

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

KOLEJ PLUS ŁOMŻA



Kto przywrócił kolej do Łomży?

ZARZĄDZANIE

Lokomotywy, wagony i mąż swojej żony

PKP Intercity wykorzystuje zmodernizowany tabor z Krajowego Planu Odbudowy niezgodnie z warunkami przyznanego dofinansowania. Przewoźnik otrzymał 2,16 mld zł unijnej dotacji na zakup 56 lokomotyw elektrycznych i modernizację 248 wagonów. Zgodnie z warunkami dofinansowania tabor ten może być wykorzystywany tylko do obsługi tras krajowych w ramach dotowanych połączeń międzywojewódzkich, ale w ostatnich miesiącach regularnie zdarzało się, że jeździł w składach pociągów komercyjnych ExpressInterCity. Tak pod koniec kwietnia 2026 r. tłumaczyło się z tego PKP Intercity: „Sytuacje wynikają z faktu napiętej dostępności wagonów w parku taborowym spółki. W konsekwencji wagony te zostały incydentalnie włączone do obsługi w pociągach komercyjnych jako skorzystanie z aktualnej rezerwy. Spółka ma świadomość, że taka sytuacja nie powinna mieć miejsca”.

Pod koniec czerwca 2026 r. wagony zmodernizowane za dotację z Krajowego Planu Odbudowy pojechały w wakacyjnym pociągu „Adriatic Express” z Warszawy do Rijeki w Chorwacji i Kopru w Słowenii. Co ciekawe, miały zdarte naklejki informujące o tym, że zostały zmodernizowane za dotację z KPO. Rzecznik prasowy PKP Intercity Michał Wrzosek tradycyjnie już tłumaczył, że sytuacja wysłania wagonów poza Polskę była incydentalna, a naklejki odkleiły się z powodu upałów.

Niedopełnienie obowiązku informacji o dotacji z KPO, ale przede wszystkim wykorzystywanie taboru niezgodnie z warunkami dofinansowania jest podstawą do naliczenia kar lub konieczności zwrotu części otrzymanej dotacji do Centrum Unijnych Projektów Transportowych, czyli podlegającej Ministerstwu Infrastruktury instytucji zajmującej się funduszami europejskimi.

Sprawa niezgodnego z przeznaczeniem wykorzystywania taboru kupionego i zmodernizowanego przez PKP Intercity dzięki wsparciu z KPO może jednak trafić na konflikt interesów. W Centrum Unijnych Projektów Transportowych dyrektorem departamentu projektów kolejowych jest Ewa Karasińska. Na tym stanowisku w CUPT pracuje od 2016 r., wcześniej zajmowała się funduszami unijnymi między innymi w Banku Gospodarstwa Krajowego i Ministerstwie Infrastruktury. Jej mężem jest Marcin Karasiński, który pełni funkcję członka zarządu PKP Intercity ds. strategii i odpowiada między innymi za przedsięwzięcia finansowane z funduszy europejskich i wdrażanie największych przedsięwzięć taborowych. W spółce PKP Intercity Karasińskiemu podlegają między innymi biuro strategicznych projektów taborowych oraz biuro strategii i funduszy unijnych. Marcin Karasiński pracuje w PKP Intercity od 2011 r. Do zarządu spółki został powołany w 2024 r., wcześniej – od 2016 r. – pełnił w spółce funkcję dyrektora biura strategii i funduszy unijnych.

Decyzję o wyborze wniosku PKP Intercity na zakup 56 lokomotyw i modernizację 248 wagonów CUPT podjął we wrześniu 2024 r., a umowa na dofinansowanie została zawarta w październiku 2024 r. W maju 2026 r. PKP Intercity poinformowało, że „systematycznie realizuje kolejne etapy projektu, otrzymując następne transze dofinansowania. Na koniec kwietnia 2026 r. spółka pozyskała 1,81 mld zł, co stanowi 84% przyznaných w ramach KPO środków”. – *Tak wysoki poziom zaawansowania inwestycji pokazuje naszą skuteczność w wykorzystaniu środków europejskich oraz zdolność do szybkiego przekładania finansowania na realne efekty dla pasażerów* – mówił Marcin Karasiński z PKP Intercity. ●



● ExpressInterCity „Chrobry” i wagon z naklejką informującą o sfinansowaniu jego modernizacji z Krajowego Planu Odbudowy.



● Objazdy podczas zerwania sieci trakcyjnej na szlaku Opalenica – Nowy Tomysl w dniach 19-21 czerwca 2026 r.

RUCH

Objazdowy problem z taborem spalinowym

Polska kolej znów okazała się nieprzygotowana na sytuacje awaryjne. Tym razem problemy wystąpiły 19 czerwca 2026 r., gdy doszło do zerwania sieci trakcyjnej między Opalenicą a Nowym Tomyslem na magistrali Warszawa – Poznań – Berlin. Stało się to na szlaku, na którym z powodu trwających prac pociągi obecnie jeżdżą w dwóch kierunkach po jednym torze. Skutkiem było całkowite zablokowanie ruchu – magistrala była nieprzejezdna aż do popołudnia 21 czerwca 2026 r., kiedy to udało się naprawić sieć trakcyjną.

Przez dwa dni zamiast pociągów Kolei Wielkopolskich i Polregio kursowały autobusy zastępcze. Również spółka PKP Intercity dużą część swoich pociągów zastąpiła autobusami, ale składy ExpressInterCity „Berlin-Warszawa-Express” i „Gedania” relacji Gdynia – Berlin były kierowane od Poznania do Rzepina objazdem prowadzącym aż przez Szczecin, co wiązało się z wydłużeniem trasy o 175 km, ale jest to najkrótsza trasa objazdowa z Poznania do Rzepina umożliwiającą jazdę liniami zelektryfikowanymi.

Alternatywny objazd – wydłużający trasę tylko o 28 km – biegł od Poznania do Zbąszynka przez Wolsztyn. Skierowano nim jednak tylko niewielką część pociągów: pojechały tędy składy InterCity „Strzelecki” relacji Lublin – Zielona Góra, „Lubuszanin” relacji Warszawa – Zielona Góra oraz „Ursa” relacji Przemyśl – Berlin. Objazd przez Wolsztyn biegł liniami niezelektryfikowanymi i konieczne było przeciąganie składów lokomotywami spalinowymi SU4210 spółki PKP Intercity oraz udostępnionymi przez PKP Cargo ST44 i SM42. Czas oczekiwania na ich podstawienie sięgał około godziny. Podczas jednego z przejazdów doszło do awarii lokomotywy i pociąg „Lubuszanin” musiał trzy i pół godziny czekać w Wolsztynie na jej podmiannę.

