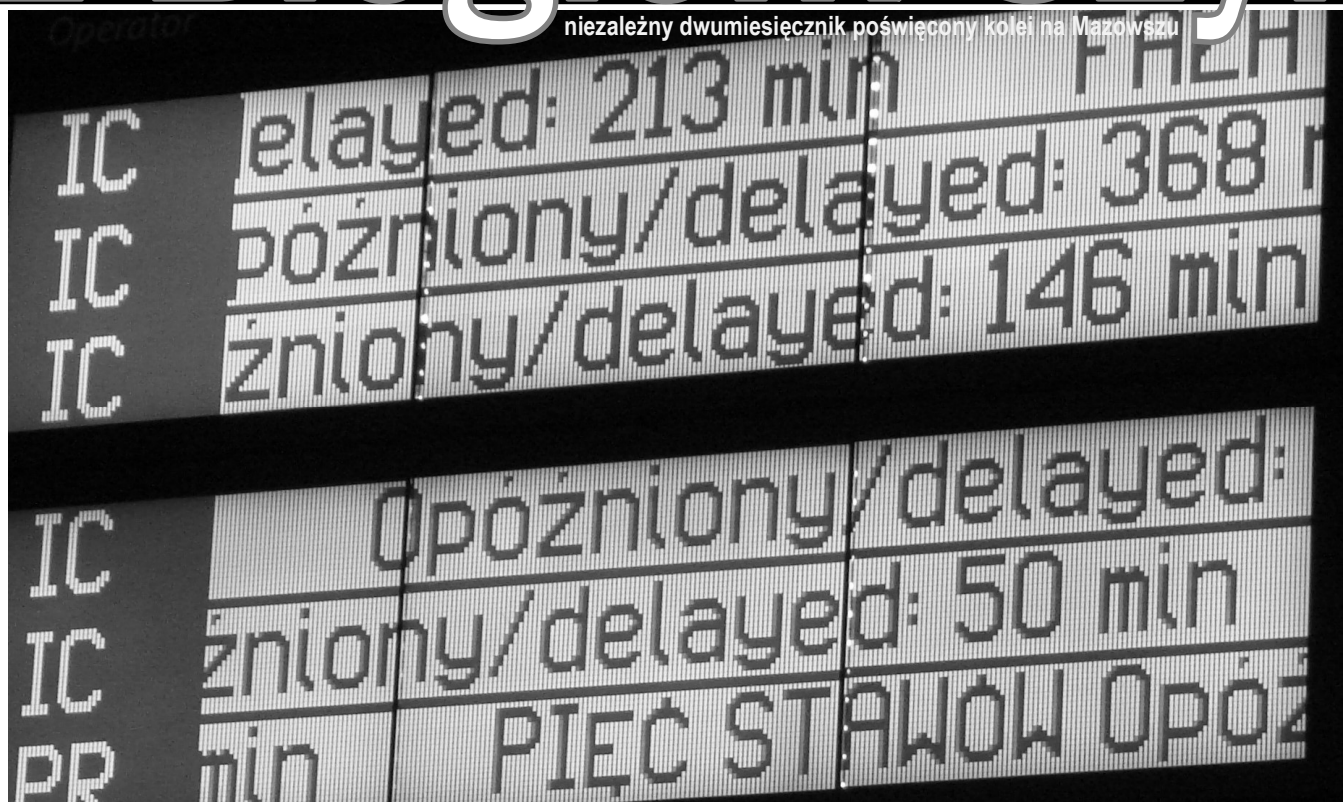


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



ZIMOWY CHAOS



Raport po trudnej zimie na kolei

BEZPIECZENSTWO

Sokiści będą przeszukiwać bagaże? Doktryna szoku Ministerstwa Infrastruktury

W lutym 2026 r. do rady ministrów wpłynął wniosek Ministerstwa Infrastruktury o przystąpienie do prac legislacyjnych nad rozszerzeniem uprawnień Straży Ochrony Kolei. W tym celu konieczne będzie znowelizowanie aż 16 ustaw.

Magazyn „Z Biegiem Szyn” dotarł do wniosku złożonego przez resort infrastruktury. „Problem ograniczonego zakresu uprawnień Straży Ochrony Kolei powoduje, że nie jest możliwe zapewnienie adekwatnego do obecnych realiów poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” – czytamy w dokumencie wskazującym, jakie zmiany mają znaleźć się w projekcie nowelizacji.

W ramach doktryny szoku – czyli wykorzystywania kryzysów, w tym przypadku aktów dywersji na kolei, do wprowadzania daleko idących zmian – resort infrastruktury chce znaczącego zwiększenia uprawnień Straży Ochrony Kolei. Jej funkcjonariusze mieliby otrzymać prawo do przeszukiwania osób, pomieszczeń, pojazdów i rzeczy. We wniosku ministerstwa mowa jest wprost o możliwości przeglądania zawartości bagaży. Sokiści mieliby uzyskać też prawo do badania stanu trzeźwości osób w pociągach i na dworcach. W celu zwalczania kradzieży elementów infrastruktury kolejowej SOK ma dostać prawo przeszukiwania skupów złomu i występowania o cofnięcie zezwoleń na ich prowadzenie.

Ministerstwo Infrastruktury chce poszerzyć katalog dostępnych dla Straży Ochrony Kolei środków przymusu bezpośredniego o siatki obezwładniające, plecakowe miotacze substancji obezwładniających oraz urządzenia przeznaczone do niszczenia dronów i przejmowania kontroli nad ich lotem. Znacznie poszerzony miałby też zostać zakres przypadków, w których sokiści mogliby używać broni – chodzi na przykład o sytuacje konieczności ujęcia osoby ukrywającej się w trudno dostępnym miejscu czy o możliwość oddawania strzałów do pojazdów i dronów. Sokiści mieliby też uzyskać prawo do przebywania i poruszania się na gruntach bez uzyskiwania zgody ich właścicieli.

Mającą otrzymać szerokie uprawnienia Straż Ochrony Kolei nie jest normalną formacją państwową taką jak podlegające konstytucyjnym organom Policja czy Straż Graniczna, lecz działa w strukturze spółki akcyjnej, jaką są PKP Polskie Linie Kolejowe. Własną Straż Ochrony Kolei posiada też spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Komendanci SOK są powoływani przez zarządy tych spółek.

Projekt ustawy rozszerzającej uprawnienia Straży Ochrony Kolei resort infrastruktury zamierza przesłać komitetowi stałemu rady ministrów jeszcze w marcu 2026 r. ●

POŁĄCZENIA

Postoje zniknęły, czas jazdy się nie skrócił

Wraz z wprowadzaną 8 marca 2026 r. zmianą rozkładu jazdy pociąg ExpressInterCity „Lech” relacji Wrocław – Poznań – Warszawa przestaje zatrzymywać się na stacjach Konin i Kutno. Nie wpłynie to jednak na skrócenie czasu przejazdu tego ekspresu. Odcinek między stacjami Poznań Główny i Warszawa Zachodniej z postojami w Koninie i Kutnie „Lech” pokonywał w 2 godz. 18 min. – dokładnie tyle samo będzie jechał bez postojów pośrednich w tych miastach.

Żeby było jeszcze bardziej zaskakująco, przy jeździe w relacji Warszawa – Poznań – Wrocław „Lech” nadal będzie zatrzymywał się w Kutnie i Koninie. ExpressInterCity „Lech” jest jedynym pociągiem zapewniającym bezpośrednie połączenie Kutna (40 tys. mieszkańców) i Konina (66 tys. mieszkańców) z Wrocławiem. Ale od teraz tylko w jedną stronę. ●

KONKURENCJA

Tatry hipokryzji

Koleje Mazowieckie planują uruchomienie pociągu na trasie Warszawa – Kraków – Zakopane. Ma być to niedotowane połączenie komercyjne. W lutym 2026 r. przewoźnik złożył w Urzędzie Transportu Kolejowego wymagany w takiej sytuacji wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Koleje Mazowieckie chcą, aby połączenie w Tatry wystartowało w grudniu 2026 r. – pociąg miałby jeździć w soboty i niedziele, a w czasie ferii zimowych dla województwa mazowieckiego codziennie.

We wstępnym rozkładzie jazdy założono, że pociąg ma ruszać z Warszawy po 6:00, by do Zakopanego dotrzeć przed 11:00. W podobnej porze kursuje na tej trasie dotowany pociąg PKP Intercity „Malinowski”. Przed zmianą polityki wobec konkurencji stanowiłoby to dla UTK wystarczający powód do wydania decyzji odmownej. Jeśli teraz urząd wyda odmowę, to narazi się na zarzuty, że przyznaje otwarty dostęp przewoźnikom z zagranicy, a polskiemu nie. W drogę powrotną z Zakopanego pociąg Kolei Mazowieckich ma wyruszać po 15:00 i do Warszawy przyjeżdżać na 20:00. Tatrzański pociąg Kolei Mazowieckich ma jechać Centralną Magistralą Kolejową, co oznacza, że będzie omijał całą południową część województwa mazowieckiego. Rozważano skierowanie pociągu przez Piaseczno, Warkę, Radom i dalej przez Skarżysko-Kamienną i Kielce, ale przewoźnik uznał, że – z powodu zaplanowanych do 2028 r. przez PKP Polskie Linie Kolejowe prac modernizacyjnych w województwie świętokrzyskim – na tej trasie będą problemy z przepustowością.

Koleje Mazowieckie zamierzały uruchomić połączenie w Tatry już w ferie zimowe w styczniu 2026 r., ale przedłużyły się ustalenia z samorządem województwa mazowieckiego w kwestii wykorzystania taboru do komercyjnego połączenia – wymiana pism trwała miesiącami i dopiero w styczniu 2026 r. samorząd wyraził na to zgodę. Pociąg ma być zestawiany z lokomotywy EU47 i czterech-sześciu wagonów piętrowych.

Jeśli Koleje Mazowieckie otrzymają od UTK decyzję przyznającą otwarty dostęp, to będą czwartym po spółce PKP Intercity oraz firmach RegioJet i Leo Express przewoźnikiem oferującym połączenia między Warszawą i Krakowem. Koleje Mazowieckie już od lat uruchamiają w wakacje komercyjne pociągi nad Morze Bałtyckie: „Słoneczny” relacji Warszawa – Ustka i „Słoneczny Bis” relacji Warszawa – Gdynia.

Akurat gdy Koleje Mazowieckie postanowiły rozszerzyć swoją komercyjną działalność o kolejną trasę, to Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych – którego prezesem jest członek zarządu Kolei Mazowieckich Szymon Sobczak – skierował do Ministerstwa Infrastruktury, Urzędu Transportu Kolejowego i spółki PKP PLK pisma wyrażające sprzeciw wobec rozwoju konkurencji na torach: „Najbardziej niezrozumiałym z perspektywy przewoźników regionalnych zjawiskiem jest preferencyjne trasowanie pociągów przewoźników, którzy wchodzą lub zamierzają wejść na rynek” – grzmiał ZSPK w pismach rozsyłanych jesienią 2025 r. w reakcji na pojawienie się na trasie z Warszawy do Krakowa komercyjnych połączeń firmy RegioJet. – „Niedopuszczalne jest, aby konkurencja w segmencie przewozów dalekobieżnych i kwalifikowanych miała negatywnie oddziaływać na przewozy wojewódzkie i aglomeracyjne”.

Teraz pojawia się pytanie, czy Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych – wyrażając kilka miesięcy temu sprzeciw wobec wpuszczania na tory komercyjnych połączeń – rzeczywiście troszczył się o warunki realizacji przewozów wojewódzkich i aglomeracyjnych, czy jednak występował przede wszystkim w interesie Kolei Mazowieckich, które wówczas już planowały uruchomienie połączenia komercyjnego na trasie Warszawa – Kraków – Zakopane. ●



• Prowadzony lokomotywą EP09 pociąg PKP Intercity na stacji Tuszcz.

TABOR

Trudne pożegnanie z EP09

Centralne Biuro Antykorupcyjne zajmuje się sprawą sprzedania na złom dwóch lokomotyw EP09 – choć ich wartość została oszacowana na łącznie 2,6 mln zł, to spółka PKP Intercity zbyła je za 259,4 tys. zł. W styczniu 2026 r. władze PKP Intercity po przeprowadzeniu wewnętrznej kontroli wszczęły postępowanie dyscyplinarne wobec pracowników odpowiedzialnych za tę sytuację i złożyły zawiadomienie do prokuratury.

Sprawa dotyczy wyprodukowanych w 1992 r. w zakładach Pafawag elektrowozów EP09-015 i EP09-017, które we wrześniu 2025 r. pocięto w składzie złomu Piotro-Stal na warszawskich Odolanach. Lokomotywy te do połowy 2025 r. prowadziły pociągi, a ostatnie naprawy rewizyjne czwartego poziomu utrzymania przeszły we wrześniu 2023 r. w należących do PKP Intercity zakładach naprawczych Remtrak w Libiszowie.

Wyprodukowane w latach 1986-1997 w liczbie 47 sztuk elektrowozy EP09 to pierwsze polskie lokomotywy mogące osiągać prędkość 160 km/h. Od 2020 r. ich rolę przejmują dostarczane przez Newag lokomotywy EU160 – spółka PKP Intercity posiada już 96 lokomotyw tego typu. Przewoźnik posiada też 17 wyprodukowanych w latach 2023-2025 lokomotyw EU200, które mogą rozpędzać się do 200 km/h.

Zapotrzebowanie na szybkie lokomotywy jest jednak coraz większe. W ciągu minionych 10 lat na sieci kolejowej z 9,5% do 18% wzrósł udział linii, na których pociągi mogą osiągać prędkość 160 km/h. Mimo to część kursujących nimi pociągów trasowana jest z mniejszą prędkością. Na przykład pociągi PKP Intercity „Korczak” na linii Warszawa – Łódź czy „Spodek” na odcinku Kraków – Katowice nie osiągają prędkości 160 km/h, bo są obsługiwane lokomotywami EP07, których prędkość maksymalna to 125 km/h.

Dochodzi też do sytuacji, że z powodu problemów taborowych pociągi wytrasowane z prędkością 160 km/h są zastępczo prowadzone wolniejszymi lokomotywami i doznają opóźnień.

Mimo to spółka PKP Intercity podjęła decyzję o wygaszeniu eksploatacji lokomotyw EP09 – kolejne lokomotywy tej serii wyłączane są z ruchu. Przemawiać mają za tym wysokie koszty napraw głównych tych elektrowozów oraz problem dużego zróżnicowania technicznego poszczególnych lokomotyw serii EP09, co utrudnia ich utrzymanie i eksploatację. •

POŁĄCZENIA

Z prądem na Mazury

Znika brakujące ogniwo w zelektryfikowanej sieci kolejowej. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiada, że z początkiem kwietnia 2026 r. ruch między Giżyckiem a Korszami zacznie być prowadzony trakcją elektryczną. Od września 2025 r. pociągi elektryczne jeżdżą między Elkiem a Giżyckiem.

Przez lata odcinek Elk – Giżycko – Kętrzyn – Korsze był symbolem przerwania wielkiego programu elektryfikacji linii kolejowych, który prowadzony był w latach 80. i obejmował nawet 600 km linii rocznie. Na trasie łączącej Białystok z Olsztynem w 1990 r. elektryfikacja od strony Białegostoku doszła do Elku, a od strony Olsztyna do Korsz. Następnie prace elektryfikacyjne na tym ciągu przerwano i między Korszami a Elkiem na ponad trzy dekady pozostała luka wymuszająca prowadzenie ruchu trakcją spalinową.

Dopiero teraz północno-wschodnia część Polski zostanie połączona linią zelektryfikowaną z resztą północnej Polski. Ułatwi to prowadzenie przewozów, eliminując konieczność zmieniania na trasie lokomotywy elektrycznej na spalinową. Lokomotywy spalinowe będą mogły zostać przesunięte na inne linie kolejowe.

Zakończenie elektryfikacji trasy biegnącej przez Mazury otwiera też możliwości rozbudowy oferty przewozowej. Najbardziej oczywistym krokiem byłoby wydłużenie trasy obsługiwanego składem elektrycznym Stadler Flirt pociągu InterCity „Kormoran” relacji Kraków – Warszawa – Olsztyn. Obecnie pociąg ten kończy bieg w Olsztynie o 20:21. Rano z Olsztyna do Krakowa „Kormoran” rusza o 7:34. Skład tego pociągu, zamiast stać w Olsztynie, powinien wieczorem pojechać dalej przez Korsze, Kętrzyn, Giżycko do Elku (przyjazd około 22:10). Z Elku następnego dnia rano (około 5:40) pociąg powinien wyruszać do Krakowa.

Wskazane byłoby też wydłużenie w stronę Elku i Białegostoku trasy części pociągów docierających do Olsztyna z kierunku Wrocławia, Poznania i Torunia. Konieczność zwiększenia liczby połączeń dalekobieżnych na linii łączącej województwa warmińsko-mazurskie i podlaskie wynika z planu transportowego Ministerstwa Infrastruktury – rozporządzenie to określa, że z Olsztyna w kierunku Białegostoku powinno wyruszać sześć-siedem pociągów PKP Intercity dziennie. Tymczasem obecnie z Olsztyna wyruszają w tym kierunku tylko dwa pociągi PKP Intercity na dobę. •

LUDZIE

Gdzie są Bankomaty z tamtych lat?

Dawny prezes PKP Cargo Wojciech Balczun, który od lipca 2025 r. jest ministrem aktywów państwowych, przeprowadza zmiany personalne w spółkach skarbu państwa. Do władz największych polskich koncernów trafiają menadżerowie, którzy za poprzednich rządów Donalda Tuska trafili do władz spółek kolejowych i przez kolejarzy byli nazywani Bankomatami.

Marcin Celejewski – który w latach 2012-2015 zasiadał w zarządzie PKP Intercity – z początkiem 2026 r. objął funkcję prezesa spółki Grupa Azoty Puławy, a od marca 2026 r. jest szefem całej Grupy Azoty. W 2014 r., gdy Marcin Celejewski był prezesem PKP Intercity, liczba podróży pociągami tej spółki spadła do 25,5 mln – był to najgorszy wynik w historii tego przewoźnika. Stało się tak, mimo że Celejewski, obejmując stanowisko prezesa spółki, zapewniał: – *Postanowiliśmy przyspieszyć początek procesu odzyskiwania pasażerów.*

Remigiusz Paszkiewicz, który w latach 2012-2015 był prezesem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, od lutego 2026 r. jest prezesem koncernu KGHM Polska Miedź. W 2012 r., po objęciu funkcji prezesa PKP PLK, Paszkiewicz oświadczył: – *Przeprowadzone w firmie badania wskazują, że należy w najbliższych latach wyłączyć z ruchu niektóre odcinki linii kolejowych.* W 2013 r. sieć kolejową PKP PLK skrócono o 658 km – w raporcie rocznym spółka oznajmiła, że „modyfikacja ta była następstwem konieczności dostosowania infrastruktury do zmieniających się potrzeb przewozowych”. •



• Marcin Celejewski.



• Remigiusz Paszkiewicz.

Oblodzone przewody sieci trakcyjnej, zamarzające rozjazdy, zasypane śniegiem tory, pękające szyny i awarie taboru były przyczyną nie tylko opóźnień sięgających nawet kilkuset minut, ale też wielu przypadków odwołania pociągów. Problemy szybko rozlewały się z regionów najmocniej dotkniętych przez zimę na resztę sieci kolejowej.

Niespotykane jak dotąd na tę skalę

Jednym z najpoważniejszych ognisk zimowego chaosu było województwo zachodniopomorskie. Problemy zaczęły się nad ranem 26 stycznia 2026 r., gdy oblodzenie sieci trakcyjnej wstrzymało ruch pociągów elektrycznych na liniach ze Szczecina do Świnoujścia, Krzyża i Rzepina, czyli na wszystkich wylotach ze stolicy Pomorza Zachodniego, a także na odcinkach Stargard – Runowo Pomorskie i Kołobrzeg – Piła. Na niektórych stacjach zamarzły również rozjazdy, co całkowicie wstrzymało ruch pociągów – także tych spalinowych.

„Do Świnoujścia praktycznie nie dojeżdżają pociągi” – alarmowała prezydent miasta Joanna Agatowska. – „Na dworcu sytuacja wyglądała bardzo źle. Zdezorientowani pasażerowie pozostawali bez jakichkolwiek informacji w nieogrzewanym budynku bez dostępu do bezpłatnej toalety oraz ciepłego napoju”.

Urzędnicy świnoujskiego ratusza dostarczyli pasażerom koczującym na dworcu PKP zupę i herbatę oraz próbowali uzyskać od spółek kolejowych informacje o komunikacji zastępczej i przewidywanym terminie wznowienia ruchu pociągów.

Nad ranem 26 stycznia 2026 r. oblodzenie sieci trakcyjnej sparaliżowało też ruch na liniach Wrocław – Poznań, Poznań – Rzepin i Zbąszynek – Zielona Góra, ale w województwach dolnośląskim, wielkopolskim i lubuskim problemy zaczęły ustępować tego samego dnia koło południa. Na Pomorzu Zachodnim przywrócenie pełnej przejezdności trwało aż tydzień.

„Ekipy techniczne walczyły dniami i nocami ze skutkami bezprecedensowego zjawiska pogodowego. Fala intensywnego marnącego deszczu spowodowała niespotykane jak dotąd na tę skalę oblodzenie” – raportowała 1 lutego 2026 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. – „Skuto lodu na setkach kilometrów sieci trakcyjnej oraz dziesiątkach rozjazdów”.

Nie były to ani pierwsze, ani ostatnie tej zimy problemy z oblodzeniem sieci trakcyjnej. 14 stycznia 2026 r. zablokowały one ruch na liniach Toruń – Hawa, Tczew – Bydgoszcz i Malbork – Elbląg, a 5 lutego 2026 r. na liniach Głogów – Wrocław, Lubań – Węglińiec, Węglińiec – Horka oraz znów na linii Wrocław – Poznań.

(Nie) gotowi do zimy!

Jesienią PKP Polskie Linie Kolejowe szczyły się, że nie dadzą się zaskoczyć

Zimowy chaos

Przyjazdy / Arrivals		Pociąg	Stacja początkowa
Godzina	Opóźnienie	Train	From
Time	Delay		
21:12	~85'	IC	Przemyśl Główny
21:26	~60'	IC 3601	Wien Westbahn
21:41	~40'	IC 302/	Warszawa Wsch
21:47	~50'	IC 1647	Przemyśl Główny
21:48	~25'	IC 3603	Szczecin Główny
21:56	~40'	KD Os 76502	Zielona Góra G
21:57	~15'	IC 8612 E	Kołobrzeg
22:02	~70'	KD OsP 1	Zgorzelec

Choć kolej szczyła się gotowością do zimy, to śnieg i mróz wywołały opóźnienia, odwołania pociągów i wypadki. Trudna zima ujawniła też luki w systemie bezpieczeństwa na kolei

zimą: całodobowy monitoring pogody, 279 maszyn do odśnieżania torów i 182 zespoły szybkiego usuwania awarii – zapewniano, że wszystko to minimalizuje ryzyko zakłóceń.

„W ramach przygotowań wykonano niezbędne naprawy, usunięto drzewa zagrażające upadkiem na tor lub sieć trakcyjną, a także przeprowadzono przeglądy i konserwację sprzętu odśnieżającego oraz urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów” – zapewniano w listopadzie 2025 r. na stronie internetowej spółka PKP PLK w komunikacie pod tytułem „Gotowi do zimy!”. – „Ponad 22 tys. rozjazdów wyposażono w urządzenia elektrycznego ogrzewania, które wytapiają śnieg i lód z ruchomych części rozjazdów, zapewniając ich sprawne działanie podczas mrozów i opadów śniegu. Dodatkowo wszystkie rozjazdy kolejowe smarowane są preparatami o niskiej temperaturze krzepnięcia. Przewody jezdne sieci trakcyjnej na głównych trasach – na łącznej długości około 2,7 tys. km – pokrywane są środkiem zmniejszającym przyczepność lodu do przewodów”.