Dwa dni, podczas których nieprzejezdna była magistrala Warszawa – Poznań – Berlin, ujawniły problem polskiej kolei z dostępnością taboru spalinowego w sytuacjach awaryjnych. Nie jest to zresztą pierwsza taka sytuacja w ostatnim czasie. Po tym, jak 25 maja 2026 r. na przejeździe kolejowo-drogowym koło Rogoźna ciężarówka wjechała pod pociąg Kolei Wielkopolskich i doszło do jego wykoślenia oraz zniszczenia infrastruktury, ruch na linii Poznań – Piła był zablokowany do 28 maja 2026 r. Przez trzy dni pociągi PKP Intercity jeździły objazdem przez Bydgoszcz, co wydłużało ich przejazd z Piły do Poznania z 96 km do 239 km. Wówczas w ogóle nie zdecydowano się na wykorzystanie krótszej o prawie 100 km trasy objazdowej prowadzącej z Poznania do Piły przez Krzyż, ponieważ wymagałaby ona użycia na niezelektryfikowanym odcinku Krzyż – Piła lokomotyw spalinowych. ●



• Budynek dworca w Mikołowie.

DWORCE

Jeden z ostatnich takich dworców

W czerwcu 2026 r. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Katowicach wszczął postępowanie mające na celu wpisanie dworca kolejowego w Mikołowie do rejestru zabytków. Wniosek w tej sprawie złożyło Stowarzyszenie Ochrony Architektury Powojennej w związku z planowanym przez PKP wyburzeniem dworca.

Wybudowany w 1993 r. mikołowski dworzec PKP postanowiło zastąpić nowym obiektem. W maju 2026 r. spółka oznajmiła, że zleciła już zaprojektowanie nowego budynku dworcowego i zapowiedziała rozpoczęcie jego budowy w 2027 r.

Wszystko zaczęło się od skierowanej w 2024 r. przez władze Mikołowa próby do PKP o odświeżenie dworca i udostępnienie go pasażerom. Dworcowa poczekalnia jest bowiem od kilku lat wynajęta przez studio fotograficzne. Mikołowski ratusz argumentował, że pasażerów kolei jest coraz więcej i powinno im się zapewnić możliwość oczekiwania na pociągi w budynku dworca. Władze Mikołowa oferowały przejęcie obiektu od PKP, a także zapewniły, że mogą znaleźć dla studia fotograficznego nowy lokal.

Dworzec w liczącym 41 tys. mieszkańców Mikołowie na linii Katowice – Rybnik to już kolejny budynek dworcowy z lat 90., który PKP postanowiło zburzyć. W Słupsku rozebrano dworzec z 1990 r. – na jego miejscu budowany jest nowy obiekt. Jesienią 2025 r. otwarto nowy dworzec Łódź Kaliska, który powstał na miejscu budynku z 1994 r. Również w Częstochowie, mimo protestów aktywistów i mieszkańców oraz sprzeciwu rady miasta, zburzono dworzec z 1996 r. Obecnie powstaje tu nowy dworzec, który ma zostać wybudowany do końca 2027 r.

Dworzec w Mikołowie – obok dworca w Trakiszkach czy niewielkiego pawilonu na stacji Warszawa Rembertów – to jeden z ostatnich w Polsce nadal istniejących obiektów dworcowych wybudowanych w latach 90.

W skali lokalnej na znaczenie dworca w Mikołowie dodatkowo wpływa to, że swoją architekturą nawiązuje on do znajdującego się nieopodal unikatowego mikołowskiego Osiedla nad Jamną z lat 80.

Samo wszczęcie procedury wpisania budynku do rejestru zabytków blokuje możliwość jego rozbiórki. Do momentu wydania ostatecznej decyzji o nadaniu statusu zabytku obowiązuje też zakaz prowadzenia prac budowlanych. •

KONKURENCJA

Samorządowa wrzutka jeszcze powróci?

Sejm rozpoczął prace nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Rządowy projekt, który w czerwcu 2026 r. został złożony w sejmie, nie zawiera punktu „Uchyla się art. 22a”. Przypomnijmy, zapis ten po cichu – bez wskazania ani w uzasadnieniu, ani ocenie skutków regulacji – został wrzucony przez Ministerstwo Infrastruktury do wersji projektu z lutego 2026 r.

Usunięcie z ustawy artykułu 22a oznaczałoby, że samorządy województw nie musiałyby organizować przetargów na realizację przewozów kolejowych i w dalszym ciągu mogłyby to zadanie powierzać z wolnej ręki należącym do siebie spółkom. Tymczasem podczas trwających w latach 2018-2021 uzgodnień Polski z Komisją Europejską ustalono następujące terminy: grudzień 2020 r. jako ostatni moment na powierzenie wykonywania przewozów bez przetargów i grudzień 2030 r. jako ostateczny termin wygaśnięcia umów zawartych z wolnej ręki. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zwrócił uwagę resortowi infrastruktury, że wycofanie się z tych zasad może skutkować wzrostem cen i obniżeniem jakości usług, a także koniecznością zwrotu ponad 6 mld zł pomocy publicznej otrzymanej przez spółkę Polregio w latach 2004-2015. Odejście od powierzania kontraktów przewozowych z wolnej ręki po 2020 r. było bowiem warunkiem zaakceptowania przez Komisję Europejską udzielenia pomocy publicznej dla Polregio.

Zapewnienia możliwości zlecania kontraktów przewozowych bez przetargów domagały się samorządy województw, które utworzyły swoje spółki kolejowe. Od wprowadzenia przez resort infrastruktury do projektu ustawy zapisu „Uchyla się art. 22a” dystansował się odpowiedzialny za kolej wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak: „To nie są moje propozycje” – pisał w marcu 2026 r. na portalu X. – „Nie ma żadnej mojej wypowiedzi wskazującej na jakieś obietnice w tym temacie”.

Zapis o uchyleniu art. 22a tak samo jak po cichu pojawił się w projekcie rządowym, tak samo po cichu z niego zniknął. W uzasadnieniu i ocenie skutków regulacji wersji projektu, która w czerwcu 2026 r. została przekazana do sejmu, Ministerstwo Infrastruktury znów nie odniosło się do tej kwestii. Ze względu na niechęć dużej części samorządów województw do wybierania przewoźników w przetargach i tworzenie przez kolejne regiony swoich spółek można spodziewać się, że na etapie prac sejmowych podjęte zostaną próby ponownego wrzucenia tej kwestii do nowelizacji – tym razem w drodze poprawki poselskiej. •

POLITYKA

Podział odpowiedzialności

„Minister, który przywrócił kolej Polakom!” – takim hasłem Polskie Stronnictwo Ludowe postanowiło promować wiceprezesa tej partii i ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka.

Klimczak dba o pojawianie się na różnych wydarzeniach kolejowych – niezależnie czy chodzi o reaktywację połączeń do Łomży, czy o podpisanie umowy na budowę parkingu przy stacji kolejowej w Gomunicach.

Gdy jednak pojawiają się problemy – takie jak zakłócenia w ruchu pociągów, opóźnienia czy awarie taboru bądź infrastruktury kolejowej – minister Klimczak znika.

Strategię tę ostatnio ujawniły służby prasowe resortu infrastruktury. Pod koniec czerwca 2026 r. z powodu upałów doszło do dużych problemów w funkcjonowaniu kolei, polityk Prawa i Sprawiedliwości Alvin Gajadhur na portalu X przywołał doniesienia medialne o pociągu PKP Intercity, w którym z powodu kłopotów z klimatyzacją temperatura sięgała 45°C, i napisał: „Ten koszmar pasażerowie zawdzięczają Ministrowi Dariuszowi Klimczakowi”. Posłowi odpowiedział dyrektor biura komunikacji resortu infrastruktury Rafał Jaśkowski: „Pan się nawet nie orientuje, że za kolej w Ministerstwie Infrastruktury odpowiada wiceminister Piotr Malepszak”. •

• Plakat promujący ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka.