Helikopter w śniegu

Przygotowania do zimy nie zapobiegły problemom na linii Olsztyn – Działdowo, na której duże zakłócenia w ruchu wystąpiły 31 grudnia 2025 r. po intensywnej śnieżycy. Udrażnianie linii zajęło aż tydzień. – *Linia kolejowa została zamknięta ze względu na drzewa spadające na sieć trakcyjną* – mówił w TVN24 minister infrastruktury Dariusz

Klimczak z Polskiego Stronnictwa Ludowego, który – chcąc zrzucić winę na poprzedników – podważył zapewnienia spółki PKP PLK o tym, że przed zimą usunięto drzewa, które groziły upadkiem na tory: – *Modernizacja tej jednotorowej linii w latach 2017-2020, o ile dobrze pamiętam, pozostała niedokończona – nie wycięto drzew zagrażających sieci trakcyjnej.*

Na linii Olsztyn – Działdowo drzewa pod naporem śniegu chyliły się na sieć trakcyjną i tor, a służba utrzymania PKP PLK nie radziła sobie z odśnieżaniem linii – mimo to wciąż kierowano na tę trasę pociągi, które potem z trudem przebiegały przez zasy. Gdy 1 stycznia 2026 r. skład pociągu InterCity „Kormoran” relacji Olsztyn – Kraków został uszkodzony po uderzeniu w drzewo pochylone nad torem, spółka PKP Intercity oznajmiła, że kolejne jej pociągi będą omijać linię Olsztyn – Działdowo trasą przez Iławę. Dopiero wtedy w spółce PKP PLK zapadła decyzja o wstrzymaniu ruchu.

2 stycznia 2026 r. wzdłuż linii latał policyjny helikopter, który miał za zadanie podmuchem śmigieł zrzucić śnieg z drzew. Przystąpiono też do interwencyjnej wycinki drzew. Pociągi wróciły na linię Olsztyn – Działdowo dopiero 6 stycznia 2026 r.

Na początku stycznia 2026 r. spółka PKP Intercity zaleciła swoim maszynistom, aby w północnej Polsce na liniach biegnących przez obszary leśne jechali z ograniczoną prędkością.

Minister i stara szyna

Maszyniści musieli też zwracać ►

► uwagę na pęknięcia szyn: 26 grudnia 2025 r. na linii Gliwice – Kędzierzyn-Koźle, 6 stycznia 2026 r. koło Koluszek i 13 stycznia 2026 r. na odcinku Kołobrzeg – Trzebiatów zdołali zatrzymać pociągi przed uszkodzonymi szynami. Nie udało się 20 stycznia 2026 r. – tego dnia około 21:00 pociąg Polregio jadący z Kielc do Krakowa wykołował się w Smrokowie między stacjami Miechów i Słomniki.

„Komisja kolejowa, wykonując czynności na miejscu zdarzenia, orzekła brak ingerencji zewnętrznej. Nastąpiło naturalne wyłupanie szyny z powodu działania niskiej temperatury” – oznajmiła osiem godzin po zdarzeniu Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie. Minister infrastruktury Dariusz Klimczak na antenie TVP – tym razem rzucając podejrzenia na metody utrzymania infrastruktury przez PKP PLK – podał taką oto przyczynę wykołowania: – *Stara szyna, która tak czy inaczej miała być wymieniona.*

Pęknięte szyny wywołują poruszenie od połowy listopada 2025 r., kiedy to doszło do celowego wysadzenia szyny w rejonie przystanku Mika na linii Warszawa – Lublin. – *Nie ma wątpliwości, że mamy do czynienia z aktem dywersji* – powiedział wówczas premier Donald Tusk, wskazując, że do wybuchu doprowadziły osoby działające na zlecenie Rosji. Szef rządu wydał wtedy zarządzenie o wprowadzeniu na całej sieci kolejowej alertu Charlie, który zobowiązał osoby pełniące funkcje kierownicze do wzmożonego nadzoru, a wszystkich kolejarzy do czujności i informowania o podejrzanych sytuacjach.

– *Wprowadzono kod Charlie, w którym to maszyniści mają zgłaszać do dyżurnych ruchu jakiegokolwiek usterek w torze – i to się dzieje* – mówił w TVP Info szef Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miątek. – *Niestety nie ma odpowiedniej reakcji. Po takim zgłoszeniu pociągi dalej jeżdżą z normalną prędkością aż dochodzi do wypadku.*

Tak było przed wypadkiem w Smrokowie. Maszyniści pociągów, które już kilka godzin wcześniej przejeżdżały przez to miejsce, zgłaszali problem mocno odczuwalnej nierówności toru. Z ustaleń magazynu „Z Biegiem Szyn” wynika, że jako pierwszy zgłosił problem maszynista ekspresu „Tatry”, który przez Smroków jechał około 18:15. Potem przejechało tędy 12 pociągów – maszyniści przynajmniej części z nich też alarmowali o uszkodzeniu. Ale – mimo obowiązywania wzmożonego nadzoru w związku z alertem Charlie – nie zarządzono natychmiastowego ograniczenia prędkości w feralnym miejscu. I po około trzech godzinach od pierwszego zgłoszenia doszło do wykołowania.

„Zgłoszenia dotyczące złego stanu infrastruktury kolejowej na wskazanym odcinku były kilkukrotnie przekazywane do zarządcy infrastruktury przez maszynistów. Zostały one jednak zbagatelizowane, ruch pociągów odbywał się bez żadnych



Fot. Polregio

• *Wstawianie na tor składu Polregio po wykołowaniu na odcinku Miechów – Słomniki. Wcześniej zgłoszenia maszynistów o uszkodzeniu toru na tym szlaku zostały zignorowane.*

ograniczeń aż do czasu wypadku” – napisał Leszek Miątek w piśmie przesłanym na początku lutego 2026 r. wiceministrowi infrastruktury Piotrowi Malepszakowi.

Z poselskim zapytaniem do Ministerstwa Infrastruktury o to, jakie były reakcje na zgłoszenia o uszkodzeniu toru, zwrócili się Paulina Matysiak i Łukasz Kmita. Resort wybrał jednak chowanie głowy w piasek – w wymaganym konstytucją 21-dniowym terminie nie udzielił odpowiedzi.

Promieniowanie zakłóceń

Smroków, gdzie doszło do wykołowania, znajduje się na przebudowywanym odcinku linii wybiegającej z Krakowa w kierunku Warszawy. Pociąg wypadł z szyn na szlaku, na którym z powodu prowadzonych prac pociągi kursowały w dwóch kierunkach jednym torem, przez co skutkiem wypadku było całkowite zablokowanie linii.

Za pociągi regionalne wprowadzono autobusy zastępcze, a pociągi dalekobieżne kursujące z Krakowa w kierunku centralnej i północnej Polski kierowano na objazd przez Trzebiń, Jaworzno Szczakową i Olkusz – z nadłożeniem 70 km, zmianą kierunku w Jaworznie Szczakowej, a także koniecznością jazdy i tak mocno obciążoną linią Kraków – Katowice. Przy jeździe odcinkami, którymi maszynista na co dzień nie prowadzi pociągów, a więc nie posiada znajomości szlaku, nie można przekraczać prędkości 60 km/h. Wszystko to wydłużało czas jazdy nawet o ponad dwie godziny, przez co zakłócenia z rejonu Krakowa szybko rozlały się na inne części kraju.

Linia wybiegająca z Krakowa na północ udało się udrożnić dwa dni po wypadku. Ruch – po wstawieniu składu na tor oraz naprawie uszkodzonego odcinka – został przywrócony 22 stycznia 2026 r.

Niewiarygodne źródła

Niespełna dwa tygodnie później doszło do kolejnego wykołowania. W nocy z 2 na 3

lutego 2026 r. na towarowej obwodnicy Warszawy między stacją Tarczyn a posterunkiem odgałęźnym Czachówek Zachodni z szyn wypadły wagony-cysterny pociągu wiozącego olej napędowy na trasie Szczecin Gumieńce – Chełm Wschodni. Jako że skład jechał w kierunku granicy ukraińskiej, pojawiły się domysły, czy nie doszło do aktu dywersji. Komunikat Komendy Stołecznej Policji był tyleż uspokajający, co ogólnikowy: „Wstępne opinie pracujących już na miejscu ekspertów wskazują jako prawdopodobną przyczynę czynniki eksploatacyjne w połączeniu z aktualnymi warunkami pogodowymi – bardzo niskie temperatury”.

Sprawy nie rozjaśniły wypowiedzi wiceministra spraw wewnętrznych i administracji Wiesława Szczepańskiego z Lewicy, który pytany w Polskim Radiu o przyczynę wykołowania oznajmił: – *Obecnie podejrzewamy, że jest to kwestia niskich temperatur i uszkodzenia sieci trakcyjnej.* Nie było to jednorazowe przejęzyczenie, bo o tym, że do wykołowania doszło „z powodu awarii sieci trakcyjnej” Szczepański mówił również w radiu RMF. Przedstawiciel rządu pomylił przyczynę ze skutkami – w rzeczywistości powodem wykołowania była pęknięta szyna, a sieć trakcyjną uszkodziły wypadające z toru wagony. Podawanie przez wiceministra spraw wewnętrznych nieprawdziwej przyczyny wykołowania nie współgra z sygnowanym przez ten resort i rozesłanym do wszystkich obywateli „Poradnikiem bezpieczeństwa” – pierwszy punkt zawartego w nim dekalogu bezpieczeństwa brzmi: „Korzystaj z wiarygodnych źródeł informacji, przede wszystkim rządowych”.

Istotne nieprawidłowości

Z oficjalnymi źródłami informacji o wypadkach i incydentach na kolei jest problem: ani PKP Polskie Linie Kolejowe, ani Urząd Transportu Kolejowego, ani ►

► Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych nie publikują aktualnych informacji o zdarzeniach na kolei. Zostawia to pole dla domysłów, plotek i mówienia przez polityków – w tym przedstawicieli rządu – tego, co im ślina na język przyniesie.

W Polsce brakuje praktyki stosowanej w Czechach, gdzie Drážní Inspekce, czyli państwowa instytucja odpowiedzialna za badanie wypadków na kolei, po każdym wypadku lub incydencie niezwłocznie zamieszcza na swojej stronie internetowej podstawowe fakty na temat zdarzenia, potem informuje o aktualnym statusie wyjaśniania sprawy, a następnie publikuje szczegółowy raport i zalecenia dotyczące działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

W Polsce – zgodnie z ustawą transportu kolejowym – spółki kolejowe o każdym wypadku i incydencie muszą zawiadomić Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, ale nie informuje ona opinii publicznej o zgłoszonych zdarzeniach.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zajmuje się wyjaśnianiem tylko poważnych wypadków oraz tych wypadków i incydentów, których znaczenie zostało uznane przez przewodniczącego PKBWK za szczególne. Na przykład w 2024 r. na 2493 zdarzenia na kolei (trzy poważne wypadki, 634 wypadki i 1856 incydentów) PKBWK wyjaśniała sześć zdarzeń. Raporty z badań komisji państwowej publikowane są na jej stronie internetowej – zazwyczaj dopiero po około roku od zdarzenia.

Wyjaśnianiem większości wypadków i incydentów zajmują się komisje złożone z przedstawicieli spółki PKP Polskie Linie Kolejowe i przewoźnika, którego pociąg uczestniczył w danym zdarzeniu. Badanie zdarzeń nie przez niezależny organ, lecz przez spółki kolejowe jest obarczone albo wzajemnym przerzucaniem się winą, albo zamiataniem niepokojących okoliczności pod dywan. Ustalenia komisji kolejowych – w przeciwieństwie do raportów PKBWK – nie są podawane do publicznej wiadomości.

Po wykolejeniach spowodowanych pęknięciami szyn Urząd Transportu Kolejowego przeprowadził kontrolę w spółce PKP PLK. „Kontrola wykazała istotne nieprawidłowości” – oznajmiono w lakonicznym komunikacie, który 21 lutego 2026 r. został zamieszczony na stronie internetowej UTK, ale nie wskazał, jakie konkretnie nieprawidłowości wykryto.

Akurat dzień później doszło do kolejnego wykolejenia: 22 lutego 2026 r. na wyjeździe z Opola w stronę Częstochowy lokomotywa przewoźnika Pol-Mieź-Trans wypadła z szyn w miejscu, gdzie z powodu remontu mostu ruch odbywa się tymczasową przeprawą i obowiązuje ograniczenie prędkości z 140 km/h do 40 km/h.