Na tę chwilę czekano 33 lata – w połowie czerwca 2026 r. do liczącej 59 tys. mieszkańców Łomży, trzeciego pod względem ludności miasta w województwie podlaskim, wróciły połączenia kolejowe.

Łomża to dopiero pierwsze miasto, które odzyskało połączenia dzięki programowi Kolej Plus, ogłoszonemu przez rząd Prawa i Sprawiedliwości jesienią 2018 r.

Oddalanie się kolei

Pociągi pasażerskie przestały kursować do Łomży z końcem marca 1993 r. Choć był to czas nasilającej się degradacji kolei, to jednak podjęta za rządów premier Hanny Suchockiej o likwidacji połączeń do Łomży była o tyle zaskakująca, że dotknęła miasto, które liczyło wówczas 62 tys. mieszkańców i było stolicą województwa.

Dla Łomży najbliższą stacją czynną w ruchu pasażerskim stało się oddalone o 18 km Śniadowo na linii Ostrołęka – Łapy – Białystok. Jednakże w kwietniu 2000 r., po dokonanych przez rząd Jerzego Buzka masowym cięciu połączeń na 1028 km linii, pociągi przestały jeździć także na tej trasie. Wówczas najbliższą stacją pasażerską stała się oddalona o prawie 40 km Ostrołęka.

Degradacja kolei w regionie łomżyńskim zaczęła się w 1987 r., gdy przestał kursować pociąg relacji Łomża – Warszawa, który tę 161-kilometrową trasę pokonywał w aż 3 godz. 52 min.: z Łomży ruszał o 4:28 i do Warszawy docierał na 8:20.

Powrót bezpośrednich pociągów z Łomży do Warszawy zapowiadany jest na 2027 r. Mają one pokonywać tę trasę dwa razy szybciej niż 40 lat temu – Ministerstwo Infrastruktury zapowiada, że czas przejazdu wyniesie 1 godz. 50 min. Na razie z Łomży można dojechać bez przesiadek do Białegostoku, Ostrołki i Olsztyna.

Sukces ma wielu ojców

– Ja się bardzo cieszę, że możemy zrobić to, czego nie udało się zrobić poprzednikom – powiedział premier Donald Tusk po dotarciu do Łomży specjalnym pociągiem w przeddzień reaktywacji. – Nie przyjechałem do Łomży, żeby toczyć jakieś partyjne spory na temat kolei.

Już na kilka dni przed reaktywacją zaczął się festiwal przekrzykiwania, czyją zasługą jest powrót połączeń kolejowych do Łomży. Reprezentująca to miasto posłanka Koalicji Obywatelskiej Alicja Łepkowska-Gołaś zamieściła na portalu Facebook nagranie, w którym mówi: – *Poprzednicy snuli plany dalekosiężne, my działamy. Kolej już tu jest – w Łomży. I pamiętajcie: sukces ma wielu ojców, ale matka jest tylko jedna* – i na koniec mruga porozumiewawczo okiem. Z kolei minister rolnictwa Stefan Krajewski z Polskiego Stronnictwa Ludowego napisał na portalu X: „Jako minister i człowiek z Ziemi Łomżyńskiej od lat konsekwentnie zabiegałem o tę inwestycję. Dzisiejszy przyjazd pierwszego składu wspólnie z Premierem Donaldem Tuskiem i Ministrem

Kolej plus Łomża

Kto przywrócił kolej do Łomży? Między politykami rozpala się spór o to, czyją zasługą są reaktywacje połączeń kolejowych



● Dzień reaktywacji regularnych połączeń w Łomży: pociąg InterCity „Orzyc” relacji Białystok – Olsztyn oraz pociąg Polregio relacji Ostrołęka – Białystok.

Dariuszem Klimczakiem to dowód na to, że skutecznie dotrzymujemy słowa i walczymy z wykluczeniem komunikacyjnym naszego regionu”.

Narrację polityków koalicji próbowali ubiec działacze PiS. Łomżyńska posłanka tej partii Bogumiła Olbryś umieściła na Facebooku grafikę z hasłami „Kolej w Łomży powstała dzięki PiS” i „Bez PiS Łomża dalej stałaby w miejscu!”, a trzy dni przed powrotem kolei do Łomży zwołała w sejmie konferencję, na której działacze PiS przypominali swoje zasługi. – *Przywrócenie linii kolejowej do Łomży stało się możliwe poprzez decyzję rządu Prawa i Sprawiedliwości o przygotowaniu ustawy Kolej Plus* – podkreślał Andrzej Adamczyk, który był ministrem infrastruktury w latach 2015-2023. O obecnie rządzących mówił: – *Kiedy przyjmowaliśmy projekt ustawy Kolej Plus, negatywnie się do niego odnosili. Dzisiaj zapewne staną w pierwszym szeregu do orderów.*

Faktem jest, że w styczniu 2020 r. Koalicja Obywatelska głosowała przeciwko ustawie zapewniającej finansowanie programu Kolej Plus (ustawę poparł nie tylko rządzący wówczas PiS, ale też PSL, Lewica i większość posłów Konfederacji).

Zemsta Prawa i Sprawiedliwości

Pierwotnie Łomża miała wrócić na mapę połączeń kolejowych sześć lat temu. Już bowiem w 2016 r. rządząca wówczas regionem koalicja Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego wpisała rewitalizację na listę inwestycji kolejowych przewidzianych do realizacji w ramach finansowanego z funduszy unijnych

Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego 2014-2020. W 2016 r. wskazano, że rewitalizacja zostanie zrealizowana w latach 2019-2020.

Jednakże w połowie listopada 2018 r. PKP Polskie Linie Kolejowe zasugerowały samorządowi województwa podlaskiego, w którym władzę właśnie przejmował PiS, aby zrezygnować z rewitalizacji linii do Łomży, a przeznaczone na ten cel fundusze przesunąć na sfinansowanie remontów linii szerokotorowych obsługujących terminale przeładunkowe koło Sokółki i Hajnówki przy granicy z Białorusią.

Stało się to po tym, jak w wyborach na przełomie października i listopada 2018 r. Łomżanie na kolejną kadencję wybrali na prezydenta miasta Mariusza Chrzanowskiego, który skłócił się z PiS i wystartował bez poparcia tej partii. Przed wyborami Jarosław Kaczyński apelował do mieszkańców miasta o oddanie głosu na kontrkandydatkę dotychczasowego prezydenta: „Jedynym kandydatem Prawa i Sprawiedliwości na urząd prezydenta Łomży jest Agnieszka Barbara Muzyk” – wskazywał, podkreślając, że „to dzięki niej Łomża jest już uwzględniana w planach rządowych, na przykład rozbudowy kolei”.

Po reelekcji prezydent Chrzanowski zaapelował do rządu, samorządu województwa podlaskiego i PKP PLK, żeby nie usuwać Łomży z planów reaktywacji kolei, ale w lutym 2019 r. premier Mateusz Morawiecki przypieczętował tę decyzję, składając podpis pod rządową uchwałą, która z Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. wykreśliła rewitalizację linii do Łomży, ograniczając to przedsięwzięcie ►

► tylko do opracowania dokumentacji projektowej – spółka PKP PLK zamówiła ją w listopadzie 2020 r.

Łomża wraca do łask

W 2020 r. – gdy według pierwotnych założeń pociągi miały już wrócić do Łomży – podlaski samorząd zgłosił do programu Kolej Plus koncepcję rewitalizacji linii do Łomży. Wróciła ona do łask za sprawą wicemarszałka województwa podlaskiego odpowiedzialnego za kolej Marka Olbrysa, polityka PiS z tego miasta, prywatnie męża posłanki Bogumiły Olbryś. Nie tylko zdecydował o zgłoszeniu linii do Kolei Plus, ale też doprowadził w marcu 2024 r. do zbliżenia kolei do swojego miasta poprzez reaktywację biegnącej przez południową część powiatu łomżyńskiego trasy Białystok – Łapy – Śniadowo – Ostrołęka, od której w Śniadowie odchodzi linia do Łomży.

Wiosną 2022 r. resort infrastruktury i PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiły listę koncepcji zakwalifikowanych do Kolei Plus – wśród nich znalazło się przedsięwzięcie „Stworzenie ciągu komunikacyjnego Łomża – Białystok poprzez rewitalizację wraz z elektryfikacją linii kolejowej Łomża – Śniadowo oraz elektryfikacja i odbudowa infrastruktury pasażerskiej na linii kolejowej na odcinku Śniadowo – Łapy”. Wówczas Olbryś oznajmił: – Mam nadzieję, że w 2028 r. będziemy odbierać tę inwestycję.

W lipcu 2023 r. podlaski samorząd zawarł z PKP PLK umowę o przystąpieniu do programu Kolej Plus. Zadeklarowano wtedy, że przetarg na projekt i wykonanie rewitalizacji zostanie rozpisany do września 2023 r. Terminu nie udało się dotrzymać. Spółka PKP PLK ogłosiła przetarg dopiero w lipcu 2024 r. Było to już po zmianie władzy – premierem od pół roku był Donald Tusk, a od trzech miesięcy marszałkiem województwa podlaskiego był Łukasz Prokorym z Koalicji Obywatelskiej. Gdy ogłaszany był przetarg, zapowiedziano, że przedsięwzięcie zakończy się do 2029 r.

Plany mocno zmodyfikowaliśmy

Postępowanie przetargowe ze względu na szereg pytań od oferentów i składane przez nich odwołania mocno się wydłużyło – siedem razy przesuwano termin składania ofert, a umowę z wykonawcą, firmą ZUE, spółka PKP PLK podpisała dopiero w kwietniu 2025 r. Ale za to zapowiedziała, że reaktywacja połączeń do Łomży nastąpi już w 2026 r.: „Łomżanie znowu będą mogli podróżować pociągami, do których wsiadają na nowoczesnej, dostępnej i wygodnej stacji. Co ważne, zakładamy, że będzie to możliwe już w trakcie trwania inwestycji, rok po rozpoczęciu prac”.

Na pierwszym etapie przedsięwzięcia skupiono się na realizacji prac na 17-kilometrowej odnodze ze Śniadowa do Łomży, a więc odcinku kluczowym dla reaktywacji połączeń do tego miasta. Efekt prac na tej linii – która od 1993 r. była



• Pociąg InterCity „Orzyc” jedzie nowo wybudowaną łącznicą, która umożliwiła wyjazd z kierunku Łomży w stronę Białegostoku bez zmiany kierunku jazdy na stacji Śniadowo.

wykorzystywana tylko w ruchu towarowym – to podniesienie prędkości z 40 km/h do 120 km/h. Gruntownie przebudowano stację w Łomży, a także odbudowano przystanek Koziki i zbudowano nowy w Konarzycach.

– *Poprzednie plany mocno zmodyfikowaliśmy* – mówił w przeddzień reaktywacji wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak. – *Zamiast powrotu kolei do Łomży w grudniu 2029 r., kolej wraca do Łomży w czerwcu 2026 r. Trzy i pół roku wcześniej.*

To przyspieszenie nie byłoby możliwe, gdyby nie zamówiona w 2020 r. dokumentacja projektowa dla odcinka Śniadowo – Łomża, którą teraz wykorzystano w ramach programu Kolej Plus. Dzięki temu wykonawca mógł od razu po zawarciu umowy z PKP PLK przystąpić do prac budowlanych.

Nowa stara łącznica

W ramach pierwszego etapu powstała też łącznica, która umożliwiła wyjazd z Łomży w kierunku Białegostoku bez zmiany kierunku jazdy na stacji Śniadowo. 900-metrowa łącznica to *de facto* odbudowany dawny przebieg linii. Jako że linię z Łomży do Śniadowa zbudowano w 1915 r. pod zaborem rosyjskim, to jej włączenie w linię Ostrołęka – Łapy zostało zorientowane w kierunku wschodnim. W 1953 r. układ śniadowskiego węzła został zmieniony – wówczas włączenie linii przekierowano na zachód. Wiązało się to ze zmianą lokalizacji stacji Śniadowo i przy okazji jej zbliżeniem do tego miasteczka. Teraz wyjazd z Łomży jest możliwy i na wschód, i na zachód.

Wraz z łącznicą powstał w miejscu dawnej lokalizacji stacji nowy przystanek. Jego nazwa wprowadziła lekki galimatias: dotychczas istniejąca stacja nazywa się Śniadowo, a nowy przystanek dostał nazwę Śniadowo-Stara Stacja. Co prawda, nazwę Śniadowo-Stara Stacja nosi miejscowość w pobliżu przystanku, jednakże leży on już w granicach miejscowości Mężenin i właśnie

ta nazwa początkowo była brana uwagę dla nowego przystanku, potem jeszcze roboczo używano nazwy Śniadowo Łącznica.

Modyfikacja kontra elektryfikacja

Choć w nieco ponad rok udało się wykonać prace umożliwiające reaktywację połączeń do Łomży, to przyspieszenie nie oznacza, że zrealizowano już cały zakres przedsięwzięcia objętego programem Kolej Plus.

To, że nie ze wszystkim udało się zdążyć, widać było w dniu reaktywacji połączeń. Na stacji w Łomży brakowało części tablic, gablot i ławek. Do peronów w Konarzycach i Kozikach prowadziły prowizoryczne dojścia po żwirze, a dodatkowo na stacji Śniadowo na przebudowanym peronie nie było ławek ani wiat. W momencie reaktywacji ruchu na linii Śniadowo – Łomża nadal trwały prace na przejazdach kolejowo-drogowych i część z nich była zamknięta dla ruchu samochodów.