Przekłęte przejazdy

Oprócz wykolejeń ruch pociągów dezorganizowały wypadki na przejazdach

kolejowo-drogowych. Dochodzi do nich o każdej porze roku, ale w tę trudną zimę potęgowały one utrudnienia. Tylko w styczniu 2026 r. doszło do 19 wypadków na przejazdach. Najpoważniejszy miał miejsce na linii Warszawa – Poznań: 25 stycznia 2026 r. w Błoniu w unieruchomiony na przejeździe zepsuty samochód uderzył najpierw pociąg InterCity „Zamoyski” relacji Szczecin – Rzeszów, a po chwili jadący w drugą stronę „Berlin-Warszawa-Express” – jego lokomotywa EU44 stanęła w płomieniach. Przez prawie cztery godziny magistrała była zablokowana. Wypadku nie udało się uniknąć, mimo kamer pokazujących dyżurnemu ruchu sytuację na przejeździe, prób pomocy podejmowanych przez policjantów, którzy dotarli na miejsce, a także dzwonienu pod podane na żółtej naklejce numery telefonów do PKP PLK, których – jak poinformowała policja – nikt nie odbierał.

Ruch na nawet kilka godzin wstrzymują też wypadki z udziałem samobójców i osób przechodzących przez tory w miejscach niewyznaczonych. W styczniu 2026 r. było 28 takich wypadków. Jeden z nich miał miejsce 26 stycznia 2026 r. – młoda kobieta poniosła śmierć pod pociągiem towarowym między Pyskowicami a Gliwicami. Ruch został wstrzymany – część pociągów odwołano, a część skierowano na objazdy: pociąg InterCity „Wyspiański” relacji Wrocław – Przemyśl dotarł do stacji Pyskowice, z której został wycofany do stacji Toszek Północ, a następnie wysłany przez Rudziniec Gliwicki do Gliwic, skąd jechał swoją trasą, ale już z opóźnieniem wynoszącym 150 min. Wysłanie pociągu na objazd wiązało się z oczekiwaniami na decyzję dyspozytora, trzema zmianami kierunku i ograniczoną prędkością na linii towarowej od Toszka do Rudzińca, na której maszynista jechał bez znajomości szlaku. Bardzo duże zakłócenia – zatrzymanie kilkunastu pociągów na szlaku i objazdy dla kilkadziesiątu kolejnych pociągów – wystąpiły 5 lutego 2026 r. po wypadku z człowiekiem koło Żyrardowa.

Każde takie zdarzenie – pomnożone przez liczbę pociągów zablokowanych i wysłanych na objazdy – podkręcało zimowy chaos. Na stacjach oddalonych nawet o setki kilometrów od miejsc wypadków czy rejonów zaatakowanych przez zimę pociągi ruszały w trasy z dużymi opóźnieniami, bo składy, które miały je obsłużyć, ugrzęzły w blokadach ruchu i na objazdach. A rezerwa taborowych szybko zaczynała brakować.

Punktualność na 53%

W styczniu 2026 r. były dni, w które z 20 należących do PKP Intercity elektrycznych zespołów trakcyjnych Pesa Dart sprawnych było tylko siedem. Problemy były też ze składami Stadler Flirt i ED74. Zamiast nich na trasy musiały wyruszać składy zastępcze zestawiane z lokomotyw i wagonów, co szybko wyczerpywało rezerwę taborową.

W przypadku pociągów Pendolino – które w normalnych warunkach rozpędzają się do 200 km/h – zachodziła konieczność ograniczenia ich prędkości do 160 km/h. – *Decyzje były podejmowane indywidualnie dla każdego pojazdu: obsługa techniczna każdorazowo przeprowadza oględziny podwozia na stacjach początkowych i końcowych w celu wykrycia nagromadzeń zbrylonego śniegu lub lodu. W przypadku braku możliwości ich usunięcia wprowadzane było ograniczenie prędkości* – wyjaśnia rzecznik prasowy PKP Intercity Michał Wrzosek.

W zimie częściej niż zwykle psuły się lokomotywy, przede wszystkim starszych typów: – *Najczęściej awariom ulegały lokomotywy EP07, EU07 i EP09* – mówi Wrzosek, zapewniając, że na kluczowych stacjach węzłowych starano się na bieżąco rozmieszczać lokomotywy rezerwowe. W sytuacjach oblodzonej sieci trakcyjnej brakowało jednak lokomotyw spalinowych do przeciągania pociągów elektrycznych.

– *Okres od połowy grudnia 2025 r. do końca stycznia 2026 r. był bardzo wymagający. W takich warunkach nie tylko awarie taboru są wyzwaniem, ale przede wszystkim proces jego obsługi, która staje się bardziej czasochłonna i wymagająca* – mówi rzecznik PKP Intercity. W styczniu 2026 r. wskaźnik punktualności tej spółki spadł do poziomu 53%. Oznacza to, że tylko połowa pociągów dotarła do stacji na czas lub z opóźnieniem mniejszym niż 6 min. PKP Intercity zaznacza jednak, że przyczyną ponad dwóch trzecich opóźnień były wypadki i zimowe problemy z infrastrukturą na sieci PKP PLK.

Model zarządzania awariami

PKP Polskie Linie Kolejowe na początku lutego 2026 r. poinformowały o przyjęciu strategii zakładającej zarówno zmniejszenie liczby zdarzeń wpływających na zakłócenia w ruchu kolejowym, jak i szybsze reagowanie na sytuacje awaryjne. Na stronie internetowej PKP PLK wskazano, że strategia obejmuje następujące działania: „stosowanie prewencyjnego podejścia do zarządzania infrastrukturą, wdrożenie nowego modelu zarządzania awariami sieci trakcyjnej, poprawę modelu zarządzania awariami urządzeń sterowania ruchu kolejowym oraz minimalizację wpływu działań inwestycyjnych na dostępność infrastruktury”. Choć opis nowej strategii został sprowadzony do sloganów trąjących korporacyjną nowomową, to spółka PKP PLK, zapewnia, że „celem inicjatyw jest ograniczenie ryzyka wystąpienia usterek infrastruktury oraz skrócenie czasu potrzebnego na przywrócenie jej pełnej dostępności”.

Pytanie tylko, czy zapewnienia te nie okażą się warte tyle co deklaracje z listopada 2025 r., kiedy szczycono się gotowością kolei do zimy.

KAROL TRAMMER

Najgorzej było 29 i 30 stycznia 2026 r. – w te dni Koleje Mazowieckie odwołały na liniach Ostrołęka – Chorzele, Nasielsk – Sierpc i Sierpc – Płock w sumie po 30 pociągów. W lutym 2026 r. było ponad 50 przypadków odwołania pociągów – problemy wystąpiły na wszystkich liniach niezelektryfikowanych obsługiwanych przez mazowieckiego przewoźnika.

Szynobusowy pech

– Na zmniejszoną dostępność szynobusów w ostatnich tygodniach wpłynęły wypadki na przejazdach, zderzenia ze zwierzyną oraz bieżące usterki i prowadzone przeglądy. Przyczyną były też duże mrozy – wyjaśnia Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich.

Ostatnie problemy to między innymi pokłosie wypadku, do którego doszło 7 stycznia 2026 r. w Krępiczy koło Płońska, gdzie koparkoładowarka wjechała pod jadący z Nasielska do Sierpca szynobus VT627-104 – został on poważnie uszkodzony i jest wyłączony z ruchu. Plaga wypadków na przejazdach skutkuje długotrwałymi odstawieniami taboru. Po tym jak w sierpniu 2023 r. w Dalanówku koło Płońska ciężarówka wjechała pod szynobus VT627-101, był on wyłączony z ruchu przez półtora roku, a jego naprawa kosztowała 3,5 mln zł.

Niedobory taboru są również skutkiem zdarzenia ze stycznia 2024 r. – wówczas w szynobusie 222M-002, który jechał do Inowrocławia na przegląd do firmy Serwis Pojazdów Szynowych, wybuchł pożar. Pojazd ten został wyprodukowany przez Newag w 2015 r., a więc był jednym z najnowszych szynobusów w zasobach Kolei Mazowieckich, ale spółka podjęła decyzję, że pojazd ten nie zostanie naprawiony.

Drugi szynobus 222M przypisany jest do obsługi linii Siedlce – Czeremcha oraz pociągu „Czeremszak” relacji Warszawa – Siedlce – Czeremcha. Z kolei linie Nasielsk – Sierpc i Sierpc – Płock są planowo obsługiwane szynobusami SA135, których na stanie przewoźnika jest siedem.

Po kryzysie taborowym, który miał miejsce na przełomie 2023 i 2024 r., Koleje Mazowieckie postanowiły wzmocnić swoje zasoby wypożyczeniem od Stowarzyszenia Kolejowych Przewoźników Lokalnych dwóch szynobusów SN82 – te wyprodukowane na początku lat 80. pojazdy były do 2008 r. eksploatowane w Holandii. Szynobusy SN82 są przypisane do linii Ostrołęka – Chorzele – Szczytno.

Koleje Mazowieckie wciąż eksploatują wiekowe szynobusy jednoczłonowe VT627 i dwuczłonowe VT628. Wyprodukowane w latach 70. i 80. pojazdy sprowadzono z Niemiec w 2005 r., aby rozpoczynające wówczas działalność Koleje Mazowieckie mogły dokonać reaktywacji połączeń na liniach niezelektryfikowanych. Pojazdy te kierowane są w miarę potrzeb do obsługi różnych linii. Mimo to zasoby taborowe



To była trudna zima dla podróżujących szynobusami Kolei Mazowieckich. Go dalej z obsługą linii niezelektryfikowanych?

• Szynobus Kolei Mazowieckich na stacji Nasielsk.

Kolei Mazowieckich kolejny raz okazały się niewystarczające do niezakłóconej realizacji przewozów.

Niezelektryfikowane przesiadki

Problemy nie udało się wyeliminować, mimo że w ostatnich latach wprowadzono na sieci połączeń Kolei Mazowieckich zmiany, których celem było zmniejszenie zapotrzebowania na tabor spalinowy.

Od grudnia 2024 r. obsługę trasy Sierpc – Płock – Kutno podzielono na dwa odcinki. Szynobusy jeżdżą tylko na odcinku Sierpc – Płock, a na zelektryfikowanym odcinku Płock – Kutno jeżdżą składy elektryczne EN57. Wcześniej cała relacja od Sierpca do Kutna była obsługiwana szynobusami i pasażerowie nie musieli się przesiadać.

Stopniowo wycofano się też z zasady, zgodnie z którą większość pociągów z linii Sierpc – Nasielsk jechała do Nowego Dworu Mazowieckiego. Zapewniało to dojazd dalej niż tylko do tradycyjnej stacji węzłowej, dzięki czemu pasażerowie mogli dotrzeć bez przesiadki do większego miasta. W Nowym Dworze Mazowieckim mogli też złapać więcej pociągów do stolicy niż na stacji Nasielsk – nie tylko te jadące do Warszawy Gdańskiej, ale również te jadące do stacji Warszawa Wschodnia i Warszawa Centralna. Ponadto w Nowym Dworze Mazowieckim zatrzymują się pociągi dalekobieżne zapewniające połączenia z innymi regionami, podczas gdy na stacji Nasielsk od grudnia 2025 r. nie zatrzymuje się już ani jeden pociąg PKP Intercity. Tak oto pogorszo dowiązanie powiatów sierpeckiego i płońskiego do sieci połączeń dalekobieżnych.

Rozwiązanie powracających problemów

Szansę na wyeliminowanie problemów z obsługą linii niezelektryfikowanych Koleje Mazowieckie widzą w dostawach nowego taboru. W marcu 2025 r. przewoźnik zawarł umowę z Pesą na dostawę sześciu dwuczłonowych szynobusów. Umowę tę szybko rozszerzono. – W maju 2025 r.

zdecydowano się skorzystać z prawa opcji zakupu kolejnych czterech jednostek – mówi Donata Nowakowska.

Zakup 10 szynobusów odbywa się bez dofinansowania unijnego, gdyż Europejski Zielony Ład zakazał dotowania zakupów taboru z napędem spalinowym. Koleje Mazowieckie nawet chciały kupić pociągi akumulatorowe, lecz po aż czterech unieważnionych przetargach zrezygnowały z tego pomysłu. – Nieuzasadnione wzrosty cen pojazdów, nieznanne koszty jego eksploatacji i utrzymania, nieznanne koszty paliwa i jego dystrybucji, żywotność baterii i zasięg pojazdów wpłynęły na naszą decyzję o odstąpieniu od pierwotnych zamiarów – tłumaczył Czesław Sulima, członek zarządu Kolei Mazowieckich.

Dostawy 10 spalinowych szynobusów mają zostać zrealizowane do połowy 2028 r. Ma to wreszcie przynieść rozwiązanie powracających problemów taborowych, ale też umożliwić rozwój oferty. – Zamierzamy zwiększyć liczbę połączeń na liniach Nasielsk – Sierpc i Płock – Sierpc – mówi Nowakowska. – Samorząd Województwa Mazowieckiego rozważa też uruchomienie w przyszłości połączeń na odcinku Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka.