Przede wszystkim jednak na później zostawiono prace na linii Śniadowo – Łapy. Na razie na kilku jej fragmentach wykonano tylko podstawowe roboty, dzięki którym zwiększyła się prędkość – głównie z 80 km/h do 100 km/h. Na najbliższe lata zaplanowano szereg prac. – *Obejmą one branżę teletechniczną, elektroenergetykę nietrakcyjną, sterowanie ruchem kolejowym oraz infrastrukturę pasażerską. Ponadto realizowane będą roboty związane z wykonaniem nawierzchni kolejowej i drogowej na przejazdach kolejowo-drogowych* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Anna Znajewska-Pawluk z PKP PLK, nie ukrywając, że pasażerowie muszą w związku z tym przygotować się na utrudnienia w ruchu pociągów: – *O ile, realizacja pozostałych robót nie będzie wymagała długotrwałych zamknięć linii Śniadowo – Łomża, na której roboty będą wykonywane przede wszystkim pomiędzy pociągami i nocą, o tyle przewidziane są zamknięcia linii Śniadowo – Łapy. Po ►*

► *uzyskaniu decyzji administracyjnych rozpoczną się roboty budowlane – ich zrealizowanie planowane jest do kwietnia 2029 r.*

Na odcinku między Śniadowem a Łapami planowana jest odbudowa stacji Czerwony Bór, przeniesienie rozjazdów na stacji Czarnowo-Undy w celu wydłużenia torów stacyjnych dla długich składów towarowych oraz przebudowa układu torowego i budowa nowego peronu na stacji Sokoły. Ponadto planowana jest modernizacja przystanku Kulesze Kościelne i odbudowa przystanku w Czachach-Kołakach.

W zakres przedsięwzięcia nie weszła natomiast odbudowa zamkniętych od czasu likwidacji połączeń w 2000 r. przystanków Lubnica Łomżyńska, Wnory, Jamiołki, Roszki Leśne i Płonka. Nie będzie też odbudowy peronu na stacji Czarnowo-Undy. – *Wstępne studium planistyczno-prognostyczne przygotowane na zlecenie samorządu województwa podlaskiego nie rekomendowało odbudowy infrastruktury pasażerskiej w tych miejscach. Dlatego spółka PKP PLK ujęła je jedynie jako opcję, które ostatecznie nie zostały uruchomione – tłumaczy Znajewska-Pawluk.*

Odbudowę przystanków najpierw wpisano do Rządowego Programu Budowy lub Modernizacji Przystanków Kolejowych na lata 2021-2025, ale w 2023 r. przesunięto je na listę rezerwową, a następnie w 2024 r. wykreślono z programu przystankowego, przyjmując, że przystanki znajdą się w zakresie projektu realizowanego w ramach Kolei Plus. Finalnie jednak z odbudowy większości z nich zrezygnowano. Na 60-kilometrowym odcinku między Śniadowem a Łapami do postojów w Kuleszach Kościelnych i Sokołach dojdą tylko postoje w Czerwonym Borze i Czachach-Kołakach. Pociągi nadal będą przejeżdżać bez postoju przez szereg miejscowości, a odległości między punktami zatrzymania sięgać będą aż kilkunastu kilometrów. Odstąpiono też od części prac torowych na tym odcinku.

Gdy bowiem wiceminister Malepszak chwalił się mocną modyfikacją poprzednich planów, dzięki czemu przyspieszono powrót kolei do Łomży, to nie wspomniał o tym, że modyfikacja wiązała się z okrojeniem zakresu przedsięwzięcia w celu obniżenia jego kosztów.

Elektryfikacja, która zniknęła

Już na początkowym etapie zrezygnowano z elektryfikacji, mimo że przedsięwzięcie nosi nazwę „Stworzenie ciągu komunikacyjnego Łomża – Białystok poprzez rewitalizację wraz z elektryfikacją linii kolejowej Łomża – Śniadowo oraz elektryfikacja i odbudowa infrastruktury pasażerskiej na linii kolejowej na odcinku Śniadowo – Łapy”.

– *Decyzja o odstąpieniu od elektryfikacji zapadła w listopadzie 2021 r. po wykonaniu wstępnego studium planistyczno-prognostycznego i oszacowaniu kosztów*

wariantów z elektryfikacją i bez niej – mówi Małgorzata Półtorak, rzeczniczka prasowa marszałka województwa podlaskiego. Decyzja ta zapadła jeszcze w czasie, gdy zarówno w podlaskim samorządzie, jak i w rządzie władzę sprawowało Prawo i Sprawiedliwość.

W zakres przedsięwzięcia nie weszła też instalacja na stacji w Łomży wyświetlaczy i systemu zapowiadania pociągów.

Za to trzy dni przed powrotem pociągów do Łomży minister infrastruktury Dariusz Klimczak obwieścił, że PKP zbuduje w tym mieście dworzec. To, że go brakuje, widać było już w dniu reaktywacji, kiedy przez Łomżę przeszły ulewę i podróżni musieli uciekać przed deszczem pod dach targu sąsiadującego ze stacją, bo nowe zadaszenia peronów nie chronią ani przed deszczem, ani przed wiatrem.

Są jednak wątpliwości, czy zaplanowany niewielki budynek dworca z poczekalnią o wymiarach 4,8 m na 7,2 m i ławką dla kilku osób, nie okaże się zbyt mały – szczególnie w obliczu rozwoju oferty przewozowej.

Łomża w kieszeni

Na razie oferta Polregio i PKP Intercity dla Łomży jest dość skromna jak na miasto liczące 59 tys. mieszkańców. Pociągi do Białegostoku ruszają o 5:39, 7:31, 11:18, 14:32, 19:13, 21:51, a do Ostrołki o 6:13, 12:46, 14:46, 17:39 (o 6:13 i 14:46 jadą pociągi PKP Intercity do Olsztyna).

Spółka Polregio uruchomiła nowe pociągi relacji Łomża – Białystok i zmieniła trasę kursujących od 2024 r. pociągów relacji Ostrołka – Białystok, które zaczęły zajeżdżać do Łomży. Odbywa się to na zasadzie wjazdu kieszeniowego – na stacji Śniadowo pociąg wjeżdża na odnogę do Łomży, gdzie zmienia kierunek i jedzie z powrotem, by następnie odbić na nową śniadowską łącznicę i potem kontynuować jazdę do Białegostoku. Dla jadących z Ostrołki do Białegostoku czas podróży wydłużył się przez to z około 1 godz. 55 min. do ponad 2 godz. 15 min. Wjazd kieszeniowy do Łomży robią też pociągi PKP Intercity relacji Białystok – Olsztyn. Wraz z ich uruchomieniem połączenia PKP Intercity dotarły nie tylko do Łomży, ale też do Ostrołki, Śniadowa, Chorzela i Wielbarka. To pierwsze od nastania rządu Donalda Tuska rozszerzenie sieci połączeń dalekobieżnych o nowe miejscowości.

Jako pociągi PKP Intercity kursują składy spalinowe SD85, wypożyczone przez państwową spółkę od Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych, które sprowadziło je z Holandii, gdzie były eksploatowane w latach 1996-2017.

Istotne wzbogacenie oferty przyniesie uruchomienie pociągów relacji Łomża – Ostrołka – Warszawa. Mają one kursować pięć razy dziennie. Koncept bezpośredniego połączenia Łomży z Warszawą powstał już za rządów obecnej koalicji pod okiem wiceministra Piotra Malepszaka.

We wrześniu 2025 r. na konferencji „Kolej dla lokalnych społeczności” PKP Intercity zapowiadało, że pociągi z Łomży do Warszawy ruszą w 2026 r. – początkowo miały być obsługiwane składami SD85, a potem nowymi spalinowo-elektrycznymi zespołami ESD162, których produkcja trwa w Nowagu. W międzyczasie zapadła jednak decyzja, aby połączenie Łomży z Warszawą uruchomić dopiero po dostawie nowego taboru i do tego czasu zmodernizować linię Ostrołka – Tuszcz, by zapewnić podróż z Łomży do Warszawy w 1 godz. 50 min.

– *Uruchomienie połączeń Warszawa – Łomża jest planowane wstępnie do pierwszego kwartału 2027 r. – mówiła w marcu 2026 r. portalowi Rynek Kolejowy Anna Szumańska, rzeczniczka Ministerstwa Infrastruktury. Natomiast w kwietniu 2026 r. na konferencji w Łomży wiceminister Malepszak mówił: – Uzależnione jest to formalnie od certyfikacji nowych pociągów, które teraz się produkują. Ten termin bezpieczniejszy, który mamy też zapewniony od PKP Intercity, to czerwiec 2027 r., bo wtedy te pociągi na pewno już mają jeździć.*

Przetarg na 35 składów elektryczno-spalinowych ogłosił w grudniu 2023 r. zarząd PKP Intercity jeszcze z nadania PiS, natomiast umowę z Nowagiem zawarł w lipcu 2024 r. zarząd PKP Intercity powołany przez rząd Donalda Tuska.

Gadamy czy robimy

Choć trudno zamknąć w jednej kadencji kolejowe przedsięwzięcia, a na ich finalny efekt wpływają decyzje podejmowane za różnych rządów, to Donald Tusk postanowił pokazać reaktywację linii do Łomży jako przejaw tego, że jego rząd realnie rozwija kolej, a PiS tylko snuł plany: – *Przez ostatnie lata widzieliśmy slajdy, mapy, szprychy, ustawy – jedna, druga. Tylko nic się tutaj nie działo – mówił we wrześniu 2025 r., gdy wizytował przebudowywaną łomżyńską stację. – Można napisać 500 fajnych programów, ale na końcu ktoś musi zacząć budować. I budować nie tylko tam, gdzie zawsze są kamery, gdzie jest zawsze zainteresowanie, ale także tam, gdzie ludzie mają poczucie: zapomnieli o nas. Nie, nikt nie zapomniał o Łomży.*

Powyższymi słowami premier próbował odwrócić uwagę od planów budowy nowej linii z Łomży do Giżycka, która miała stać się częścią zaplanowanej za rządów PiS przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny szprychy łączącej Warszawę z Krainą Wielkich Jezior Mazurskich. Początkowo rząd Tuska kontynuował prace planistyczne i we wrześniu 2024 r. zatwierdził wariant inwestorski przebiegu linii, ale potem porzucił tę koncepcję. Nie przeszkadzało to Tuskiemu we wrześniu 2025 r. właśnie w Łomży oznajmić: – *Poprzednicy gadali, a my robimy, nie gadamy.*

Niebawem słowa „Robimy, nie gadamy” stały się sloganem rządu Donalda Tuska.

KAROL TRAMMER

Licząca 59 tys. mieszkańców Łomża to już kolejne kilkudziesięciotysięczne miasto, które odzyskało połączenia kolejowe. W 2021 r. pociągi pasażerskie po 11 latach wróciły do Mielca (56 tys. mieszkańców), a w 2019 r. do Lubina (66 tys. mieszkańców), który od momentu likwidacji ruchu w 2010 r. był drugim najludniejszym polskim miastem pozbawionym połączeń.

Mieszkańcy potrzebują kolei teraz

Największe polskie miasto pozbawione kolei to 81-tysięczne Jastrzębie-Zdrój, do którego pociągi przestały dojeżdżać w 2001 r. (wtedy miało 97 tys. mieszkańców).

Zgłoszona przez samorząd województwa śląskiego koncepcja „Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami” została w 2022 r. zakwalifikowana do programu Kolej Plus. Następnie w 2023 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zleciła zaprojektowanie odbudowy rozebranych odcinków Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice Śląskie i Żory – Orzesze, które wraz z czynnymi liniami Pawłowice Śląskie – Żory i Orzesze – Mikołów – Katowice miały zapewnić połączenie Jastrzębia-Zdroju z Katowicami. Zapowiedziano wówczas, że dokumentacja projektowa zostanie opracowana do 2026 r., po czym rozpoczną się prace budowlane, które potrwać do 2029 r. i wtedy zostaną uruchomione pociągi na trasie Jastrzębie-Zdrój – Żory – Orzesze – Katowice, a podróż z Jastrzębia-Zdroju do Katowic zajmie 1 godz. 12 min.

Rząd Donalda Tuska po objęciu władzy pod koniec 2023 r. zapowiedział rewizję stworzonego przez rząd Prawa i Sprawiedliwości programu. – *Kolej Plus to program wymagający weryfikacji* – oznajmił w lutym 2024 r. wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak. Po trwającej ponad rok weryfikacji z programu odbudowy linii kolejowych wykreślono największe polskie miasto pozbawione kolei. Poinformował o tym w czerwcu 2025 r. pełnomocnik zarządu PKP PLK Rafał Banaszkiewicz na posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury: – *Po zakończeniu dokumentacji projektowej nie przewidujemy dalszej realizacji linii kolejowej pomiędzy Jastrzębiem a Katowicami.*

Decyzja została przypieczętowana przyjętą w sierpniu 2025 r. uchwałą rady ministrów o aktualizacji programu Kolej Plus. Wykreślenie Jastrzębia-Zdroju zostało uzasadnione przez Ministerstwo Infrastruktury spodziewanym wzrostem kosztów odbudowy linii oraz planami spółki Centralny Port Komunikacyjny, które zakładają doprowadzenie do Jastrzębia-Zdroju odnogi od projektowanej linii

Czekając na swoją kolej

Jak idzie reaktywacja linii kolejowych do największych polskich miast pozbawionych połączeń?



• Pociąg PKP Intercity na trasie objazdowej przejeżdża bez postoju przez Siemianowice Śląskie. Mimo przejezdnej linii nie da się do tego 62-tysięcznego miasta dojechać koleją.

Kolej w dużym mieście

Reaktywację połączeń kolejowych do miast liczących powyżej 50 tysięcy mieszkańców



dużych prędkości mającej połączyć Katowice z Czechami. To jednak oznaczałoby, że Jastrzębie-Zdrój musiałoby czekać na kolej nie do 2029 r., lecz w najlepszym razie – o ile zostaną dotrzymane dotychczas podawane terminy – do 2037 r. – *Mieszkańcy potrzebują kolei teraz, a nie za 10 lat. W Jastrzębiu-Zdroju czekamy na nią zbyt długo* – mówił prezydent miasta Michał Urgoń,

gdy w lipcu 2025 r. wraz z prezydentem Żor Waldemarem Sochą i wójt Pawłowic Joanną Śmieją wystosował apel o kontynuowanie przedsięwzięcia w ramach programu Kolej Plus. Interweniowali też posłowie z tego terenu – zarówno Grzegorz Matusiak z PiS, jak i Krzysztof Gadowski z Koalicji Obywatelskiej.