Byłoby to uzupełnienie przedsięwzięcia, które do 2029 r. ma zostać zrealizowane w ramach programu Kolej Plus na odcinku od Małkini do Ostrowi Mazowieckiej – po jego modernizacji i elektryfikacji możliwe stanie się wydłużenie do tego miasta trasy pociągów, które obecnie kursują w relacji Warszawa – Małkinia. Ale, jak widać, w grę zaczyna wchodzić też powrót połączeń na nieprzewidzianym do elektryfikacji odcinku biegnącym do Ostrowi Mazowieckiej od strony Ostrołęki.

Mazowiecki samorząd rozmawia też z sąsiednimi regionami o wspólnej organizacji przewozów na następujących trasach niezelektryfikowanych biegnących w głąb innych województw: Ostrołęka – Łomża, Ostrołęka – Olsztyn i Sierpc – Brodnica.

KAROL TRAMMER

Kolejne samorządy mówią o potrzebie reaktywacji połączeń kolejowych na liniach, które od lat nie są wykorzystywane w ruchu pasażerskim, ale funkcjonują w przewozach towarowych, cechując się przy tym dobrymi parametrami infrastruktury. Tak oto za niecały rok pociągi pasażerskie mają powrócić do położonego na południu województwa świętokrzyskiego Staszowa.

Naturalny kierunek

W województwie świętokrzyskim w ostatnich latach nastąpił rozwój sieci połączeń regionalnych: w 2020 r. codzienne pociągi wróciły trasę Kielce – Busko-Zdrój, w 2021 r. reaktywowano przewozy na linii Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno, a w 2025 r. przywrócono ruch na odcinku Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz. – *Obecnie kolejnym naturalnym kierunkiem rozwoju oferty kolejowej jest Staszów* – mówi Przemysław Chruściel z gabinetu marszałka województwa świętokrzyskiego.

Liczący 13 tys. mieszkańców Staszów to – obok Kazimierzy Wielkiej, Pińczowa i Opatowa – jedno z czterech położonych w województwie świętokrzyskim miast powiatowych, do których nie da się dojechać pociągiem. Spośród nich Staszów wyróżnia się jednak tym, że przez miasto biegnie czynna linia kolejowa, która od lat jest wykorzystywana tylko w przewozach towarowych (między innymi do elektrowni Połaniec i kopalni siarki Osiek). Pociągi pasażerskie na trasie Kielce – Staszów – Połaniec przestały kursować w 2000 r.

Na zelektryfikowanej linii biegnącej przez Staszów możliwe jest osiągnięcie prędkości 60-100 km/h. Konieczna jest więc głównie renowacja niewykorzystywanej od lat infrastruktury dla pasażerów: peronów, dojeżdż, wiat i ławek. Od wykonania tych prac samorząd województwa świętokrzyskiego uzależnia reaktywację. – *Warunkiem determinującym uruchomienie połączeń jest dostosowanie przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe infrastruktury do potrzeb lokalnych społeczności, gdyż zarówno obecna lokalizacja, jak i stan przystanków kolejowych uniemożliwiają zapewnienie pasażerom odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i komfortu* – mówi Chruściel. – *Termin uruchomienia połączeń zależy od zakończenia przez PKP PLK prac związanych między innymi z infrastrukturą pasażerską. Niemniej jednak samorząd województwa podejmuje działania zmierzające do uruchomienia połączeń od rozkładu jazdy 2026/2027.*

Ten rozkład jazdy wejdzie w życie w grudniu 2026 r. – *Samorząd województwa świętokrzyskiego w pierwszej kolejności planuje uruchomienie co najmniej czterech par pociągów na dobę na trasie Kielce – Staszów, a następnie, w miarę posiadanych środków w budżecie, stopniowe rozszerzanie oferty* – mówi Przemysław Chruściel, wskazując, że w grę wchodzi nie tylko zwiększanie liczby pociągów z Kielce do

Czas na reaktywację

Rośnie głód kolei w miastach i powiatach, przez które biegają linie towarowe umożliwiające szybką reaktywację połączeń pasażerskich



• *Stacja Pakość na linii Inowrocław – Żnin. Na ponad połowie tej linii wyremontowana infrastruktura pozwala osiągać prędkość 80 km/h, ale pociągi pasażerskie tędy nie jeżdżą.*

Staszowa, ale też wydłużenie ich trasy do liczącego 7 tys. mieszkańców Połania.

Sprawa powrotu połączeń do powiatu staszowskiego nabrała tempa po powstaniu inicjatywy społecznej Kolej na Staszów, która nagłośniła temat w mediach oraz zainteresowała nim samorządowców, polityków i władze spółek kolejowych.

Niewielkim kosztem

W Wielkopolsce na koniec 2026 r. zapowiedziano reaktywację połączeń na linii Gniezno – Kłecko – Kiszkowo – Sława Wielkopolska. – *Ponieważ po tej linii kursują pociągi towarowe, uznaliśmy, że można by było tutaj przywrócić pociągi osobowe. Po analizie specjalistów okazało się, że stosunkowo niewielkim kosztem można by tę linię kolejową przywrócić do ruchu pasażerskiego* – mówił półtora roku temu wielkopolski wicemarszałek Wojciech Jankowiak po złożeniu wraz z prezesem PKP PLK Piotrem Wyborskim podpisów pod listem intencyjnym w sprawie działań na rzecz reaktywacji połączeń na tej linii. W uroczystości odbywającej się w listopadzie 2024 r. uczestniczył również wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak, który zapewnił, że szybko zostanie opracowany plan działania: – *Plan działania pozwoli w perspektywie najdalej dwóch lat uruchomić tę trasę dla planowego, codziennego ruchu pasażerskiego.*

Zorganizowane w 2024 r. podpisanie listu intencyjnego połączone było ze specjalnym przejazdem pociągu Kolei Wielkopolskich linią Gniezno – Sława Wielkopolska. Nieczynna w ruchu pasażerskim od 1995 r.

linia służy przewozom towarowym do bazy paliw koncernu PERN przy stacji Stawiany.

Pociąg specjalny Kolei Wielkopolskich na 39-kilometrowym odcinku z Gniezna do Stawian jechał z prędkością 60 km/h. Pozostałe 5,5 km ze Stawian do Sławy Wielkopolskiej pokonał z prędkością tylko 20 km/h – ten będący w najgorszym stanie fragment linii wyremontowano już wiosną 2025 r. – *Na odcinku między Stawianami a Sławą Wielkopolską wymieniliśmy tor i podkłady. Docelowo – po dostosowaniu przejazdów kolejowo-drogowych, na których obecnie występują ograniczenia ze względu na ograniczoną widoczność – umożliwi to zwiększenie prędkości do 120 km/h* – mówi Radosław Śledziński z PKP PLK. – *Taką prędkość chcemy osiągnąć także na pozostałym odcinku. Obecnie analizujemy możliwości współfinansowania dokumentacji koncepcyjnej, która jest niezbędna do realizacji inwestycji – dokumentacja określi szczegółowy zakres przedsięwzięcia i wskaże jego szacunkowe koszty.*

Jak widać, sprawa renowacji całej linii pod kątem reaktywacji ruchu pasażerskiego ugrzęzła w analizach. W związku z tym zaczynają pojawiać się wątpliwości, czy uda się uruchomić połączenia w zapowiadany termin, a więc przed końcem 2026 r.

– *Uruchomienie przewozów na odcinku Gniezno – Sława Wielkopolska będzie mogło nastąpić po zakończeniu prac prowadzonych przez PKP PLK* – mówi dyrektor Robert Pilarczyk z departamentu transportu samorządu województwa wielkopolskiego i zapowiada, że z ►

► Gniezna do Sławy Wielkopolskiej dziennie będzie kursować osiem pociągów, z których część – w miarę możliwości ruchowych – ma jechać dalej do Wągrowca.

Reaktywowana pozostałość

Przywrócenie ruchu pasażerskiego z Gniezna do Sławy Wielkopolskiej będzie kolejną reaktywacją w województwie wielkopolskim po powrocie połączeń do liczącej niespełna 500 mieszkańców wsi Powodowo w powiecie wolsztyńskim.

Odcinek Wolsztyn – Powodowo to 4-kilometrowa pozostałość po dawnej linii Wolsztyn – Kargowa – Sulechów, którą pociągi pasażerskie kursowały do 1993 r. Krótki jej fragment przetrwał ze względu na ruch towarowy do powodowskiej wytwórni prefabrykatów betonowych. Dla dalszego 33-kilometrowego odcinka od Powodowa do Sulechowa decyzję likwidacyjną wydał w 2014 r. rząd Donalda Tuska.

Inicjatywa wykorzystania zachowanego fragmentu linii w przewozach pasażerskich wypłynęła od władz Wolsztyna – głównie z myślą o młodzieży dojeżdżającej do powodowskiego Zespołu Szkół Rolniczych i Technicznych im. Hipolita Cegielskiego (w roku szkolnym 2025/2026 uczęszcza tu 673 uczniów). W 2023 r. ówczesny burmistrz Wolsztyna Wojciech Lis mówił: *– Zaproponowaliśmy, aby do prowadzenia tu ruchu kolejowego wykorzystać szynobusy Kolei Wielkopolskich obsługujące trasę Poznań – Wolsztyn, oczekujące w Wolsztynie na kolejne kursy.*

I tak się też stało: od września 2024 r. trasę części pociągów Kolei Wielkopolskich kursujących z Poznania do Wolsztyna wydłużono do Powodowa. Przedtem spółka PKP PLK wykonała na linii proste prace remontowe – trwały one od listopada do grudnia 2023 r., kosztowały 1,1 mln zł, a w ich zakres weszła renowacja peronu w Powodowie oraz wymiana znajdujących się w najgorszym stanie szyn i podkładów. Na odcinku Wolsztyn – Powodowo obowiązuje prędkość 40 km/h, a jego pokonanie zajmuje 7-8 min.

Nie są znane szczegóły

W styczniu 2026 r. minister infrastruktury Dariusz Klimczak, marszałek województwa kujawsko-pomorskiego Piotr Całbecki i członek zarządu PKP PLK Maciej Kaczorek podpisali pakt kolejowy dla Kujaw i Pomorza. Znalazł się w nim taki oto punkt: odbudowa linii kolejowej Inowrocław – Wapienno – Żnin celem przywrócenia połączeń kolejowych do Żnina. Do tego liczącego 13 tys. mieszkańców miasta powiatowego pociągi pasażerskie nie docierają od 2011 r.

Aby znów dało się dojechać do Żnina, konieczna jest odbudowa 17 km linii od Wapienna do Żnina. Na 26-kilometrowym odcinku od Inowrocławia do Wapienna jeżdżą pociągi towarowe obsługujące cementownię Kujawy. W 2020 r. linia na

tym odcinku została wyremontowana – w efekcie prac wartych 14 mln zł pociągi pasażerskie już dziś mogłyby tu kursować z prędkością 80 km/h.

Po reaktywacji ruchu pasażerskiego na całej trasie połączenia odzyskałby nie tylko Żnin, ale też dwa inne miasta: leżąca na odcinku czynnym w ruchu towarowym Pakość (5 tys. mieszkańców) oraz Barcin (7 tys. mieszkańców) – przejezdna część linii kończy się 1,8 km przed stacją w tym mieście.

Po remoncie linia Inowrocław – Żnin na ponad połowie swojej długości zyskała parametry atrakcyjne dla przewozów pasażerskich i decyzja o rewitalizacji jej nieprzejezdnego odcinka byłaby pójściem za ciosem, ale w pakcie kolejowym znalazło się takie oto zastrzeżenie: „W miarę dostępnych środków finansowych PKP Polskie Linie Kolejowe zadeklarowały gotowość do realizacji w dalszej kolejności”. – *Dokument ma charakter intencyjny. Na chwilę obecną nie są znane szczegóły realizacji poszczególnych zadań* – mówi Przemysław Zieliński z PKP PLK.

Podpisywane na wysokim szczeblu paktu kolejowe dla kolejnych województw po części okazują się więc koncertem życzeń, a nie precyzyjnym planem modernizacji i rewitalizacji infrastruktury kolejowej, który konkretnie określałby terminy realizacji prac na poszczególnych liniach, wskazując ich źródła finansowania.