Powrót do Jastrzębia-Zdroju

W obliczu sprzeciwu wobec wykreślenia Jastrzębia-Zdroju z Kolej Plus w październiku 2025 r. do miasta przyjechał wiceminister Piotr Malepszak, aby zaprzeczyć zapisom przyjętej dwa miesiące wcześniej rządowej uchwały aktualizującej program: – *Jesteśmy zdeterminowani, by doprowadzić kolej do Jastrzębia i zapewnić szybkie połączenie z Pawłowicami, Żorami i dalej w kierunku Katowic* – zapewnił. – *Projekt jest prowadzony w ramach*

programu Kolej Plus, więc zakładamy ukończenie inwestycji do 2029 r.

Wyjeżdżając z Jastrzębia-Zdroju, Malepszak zostawił w mieście nadzieję, że czas podróży do Katowic będzie o około 20 min. krótszy niż pierwotnie zakładano: – *Będziemy jeszcze optymalizować projekt, aby czas przejazdu był jak najkrótszy. Naszym celem jest, by podróż z Jastrzębia do Katowic trwała około 50 min.*

Kilka miesięcy po wizycie Malepszaka w Jastrzębiu-Zdroju zapadła w ministerstwie decyzja o ponownym uwzględnieniu tego miasta w programie Kolej Plus. Tyle że przedsięwzięcie ma być realizowane w ograniczonym zakresie.

O ile dla odcinka Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice Śląskie zakłada się opracowanie pełnej dokumentacji projektowej, uzyskanie wszystkich decyzji administracyjnych oraz wykonanie robót budowlanych, o tyle w przypadku odcinka Żory – Orzesze zakłada się zakończenie przedsięwzięcia na etapie opracowania dokumentacji projektowej i uzyskania decyzji środowiskowej. Oznacza to, że odcinek ten nie będzie odbudowany w ramach Kolej Plus, a jego rewitalizacja zostanie więc odłożona do czasu znalezienia innego źródła finansowania, które dziś pozostaje jednak nieznane. W ten sposób Ministerstwo Infrastruktury i PKP PLK postanowiły obciążyć koszty przedsięwzięcia, ale będzie to skutkowało wydłużeniem podróży z Jastrzębia-Zdroju do Katowic. Trasa pociągów tej relacji, w sytuacji gdy nie zostanie odbudowany odcinek Żory – Orzesze, wydłuży się z 68 km do 89 km: ►

► konieczne będzie nakładanie drogi przez Rybnik ze zmianą kierunku jazdy na tej stacji. Alternatywą może być 76-kilometrowa trasa przez Strumień, Chybie, Goczałkowice-Zdrój, Pszczynę i Tychy – omijałaby ona jednak 62-tysięczne Żory, które dzięki przedsięwzięciu miały uzyskać bezpośrednie połączenie z Katowicami.

Tak czy inaczej w sytuacji rezygnacji z odbudowy odcinka Żory – Orzesze można między bajki i legendy włożyć deklaracje wiceministra Malepszaka o dążeniu do osiągnięcia czasu przejazdu z Jastrzębia-Zdroju do Katowic wynoszącego około 50 min. Przy dłuższej trasie problemem wręcz będzie osiągnięcie pierwotnie planowanego czasu przejazdu, który miał wynieść 1 godz. 12 min.

Szkody górnicze (nie) do przejścia

Gdy w sierpniu 2025 r. rada ministrów przyjęła uchwałę wykreślającą Jastrzębie-Zdrój z programu Kolei Plus, Piotr Malepszak w nieoficjalnych rozmowach jako podstawową przyczynę tej decyzji wskazywał to, że na przewidzianym do odbudowy odcinku z Pawłowic do Jastrzębia-Zdroju występują „szkody górnicze nie do przejścia”. Co ciekawe, o tym problemie w ogóle nie wspomniano w rządowej uchwale.

Na wschodzie Jastrzębia-Zdroju na około 400-metrowym odcinku rozebranej linii rzeczywiście znajdują się powstałe w wyniku szkód górniczych zapadlisko i zalewisko.

W październiku 2025 r. wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak, udzielając odpowiedzi na interpelację posła Romana Fritza z Konfederacji Korony Polskiej, zapewnił, że „z informacji przekazanych przez PKP PLK wynika, że wycena budowy linii kolejowej w warunkach trudnych, tj. prowadzonej przez teren szkód górniczych, odbywa się na podstawie szczegółowych analiz, które uwzględniają negatywne aspekty szczególnych warunków miejscowych”. W następnym zdaniu zastrzegł, że „specyfika takich projektów obarczona jest ryzykiem wystąpienia nieprzewidywanych sytuacji w fazie realizacyjnej”. Malepszak odniósł się także do finansowych aspektów funkcjonowania kolei na obszarach szkód górniczych: „Koszty bieżącej eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej na terenach górniczych są zbliżone do kosztów ponoszonych na innych odcinkach sieci kolejowej” – zapewnił. – „Spółka będąca zarządcą infrastruktury kolejowej nie ponosi z tego tytułu obciążeń finansowych, gdyż obowiązek przywrócenia infrastruktury do stanu technicznego zapewniającego bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego spoczywa w całości na podmiocie prowadzącym działalność górnictw”.

W tym samym czasie, podczas odbywającej się w październiku 2025 r., wizyty w Jastrzębiu-Zdroju, wiceminister



• Belchatów, największe w województwie łódzkim miasto bez kolei, ma odzyskać połączenia w ramach Kolei Plus. Porzucony od 2000 r. przystanek Belchatów Miasto.

Malepszak wypowiadał się tak: – *Musimy mieć na względzie fakt, że chodzi nie tylko o budowę nowej linii, ale również o koszty jej późniejszego utrzymania* – mówił w kontekście szkód górniczych. – *Tak więc musimy zbadać różne rozwiązania i wybrać najlepszą opcję.*

Pół roku później, pod koniec kwietnia 2026 r., wiceminister Malepszak zapewnił z mównicy sejmowej, że kolej wróci do Jastrzębia-Zdroju w grudniu 2029 r. Dodał, że przetarg na odbudowę linii do największego miasta pozbawionego kolei zostanie ogłoszony w czerwcu 2026 r. Terminu tego nie udało się jednak dotrzymać.

Belchatów w nowym kierunku

Również do końca czerwca 2026 r. miał zostać rozpisany przetarg na rewitalizację linii Piotrków Trybunalski – Belchatów. To również się nie udało. Obecnie spółka PKP PLK mówi o ogłoszeniu przetargu do końca lipca 2026 r.

Do liczącego 51 tys. mieszkańców Belchatowa pociągi pasażerskie nie kursują od 2000 r. – wtedy miasto liczyło 61 tys. mieszkańców.