Żnin jest jednym z sześciu miast powiatowych w Kujawsko-Pomorskiem, do których nie da się dojechać koleją.

Możliwość powrotu kolei

W województwie warmińsko-mazurskim pozbawionych połączeń kolejowych jest siedem miast powiatowych: Nowe Miasto Lubawskie, Lidzbark Warmiński, Bartoszyce, Węgorzewo, Mrągowo, Olecko i Gołdap. – *Zamierzeniem jest sukcesywne dążenie do poprawy oferty przewozowej poprzez coraz bogatszą siatkę połączeń kolejowych, ale i zagwarantowanie możliwości powrotu kolei* – mówi rzecznik prasowy samorządu Warmii i Mazur, wskazując, że priorytet to rewitalizacja 121-kilometrowej linii Czerwonka – Biskupiec – Mrągowo – Mikołajki – Orzysz – Ełk z założeniem etapowego przywracania jej przejezdności: w czerwcu 2027 r. do Mrągowo, w czerwcu 2028 r. do Mikołajek i potem dalej w kierunku Ełku. Na linii tej przejezdny jest obecnie odcinek o długości 9 km od Czerwonki do Biskupca, na którym obowiązuje prędkość 70 km/h – jest to efekt rewitalizacji na potrzeby ruchu towarowego do otwartej w 2019 r. biskupieckiej fabryki płyt wiórowych koncernu Egger. W tej sytuacji pierwszym etapem mogłoby być uruchomienie już w 2026 r. połączeń pasażerskich z Olsztyna przez Czerwonkę do 10-tysięcznego Biskupca. Linia jest też przejezdna na 35-kilometrowym odcinku od

Orzysza do Ełku, na którym pociągi mogą osiągać prędkość 80 km/h.

W październiku 2025 r. radni warmińsko-mazurskiego sejmiku jednogłośnie przyjęli stanowisko w sprawie rozwoju kolei: „Przywrócenie połączeń kolejowych na obszarach wykluczonych komunikacyjnie oraz rewitalizacja linii wyłączonych z eksploatacji do miast i powiatów odciętych od kolei są kluczowe dla dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego województwa”. W ślad za tym urzędnicy samorządu Warmii i Mazur mówią o podjęciu działań na rzecz reaktywacji połączeń również na liniach Elbląg – Braniewo, Działdowo – Brodnica, Kętrzyn – Węgorzewo oraz Ełk – Olecko – Gołdap.

Na odcinku z Ełku do Olecka pociągi pasażerskie przestały jeździć z końcem 2012 r. Prowadzony jest tu ruch towarowy i infrastruktura znajduje się w dobrym stanie – obowiązuje prędkość 80 km/h. Samorząd województwa warmińsko-mazurskiego planuje uruchomić tu połączenia z początkiem 2027 r. Na dalszym odcinku z Olecka do Gołdapi zarośnięta linia – niewykorzystywana w ruchu pasażerskim od 1993 r. – wymaga kompletnej odbudowy. – *Po przeprowadzeniu przez PKP PLK prac remontowych na tym odcinku planowane połączenia relacji Ełk – Olecko zostaną wydłużone do Gołdapi* – zapewnia rzecznik.

Nie jest natomiast brane pod uwagę uruchomienie połączeń pasażerskich na linii z Olecka do Suwałk – pociąg pasażerski po raz ostatni przejechał nią w 2010 r., ale wciąż jest ona czynna w ruchu towarowym i umożliwia osiąganie prędkości 50-60 km/h. Tyle że między Oleckiem a Suwałkami linia przekracza granicę regionów. – *Samorząd województwa warmińsko-mazurskiego nie prowadził rozmów z samorządem województwa podlaskiego w sprawie reaktywacji połączeń na odcinku od Olecka do Suwałk* – mówi rzecznik samorządu Warmii i Mazur. – *Działania władz województwa prowadzone wspólnie z samorządami powiatów ełckiego, oleckiego i gołdapskiego są ukierunkowane na remont linii do Gołdapi i powrót połączeń regionalnych w tym kierunku. W przeciwieństwie do potrzeby powrotu kolei do Gołdapi, połączenia w kierunku Suwałk dotychczas nie były postulowane ani przez samorządy lokalne, ani przez stronę społeczną.*

Między Suwałkami (68 tys. mieszkańców) a Ełkiem (59 tys. mieszkańców) jest jedna z największych w Polsce luk w sieci połączeń kolejowych. Odległość między tymi miastami to 70 km, ale ponieważ linia przez Olecko jest nieczynna w ruchu pasażerskim, to aby z Suwałk do Ełku dostać się pociągiem, trzeba pokonać aż 244 km z nadłożeniem drogi przez Białystok. W praktyce oznacza to, że Suwalszczyzna jest kolejowo odcięta nie tylko od Mazur, ale od całej północnej Polski.

Wreszcie zabrano się za rozwiązanie problemu jednego z najdłuższych na polskiej sieci kolejowej jednotorowych odcinków bez możliwości mijania się pociągów. Na linii łączącej Szczecin z Piłą spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przystąpiła do odbudowy mijanki na aż 44-kilometrowym szlaku między stacjami Kalisz Pomorski i Wałcz.

Czekając na mijankę

Przy okazji realizowanej od września do grudnia 2025 r. wymiany toru zostały już wbudowane nowe rozjazdy na położonej w połowie drogi między Kaliszem Pomorskim a Wałczem dawnej mijance Tuczo Krajeńskie. – *W bieżącym roku planujemy przeprowadzenie drugiego etapu odbudowy mijanki. Jego zakres będzie obejmował naprawę dwóch torów w Tucznie i zabudowę urządzeń sterowania ruchem* – mówi Bartosz Pietrzykowski z PKP PLK. – *W przypadku pozyskania finansowania zakończenie robót planowane jest w grudniu 2026 r.*

Mijanka Tuczo Krajeńskie przestała działać w 2000 r., gdy zlikwidowano połączenia pasażerskie. Ale w zakres rewitalizacji, która poprzedziła reaktywację przewozów w 2012 r., odtworzenie mijanki nie weszło. Pozostawienie wąskiego gardła szybko zaczęło się mścić. „Na tym 44-kilometrowym odcinku jednotorowej linii brak jest czynnych stacji umożliwiających mijanie się pociągów. Skutkuje to problemami w konstruowaniu rozkładu jazdy” – już w 2016 r. zwracał uwagę Urząd Transportu Kolejowego w „Analizie odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości”. O odtworzenie mijanki przez lata apelował do PKP PLK samorząd województwa zachodniopomorskiego.

– *Odbudowa mijanki spowoduje znaczne zwiększenie przepustowości i wyeliminuje uciążliwość przy konstrukcji rozkładu jazdy* – mówi Łukasz Jucha z samorządu Pomorza Zachodniego i wskazuje, że pozwoli to na zwiększenie liczby połączeń. – *Myslimy o tym jednak w kontekście kolejnych lat, bo w naszej opinii mijanka nie zostanie otwarta w bieżącym roku. Docelowo chcielibyśmy uruchamiać 8-10 par pociągów łączących Szczecin z Wałczem i Piłą.*

Obecnie kursuje tędy pięć par pociągów Polregio, a także pociąg PKP Intercity „Zamoyski” relacji Szczecin – Warszawa – Rzeszów. Pociągi te – z powodu małej przepustowości – często doznają opóźnień. – *Brak mijanki w Tucznie powoduje duże ograniczenia elastyczności prowadzenia ruchu, co bywa szczególnie odczuwalne w przypadku wystąpienia opóźnienia któregośkolwiek pociągu* – mówi Jucha. – *Opóźnienia przenoszone są wtórnie na inne pociągi kursujące linią Szczecin – Piła.*

Opóźnienie jednego pociągu skutkuje tym, że inne pociągi muszą czekać nawet kilkadziesiąt minut na stacjach Wałcz lub Kalisz Pomorski. Na przykład 17 lutego

Decydujące mijanki

Znikają najbardziej dolegliwe wąskie gardła na liniach jednotorowych. PKP Polskie Linie Kolejowe prowadzą ofensywę odbudowy mijanek



• *Prace przy odbudowie mijanki Roszkowo Wągrowieckie na odcinku Wągrowiec – Stawa Wielkopolska, którego przepustowość uległa całkowitemu wyczerpaniu.*

2026 r. wieczorny pociąg Polregio ruszył z Piły do Szczecina z opóźnieniem 27 min., przez co w Kaliszu Pomorskim musiał na niego czekać aż 35 min. pociąg Polregio ze Szczecina do Piły, na przejazd którego czekał z kolei 22 min. w Wałczu pociąg PKP Intercity. Takie skutki braku mijanki na odcinku 44 km występują co kilka dni.

Dla towarów i dla pasażerów

Nadchodzi też rozwiązanie problemu małej przepustowości 43-kilometrowej linii Opole – Kluczbork, na której pociągi nie są w stanie minąć się nigdzie po drodze.

Od marca do września 2026 r. ruch na linii będzie wstrzymany – w tym czasie zostaną wykonane prace, których efektem ma być podwyższenie prędkości z 40-80 km/h do 120 km/h i skrócenie czasu podróży z Kluczborka do Opola z 60 min. do 46 min. – *W ramach tego zadania odtworzymy infrastrukturę mijanek Kotórz Mały i Tuły oraz stacji Jelowa* – mówi Marta Pabiańska z PKP PLK. – *Odbudowa urządzeń sterowania ruchem i włączenie tych posterunków do systemu zdalnego sterowania będą realizowane w ramach odrębnego zadania, dla którego trwa opracowanie dokumentacji, a rozpoczęcie prac planowane jest jeszcze w tym roku.*

Odbudowa nieczynnych od 1991 r. mijanek Tuły i Kotórz Mały oraz nieczynnej od 1998 r. stacji Jelowa wiąże się z planami skierowania linią Opole – Kluczbork ruchu towarowego. – *Decyzja o zwiększeniu przepustowości wynika z potrzeby utworzenia ciągu dla transportu kruszywa z Dolnego Śląska z pominięciem węzła*

wrocławskiego – mówi Pabiańska. Chodzi o trasę z sudeckich kamieniołomów biegnącą przez Nysę, Opole, Kluczbork i dalej w kierunku centralnej i północnej Polski.

Zwiększenie przepustowości linii Opole – Kluczbork stworzy też warunki do poprawy oferty w ruchu pasażerskim. Wreszcie możliwe będzie ułożenie rozkładu jazdy zapewniającego dojazd w kluczowych porach zarówno do Kluczborka, jak i do Opola. Dotychczas bowiem pociąg wiozący uczniów na 8:00 jeździł do Kluczborka, ale – z uwagi na brak możliwości mijania się na linii – nie dało się jednocześnie wytrasować pociągu docierającego przed 8:00 do Opola.

Samorząd województwa opolskiego zapowiada, że zwiększenie przepustowości i prędkości na linii Opole – Kluczbork chciałby wykorzystać do polepszenia oferty przewozowej na tej trasie. – *Wystąpiliśmy do spółki PKP PLK z prośbą o przekazanie informacji o zakładanych parametrach takich jak czas przejazdu, prędkość maksymalna czy przepustowość. Informacje te są istotne z punktu widzenia organizatora przewozów i przygotowania planowanej oferty przewozowej* – mówi Violetta Ruszczevska, rzecznik prasowy samorządu województwa opolskiego, zastrzegając, że możliwości rozszerzenia oferty zależą nie tylko od infrastruktury, ale też od dostaw taboru. Samorząd województwa opolskiego zamówił pięć szynobusów – ich dostawy mają zostać zrealizowane do 2028 r.

W lutym 2026 r. spółka PKP PLK ogłosiła przetarg na odbudowę mijanki Kubice na linii Nysa – Opole, dzięki czemu na tej 48-kilometrowej trasie powstanie ▶

► czwarty punkt umożliwiający mijanie się pociągów. Naprawiony zostanie błąd z modernizacji zrealizowanej w latach 2018-2020, która pozostawiła wąskie gardło o długości 20 km między stacjami Nysa i Łambinowice.

Krytyczny brak mijanek

W województwie wielkopolskim zaawansowana jest już odbudowa mijanki Roszkowo Wągrowieckie w połowie 21-kilometrowego odcinka między stacjami Sława Wielkopolska i Wągrowiec. Ten odcinek to szlak krytyczny linii Poznań – Wągrowiec, który decyduje o częstotliwości pociągów na tej trasie. Odległości między pozostałymi punktami mijania się pociągów na tej linii są bowiem znacznie krótsze i wynoszą 5-11 km. Odbudowa mijanki w Roszkowie stanowi naprawę zaniechania z modernizacji przeprowadzonej w latach 2011-2013, która przyniosła zwiększenie prędkości maksymalnej z 70 km/h do 120 km/h i w efekcie znaczące skrócenie czasu jazdy, ale pozostawiła na linii dolegliwe wąskie gardło. Jak wskazuje Urząd Transportu Kolejowego, na odcinku Sława Wielkopolska – Wągrowiec doszło do całkowitego wyczerpania przepustowości.

W Wielkopolsce trwa także odbudowa mijanki Parkowo na linii Poznań – Piła. Ponad połowa tej 93-kilometrowej linii – na liczącym 57 km odcinku od mostu przez Wartę w Obornikach do stacji Dziembówko na wlocie do węzła pilskiego – jest jednotorowa. Podczas zrealizowanej w latach 2017-2019 modernizacji linii nie tylko zrezygnowano z dobudowy drugiego toru, ale również nie zadbano o zwiększenie przepustowości tego odcinka. Teraz błąd ten jest częściowo naprawiany: w Obornikach dobudowywany jest drugi tor na moście przez Wartę i dalej do stacji Oborniki Wielkopolskie, dzięki czemu o 2,5 km wydłuży się dwutorowy odcinek linii od strony Poznania. Kolejnym elementem prac mających na celu poprawę przepustowości linii Poznań – Piła jest właśnie odbudowa mijanki Parkowo, która umożliwi mijanie się pociągów w połowie 15-kilometrowego szlaku Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno Wielkopolskie.

Leczenie wąskich gardel

W styczniu 2026 r. ogłoszony został przetarg na odbudowę mijanki Czyżowice na prowadzącej do granicy z Czechami linii Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki. Dzięki temu na jej jednotorowym odcinku od Wodzisławia Śląskiego do Chałupek zniknie 13-kilometrowe wąskie gardło między stacjami Wodzisław Śląski i Olza, a punkty umożliwiającej mijanie się pociągów znów będą rozmieszczone równomiernie co 5-7 km. Mijanka w Czyżowicach działała do 2001 r. – została zamknięta po 20 latach funkcjonowania.

Trwają też przetargi na wykonanie prac mających na celu poprawę przepustowości



• Na linii Nasielsk – Sierpc odbudowę mijanki w Baboszewie rozpoczęto w 2024 r. Miała ona zacząć działać w 2025 r., ale nadal nie przystąpiono do kontynuacji prac.

linii Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna, na której planowana jest odbudowa mijanek Jelenia Góra Cieplice i Szklarska Poręba Dolna. Ponadto odbudowany ma zostać posterunek odgałęźny Dębowa Góra, dzięki któremu linie jednotorowe wybiegające z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby i Zgorzelca, które na odcinku 3,5 km idą obok siebie, stworzą ciąg dwutorowy. Odbudowa posterunku w miejscu rozejścia się tych dwóch linii poprawi przepustowość węzła jeleniogórskiego.

Na linii Białystok – Suwałki ku końcowi zbliża się odbudowa zlikwidowanej na początku XXI wieku mijanki Szczepki. Dzięki temu rozwiązaniu zostanie problem braku możliwości mijania się pociągów na 25-kilometrowym odcinku między stacjami Augustów i Las Suwalski.

Mijanki na uwadze

Odsuwa się odbudowa mijanek na linii Nasielsk – Sierpc. W 2024 r. linia przeszła remont, którego efektem jest podniesienie prędkości z 60 km/h do 100-120 km/h. Dzięki temu czas przejazdu najszybszego pociągu z Nasielska do Sierpca skrócił się z 1 godz. 45 min. do 1 godz. 15 min. Ale nadal problemem jest mała przepustowość 88-kilometrowej linii Nasielsk – Sierpc, na której pociągi mogą mijać się tylko w dwóch miejscach (na stacjach Płońsk i Raciąż). To skutek zlikwidowania w latach 90. mijanek Wkra, Baboszewo i Zawidz.

Odtworzenie mijanek miało stanowić zwieńczenie remontu linii zrealizowanego w 2024 r. – w ramach tych prac wbudowano w Zawidzu nowe rozjazdy, a w Baboszewie dodatkowo powstał nowy peron z dwiema krawędziami, a więc już z uwzględnieniem mijankowego układu torowego. Wówczas spółka PKP PLK zapowiadała, że w 2025 r. w Zawidzu i Baboszewie wykona dalsze roboty torowe, zainstaluje urządzenia sterowania ruchem i mijanki zaczną działać. Wciąż jednak nie przystąpiono do

kontynuacji prac. Jak widać, przyjęta przez spółkę PKP PLK metoda wbudowywania rozjazdów podczas remontu linii wcale nie gwarantuje szybkiego włączenia mijanek do prowadzenia ruchu. – *Mamy na uwadze dodatkowe mijanki na linii Nasielsk – Sierpc* – zapewnia Przemysław Zieliński z PKP PLK, lecz dodaje: – *Na chwilę obecną – ze względu na brak dostępności środków finansowych – zakres oraz harmonogram prac nie jest sprecyzowany. Po zapewnieniu możliwości finansowania przystąpimy do analiz zakresu prac.*

Tymczasem Koleje Mazowieckie zamówiły nowe szynobusy, które chcą wykorzystać do dogęszczenia rozkładu jazdy. – *Wszystkie 10 pojazdów zostanie dostarczonych najpóźniej w drugim kwartale 2028 r. Nowe pojazdy umożliwią rozwój oferty przewozowej* – mówi rzecznik prasowy mazowieckiej spółki Donata Nowakowska. – *Zamierzamy zwiększyć liczbę połączeń na linii Nasielsk – Sierpc.*

Do Kolei Mazowieckich dołączyć mają na tej linii połączenia PKP Intercity. W związku z zakupem 35 składów spalinowo-elektrycznych, których dostawy mają się rozpocząć w 2027 r., przewoźnik zapowiada uruchomienie pociągów na trasie Warszawa – Płońsk – Raciąż – Sierpc – Rypin – Brodnica – Grudziądz – Trójmiasto.

W kwietniu 2026 r. zacznie się remont linii Tuszcz – Ostrołęka, w zakres którego wejdzie odtworzenie mijanki Dalekie. Została ona zamknięta w 2009 r., przez co między stacjami Wyszaków i Przetycz powstało wąskie gardło o długości 20 km, skutkujące problemami z przepustowością. Stały się one palące w obliczu planowanego uruchomienia pociągów PKP Intercity na trasie Warszawa – Ostrołęka – Łomża. Pociągi te miały ruszyć od czerwca 2026 r., ale ich start został przesunięty ze względu na konieczność poprawy parametrów linii Tuszcz – Ostrołęka.

Prywatny przewoźnik RegioJet z prawie trzymiesięczną obsuwą wprowadził na linii Warszawa – Poznań ofertę na zapowiadany poziomie. Pociągi RegioJet miały tu pojawić się w połowie grudnia 2025 r., ale czeski przewoźnik – głównie przez problemy z rekrutacją pracowników – w ostatniej chwili odroczył swój start na tej trasie. Z początkiem lutego 2026 r. wprowadził dwa połączenia dziennie. Od 1 marca 2026 r. kursuje już sześć połączeń RegioJet z Warszawy do Poznania – ze stolicy odjeżdżają one o 6:28, 9:28, 12:28, 14:28, 17:28 i 19:28.

Dotacja czy konkurencja

Ceny biletów na podróż pociągiem RegioJet z Warszawy do Poznania zaczynają się od 27 zł. Już tradycyjnie od razu wywołało to reakcję spółki PKP Intercity, która obniżyła ceny biletów na tej trasie – na pociągi ExpressInterCity z 149 zł do nawet 29 zł, a na dotowane pociągi InterCity z 69 zł do nawet 28 zł. Choć jednym z celów rządowego dofinansowania do sieci połączeń kategorii TLK i InterCity – w budżecie państwa na 2026 r. przeznaczono na ten cel 2,6 mld zł – jest zapewnianie przystępnych cen biletów, to na kolejnej już trasie okazało się, że dotacje nie wpływają na obniżenie cen tak jak pojawienie się konkurencji.

Na trasie Warszawa – Kraków, na której pociągi RegioJet jeżdżą od września 2025 r., ceny biletów na połączenia PKP Intercity generalnie wciąż są znacznie niższe niż przed nastaniem konkurencji – zwłaszcza na pociągi, które jadą w podobnych porach co RegioJet.

Na trasie Warszawa – Kraków RegioJet nadal nie wprowadził zapowiadanej liczby połączeń. Od grudnia 2025 r. miało kursować z Warszawy do Krakowa sześć pociągów dziennie, a nadal są tylko cztery.

Długa podróż do Polski

Na trasę Kraków – Warszawa z początkiem marca 2026 r. wjechał kolejny komercyjny przewoźnik z Czech. Leo Express wydłużył do Warszawy dotychczas funkcjonujące połączenie międzynarodowe Praga – Kraków. Z Warszawy pociągi Leo Express do Pragi przez Kraków odjeżdżają dwa razy dziennie.

Na czerwiec 2026 r. Leo Express zapowiada zwiększenie liczby połączeń Warszawa – Kraków – Praga do trzech dziennie, a także uruchomienie jednego pociągu relacji Warszawa – Kraków.

Leo Express to, tak jak RegioJet, przewoźnik, który powstał na fali podjętej przez czeski rząd decyzji o otwarciu od 2011 r. konkurencji na torach. Firma, którą założył wówczas 26-letni biznesmen Leoš Novotný, kupiła pięć składów Flirt wyprodukowanych w fabryce koncernu Stadler w Siedlcach i we wrześniu 2012 r. rozpoczęła przewozy na trasie Praga – Ostrawa. Już od początku działalności Leo

Konkurencja jedzie dalej

Kolejny komercyjny przewoźnik wjechał na linię Warszawa – Kraków. To Leo Express, który mając tylko pięć pociągów, zdobył trzy kraje



• Pociąg Leo Express relacji Praga – Kraków – Warszawa na stacji Warszawa Zachodnia.

Express myślał o wjechaniu do Słowacji i Polski. O ile do Słowacji pierwszy pociąg Leo Express wjechał w 2014 r., o tyle w Polsce przewoźnik zderzył się z procedurami, formalnościami czy po prostu kłopotami rzuconymi na tory. – *Lokalni politycy bali się naszej obecności. Brakuje nam papierka zezwalającego na korzystanie z polskiej infrastruktury, który jest bardzo trudno zdobyć. Nie wiem jak to zrobić* – mówił w 2014 r. zrezygnowany Novotný.

W październiku 2017 r. Leo Express uzyskał od Urzędu Transportu Kolejowego decyzję przyznającą otwarty dostęp i w lipcu 2018 r. Leo Express uruchomił połączenie Praga – Kraków. Stało się ono przyczółkiem do zdobycia w marcu 2026 r. linii łączącej dwa największe polskie miasta.

Konkurencja w mniejszym mieście

Pociągi Leo Express od granicy czesko-polskiej do Krakowa jadą przez Oświęcim, dzięki czemu liczące 35 tys. mieszkańców miasto uzyskało codzienne bezpośrednie połączenia z Warszawą. Dotychczas podróż z Oświęcimia do Warszawy bez przesiadek możliwa była tylko w soboty i niedziele, kiedy kursuje weekendowy pociąg InterCity „Beskidy” relacji Wisła – Warszawa.

Między Krakowem a Warszawą pociągi Leo Express zatrzymują się na stacjach Opoczno Południe i Włoszczowa Północ, przez które pociągi drugiego komercyjnego przewoźnika jadą bez postojów. RegioJet skupia się bowiem na konkurowaniu z pociągami ekspresowymi PKP Intercity i oferowaniu jak najkrótszych czasów jazdy

między największymi miastami. Na trasach z Warszawy do Poznania i Trójmiasta pociągi RegioJet nie stają nigdzie po drodze i pomijają nawet kilkudziesięciotysięczne miasta czy ważne stacje węzłowe jak Kutno, Konin, Ciechanów czy Iława.

W decyzjach przyznających otwarty dostęp komercyjnym przewoźnikom Urząd Transportu Kolejowego zastrzega, że dopuszczalne jest zatrzymywanie pociągów tylko na stacjach, które zostały wskazane przy składaniu wniosku i potem nie jest możliwe swobodne dodawanie postojów w kolejnych miejscowościach.

W Czechach komercyjni przewoźnicy najpierw skupiali się na zapewnieniu jak najkrótszych czasów podróży między największymi miastami, ale bardzo szybko zdecydowali się zdobywać pasażerów także w mniejszych miastach.

Na 356-kilometrowej trasie z Pragi do Ostrawy pociągi Leo Express początkowo miały postoje pośrednie tylko w liczących po około 100 tys. mieszkańców Ołomuńcu i Pardubicach, ale po roku zaczęto wprowadzać kolejne postoje. Obecnie pociągi Leo Express między Pragą a Ostrawą zatrzymują się również na stacjach Kolín, Ústí nad Orlicí, Zábřeh na Moravě, Přerov, Hranice na Moravě, Suchdol nad Odrou i Studénka. Niektóre z tych miejscowości liczą tylko kilka tysięcy mieszkańców – na przykład w miasteczku Suchdol nad Odrou mieszkają 3 tys. osób.

Charakterystyczna jest też obsługa 42-tysięcznego miasta Přerov. Komercyjne połączenia Leo Express są jedynymi zajeżdżającymi do tego miasta pociągami ▶

► kursującymi w relacji Praga – Ostrawa. Pociągi RegioJet, jak również pociągi państwowego przewoźnika České Dráhy omijają Přerov łącznicą. Leo Express zdecydował się zajeżdżać na stację Přerov, mimo że wiąże się to z koniecznością zmiany kierunku jazdy. Leo Express eksploatuje elektryczne zespoły trakcyjne – zmiana kierunku nie wymaga więc przestawiania lokomotywy, dzięki czemu postój na stacji Přerov trwa tylko 4 min.

Kierunek: przetargi

W Czechach Leo Express działa nie tylko w segmencie połączeń komercyjnych. Od 2019 r. wykonuje przewozy regionalne na trasach Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – Moravský Karlov i Lichkov – Hanušovice w ramach 10-letniego kontraktu z regionem pardubickim. Do obsługi tego zlecenia Leo Express sprowadził z Niemiec używane składy spalinowe Coradia Lint.

Z kolei RegioJet od 2019 r. obsługuje połączenia regionalne w ramach 10-letniego kontraktu z regionem usteckim. Do obsługi tego zlecenia prywatny przewoźnik kupił 14 składów Elf.eu od polskiego koncernu Pesa.

RegioJet wygrywa też kolejne przetargi czeskiego Ministerstwa Transportu na realizację przewozów dalekobieżnych. Już od 2019 r. RegioJet obsługuje połączenia Brno – Bohumín. Na tej trasie żółte pociągi będą jeździły do grudnia 2027 r., bo kolejny kontrakt na obsługę tej trasy zdobyły państwowe České Dráhy. Za to od grudnia 2026 r. RegioJet przejmie od państwowej spółki połączenia z Pragi przez Havlíčkův Brod do Brna – prywatny przewoźnik zdobył kontrakt na obsługę tej trasy aż do 2041 r. Na jego potrzeby zamówił w koncernie Pesa 18 składów InterRegio200 – będą to pierwsze wyprodukowane przez tego polskiego producenta składy mogące osiągać prędkość 200 km/h. RegioJet obsługuje też w ramach kontraktu na lata 2021-2028 pociągi dalekobieżne na trasie Kolín – Ústí nad Labem.

Rozwijając w Polsce komercyjne połączenia, RegioJet i Leo Express szykują się do zdobycia kontraktów na obsługę połączeń dalekobieżnych po 2030 r. – wtedy skończy się umowa Ministerstwa Infrastruktury z PKP Intercity i w nadchodzących latach czekają nas przetargi na realizację przewozów dalekobieżnych. Albowiem liberalizacja rynku kolejowego to nie tylko połączenia komercyjne, ale też wyłanianie przewoźników w przetargach.

Kolej czesko-hispańska

Leo Express de facto nie jest już przewoźnikiem prywatnym. W 2021 r. 50% akcji tej firmy kupiły hiszpańskie koleje państwowe RENFE, które po transakcji zapowiedziały, że istotnym kierunkiem rozwoju czeskiego przewoźnika ma być zdobywanie publicznych kontraktów – nie tylko w Czechach, ale również w Polsce i Słowacji.



• W Czechach połączenia komercyjne nie ograniczają się do obsługi największych miast. Postój pociągu Leo Express relacji Praga – Ostrawa – Bohumín na stacji w liczącym 3 tys. mieszkańców miasteczku Suchdol nad Odrou.

W 2022 r. Leo Express zwyciężył w ogłoszonym przez rząd Słowacji przetargu na wykonywanie przewozów na linii Bratysława – Dunajská Streda – Komárno. Obsługę tej trasy Leo Express rozpoczął w grudniu 2023 r. – wozi tu pasażerów składami Coradia Lint wypożyczonymi od firmy Alpha Trains, która zajmuje się wynajmowaniem taboru przewoźnikom.

W 2025 r. Leo Express wystartował w przetargach samorządu województwa kujawsko-pomorskiego na obsługę linii Brodnica – Rypin i Laskowice Pomorskie – Wierzchucin, na których reaktywacja połączeń zapowiadana jest na grudzień 2026 r. Czteroletnie zlecenia na realizację przewozów na tych trasach zdobyła jednak Arriva, która zaoferowała znacznie niższe ceny niż Leo Express.

Jeździć i zarabiać

W Polsce Leo Express przynajmniej na razie występuje gościnnie – przewoźnik nie ma w naszym kraju ani zaplecza technicznego, ani stacjonującego taboru.

Pociągi Leo Express relacji Praga – Kraków – Warszawa przyjeżdżają do Warszawy Wschodniej i po krótkim postoju wyruszają w drogę powrotną do Czech. Napięty rozkład jazdy wpisuje się w filozofię działania przewoźnika Leo Express obsługującego cały swój segment połączeń komercyjnych tylko pięcioma składami Flirt, które za zadanie mają jeździć i zarabiać, a nie spędzać godziny na torach postojowych.

Poszczególne składy Flirt pokonują nawet ponad 2 tys. km na dobę. Z jednej strony jest to bardzo duża efektywność wykorzystania taboru, ale z drugiej strony brak większych rezerw wywołuje problemy.

Planując większe przeglądy czy naprawy taboru, Leo Express musi przerzedzać swój rozkład jazdy. Zdarzają się jednak również sytuacje trudniejsze do przewidzenia. Jak na

przykład kryzys, który miał miejsce po dwóch latach działalności firmy Leo Express: jesienią 2014 r. jeden skład został uszkodzony w wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym, a w drugim składzie wybita została przednia szyba – skutek był taki, że z pięciu składów do ruchu nadawały się trzy i konieczne było nagłe odwołanie części połączeń. Co ciekawe, Leo Express dogadał się wtedy ze swoim państwowym konkurentem: České Dráhy do pociągów kursujących na trasie Praga – Ostrawa dołączały dla pasażerów Leo Express dodatkowe wagony, w których obowiązywały bilety tego komercyjnego przewoźnika i to jego pracownicy zapewniali obsługę konduktorską.

W 2016 r. Leo Express zamówił tabor w chińskim koncernie CRRC. Warunkiem zamówienia było zapewnienie dla tego taboru dopuszczeń do eksploatacji nie tylko w Czechach, ale też w Słowacji i Polsce. Było to pierwsze zlecenie CRRC z terenu Unii Europejskiej. Pierwszy skład dotarł do Czech w 2019 r., ale potem latami ciągnęły się procedury mające na celu uzyskanie dopuszczenia do eksploatacji. Nie mogąc się go doczekać, w 2022 r. Leo Express zerwał umowę z CRRC. Obecnie chiński koncern wynajmuje składy przewoźnikowi RegioJet, który obsługuje nimi połączenia na trasie Kolín – Ústí nad Labem.

Już niebawem Leo Express rozpocznie eksploatację przekazanych przez RENFE hiszpańskich składów Talgo – pod koniec kwietnia 2026 r. mają one zacząć wozić pasażerów między Czechami i Słowacją. Leo Express kupił też używane wagony od Deutsche Bahn. Ma być z nich zestawiany pociąg relacji Przemyśl – Rzeszów – Kraków – Praga – Drezno – Lipsk – Frankfurt nad Menem. Uruchomienie tego połączenia Leo Express zapowiada na koniec czerwca 2026 r.

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Często się pisze

Często się pisze o zabytku, że „się zachował” albo że „się nie zachował”. Do tego pewne obiekty zabytkowe potrafią i to, i to! W jednym okresie czasu źle się zachowują, a w innym – zmieniając zachowanie – dobrze. Cmentarze ponemieckie, dość liczne na Mazowszu, w tym i w Warszawie, i w jej pobliżu, gdy pozyskiwano z nich kamienne płyty nagrobkowe, czyniono z nich śmietniska, aby na koniec pozwolić im zarosnąć krzaczastym, niedostępnym gąszczem – zachowywały się źle. Kiedy uporządkowano je, kosi i sprząta, potraktowano jak zabytki, to resztki owych nekropolii zachowują się zupełnie dobrze.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Mławka”

Działdowo – Radom Główny

Pociąg „Mławka” wyrusza w trasę z Działdowa w województwie warmińsko-mazurskim, by po kilkunastu kilometrach przekroczyć granicę regionów i wjechać do województwa mazowieckiego i następnie przemierzyć je z północy na południe. Trasa „Mławki” liczy 248 kilometrów – to obecnie na sieci połączeń Kolei Mazowieckich pociąg o najdłuższej relacji (nie licząc pociągu „Słoneczny”, który w wakacje jeździ z Warszawy nad Bałtyk). Pociąg „Mławka” tuż przed przekroczeniem granicy województw pokonuje niewielki most, pod którym płynie rzeka Mławka. Ma one swoje źródła w pobliżu wsi Uniszki Gumowskie. W rejonie Mławy rzeka wije się wzdłuż granicy województw, kilkakrotnie ją przekraczając. Mławka kończy się ujściem do Wkry. Mławka ma 43 kilometry długości, a więc jest znacznie krótsza o trasy pociągu „Mławka”. Na rzece Mławce w 1976 roku powstał Zalew Ruda – jest to popularne miejsce rekreacji i wypoczynku dla mieszkańców Mławy i okolic. Na dalszym odcinku Mławka przepływa przez Szeńsk, historyczną stolicę Zawkrza – krainy rozciągającej się w widłach rzek Wkry i Łydyny, na terenie której leżą Ciechanów, Żuromin i Mława.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Uroczysta inauguracja konferencji, wzbogacona o regionalne akcenty – w tym hejnał krakowski – przypomniła, że choć kolej ma znaczenie ogólnokrajowe, to jej rozwój zawsze powinien odpowiadać na lokalne potrzeby mieszkańców. Jednym z najważniejszych punktów programu była debata marszałków województw”

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

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Ulica, zamknięta szlabanem, przecinała szeroki w tym miejscu tor kolejowy. Rozgałęzione szyny, gdzieniegdzie spięte zwrotnicami, schodziły się tu i rozchodziły, skupiając wzdłuż siebie różne akcesoria swoich przeznaczeń. Zakopcone magazyny, remizy z poczerńiałych cegieł, brudne szklane dachy, słupy z drzewa i żelaza wydzwigające w powietrze różne barwy, światła i kształty swych symbolów, pompy, przyzmy węglowego mialu, długie złoża desek, druty w niebie i na ziemi. Na prawo, w stronę dworca, stał trzymający się na uboczu długi sznur towarowych wagonów i pustych platform w oczekiwaniu na jakieś decyzje. Z niewyraźnych domeczków, wznoszących się na rozwidleniach, wychodzili uczernieni ludzie, by z chorągiewką w ręku postać chwilę na oznaczonym miejscu i, spełniwszy swą rolę w całości zjawiska, powrócić znowu w swą samotność. Przed zamkniętym szlabanem przejechała wolno lokomotywa ciągnąca jeden wagon, a po niedługiej chwili wróciła torem następnym, popychając ten sam wagon przed sobą. Jej ciężki oddech ogarnął niebo nagłą ciemnością i szybko rozbiegł się po dachach, murach i ziemi, by zniknąć. Od lokomotywy odstawał ukośnie wychylony człowiek i trzymając się jedną ręką wysokiej poręczy, drugą dawał sygnały komuś niewidzialnemu daleko przed sobą”

Zofia Nałkowska*, „Granica”

*pisarka, publicystka i działaczka polityczna, żyła w latach 1884-1954

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.