Rewitalizacja i elektryfikacja linii z Piotrkowa Trybunalskiego do Belchatowa to jedno z dwóch przedsięwzięć zgłoszonych do programu Kolei Plus przez samorząd województwa łódzkiego. Drugim jest budowa nowej linii Chorzów Siemkowice – Wieluń. W 2023 r. zlecono prace projektowe dla obydwu tych przedsięwzięć. Ponadto w ramach programu Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 trwają przygotowania do budowy nowej linii Belchatów – Chorzów Siemkowice: w 2024 r. samorząd województwa łódzkiego zlecił opracowanie dokumentacji przedprojektowej. Kolejnym krokiem ma być rozpoznanie przez PKP PLK przetargu na prace projektowe – według planu zamówień spółki miało to nastąpić do

końca czerwca 2026 r., ale w tym terminie przetarg nie został ogłoszony.

Docelowo Belchatów ma więc nie tylko odzyskać zlikwidowane w 2000 r. połączenia do Piotrkowa Trybunalskiego, ale też uzyskać połączenia nowymi liniami w kierunku stacji węzłowej Chorzów Siemkowice i dalej do Wielunia. Linie te mają stać się częścią ciągu biegnącego z Piotrkowa Trybunalskiego przez Belchatów, Wieluń, Kępno i Oleśnicę aż do Wrocławia.

Ministerstwo Infrastruktury wcześniej nie planowało wykorzystania tego ciągu w przewozach dalekobieżnych, lecz w opublikowanym w maju 2026 r. przez resort projekcie planu transportowego określającego sieć połączeń dalekobieżnych po 2030 r. wskazano, że „na podstawie wyników prognoz, a także informacji ze spółek PKP Polskie Linie Kolejowe i Centralny Port Komunikacyjny na temat planowanych inwestycji infrastrukturalnych zidentyfikowano potencjał dla obsługi nowych i dotychczas nieobsługiwanych odcinków sieci kolejowej”. Wśród nich znalazła się trasa Warszawa – Piotrków Trybunalski – Belchatów – Wieluń – Wieruszów – Kępno – Syców – Oleśnica – Wrocław. Jeśli plany te się ziszczą, to z Belchatowa będzie można dojechać bez przesiadek do Warszawy i Wrocławia.

Piekary Śląskie i Siemianowice Śląskie na uboczu metropolii

Wśród miast liczących powyżej 50 tys. mieszkańców, które zostały pozbawione kolei, są dwa miasta leżące na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Już od ponad 45 lat pociągi nie docierają do 51-tysięcznych Piekar Śląskich. Zbiegały się tu linie z Radzionkowa, Dąbrowy Górniczej Zabkowic i Chorzowa. Linia łącząca Chorzów z Piekarami została wybudowana w 1925 r., aby umożliwić wyjazd z Katowic na północ z ominięciem niemieckiego wtedy Bytomia. Przed ►

► II wojną światową przez Piekary jeździły nie tylko pociągi lokalne z Katowic do Tarnowskich Gór czy Lublińca, ale również pociągi dalekobieżne w takich relacjach jak Katowice – Gdynia, Kraków – Poznań czy Lwów – Poznań. Po 1945 r., gdy cała aglomeracja górnośląska znalazła się w granicach Polski, trasa Chorzów – Piekary Śląskie – Radzionków straciła strategiczne znaczenie.

Połączenia pasażerskie zniknęły z Piekar Śląskich stopniowo: najpierw w 1968 r. zlikwidowano je na linii do Chorzowa, w 1976 r. na linii do Radzionkowa, a w 1981 r. na linii do Dąbrowy Górniczej Ząbkowic. Likwidacje te związane były z priorytetem, jaki za czasów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej dawano dynamicznie wówczas rosnącemu ruchowi towarowemu – w 1960 r. koleją przewieziono 287 mln ton ładunków, w 1970 r. 382 mln ton, a w 1980 r. już 482 mln ton (dla porównania w 2025 r. kolej przewiozła 218 mln ton ładunków). Na Górnym Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim priorytet dla przewozów towarowych oznaczał całkowite wycofanie pociągów pasażerskich z części linii, aby usprawnić obsługę znajdujących się przy nich kopalń, hut i elektrowni. Gdy po 1989 r. nastąpiła dezindustrializacja, to na liniach tych nie przywrócono ruchu pasażerskiego, lecz zaczęto je likwidować. Zdemontowane zostały linie z Piekar Śląskich w kierunku Chorzowa i Dąbrowy Górniczej Ząbkowic. Nadal w ruchu towarowym czynna jest linia z Piekar Śląskich do Radzionkowa.

Prawie 60 lat temu, bo już w 1968 r., zlikwidowane zostały pociągi pasażerskie kursujące przez Siemianowice Śląskie. Jeździły one trasie Katowice Zawodzie – Katowice Dąbrówka Mała – Siemianowice Śląskie – Chorzów Stary – Piekary Śląskie – Radzionków – Tarnowskie Góry.

Siemianowice Śląskie liczą 62 tys. mieszkańców i – jeśli powrócą połączenia do Jastrzębia-Zdroju – przejmą niechlubny tytuł największego w Polsce miasta bez połączeń kolejowych. Tymczasem przez Siemianowice Śląskie biegnie czynna linia kolejowa: dwutorowa, zelektryfikowana i obowiązuje na niej prędkość 70-80 km/h. Linia ta prowadzi z Mysłowic przez północno-wschodnie dzielnice Katowic, Siemianowice Śląskie, Chorzów do Bytomia i służy ruchowi towarowemu jako obejście stacji Katowice. Obecnie linią tą jeżdżą również pociągi PKP Intercity, dla których wytyczono tędy objazd na czas przebudowy węzła katowickiego. Przez Siemianowice Śląskie przejeżdżają one bez postoju, ponieważ stacja w tym mieście od dekad pełni funkcję tylko techniczną i nie ma na niej peronów.

Monorail, kreski i wizje

Siemianowice Śląskie i Piekary Śląskie jako miasta leżące w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii dysponują transportem publicznym do sąsiednich



• Ślady kolei w Piekarach Śląskich. Wiadukt zlikwidowanej linii z Chorzowa w piekarskiej dzielnicy Dąbrówka Wielka.

miast, które są obsługiwane koleją. Z Siemianowic Śląskich można w około 20 min. dojechać tramwajem do dworca kolejowego w Katowicach. W podobnym czasie można dotrzeć autobusem z Piekar Śląskich do dworca w Bytomiu (linię tramwajową łączącą Piekary Śląskie z Bytomiem zlikwidowano w 2006 r.).

W 2018 r. na zlecenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii powstała koncepcja kolei metropolitalnej, która – choć zakłada wykorzystanie niektórych odcinków czynnych tylko w ruchu towarowym i odcinków zlikwidowanych – nie obejmuje jednak ani Piekar Śląskich, ani nawet Siemianowic Śląskich, przez które biegnie przecież dwutorowa i zelektryfikowana linia kolejowa.

W głowach władz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zrodził się za to futurystyczny i nierealny pomysł jednoszynowej kolei *Monorail* mającej połączyć Katowice i Sosnowiec z portem lotniczym w Pyrzowicach. Miałaby ona biec przez Siemianowice Śląskie, a także przez liczącą 29 tys. mieszkańców Czeladź, czyli kolejne miasto Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii leżące poza siecią kolejową.

Jednocześnie w 2018 r. na zlecenie samorządu województwa śląskiego została opracowana „Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna metropolitalnej obwodnicy kolejowej w oparciu o układ istniejących linii towarowych”. Zakładała ona stworzenie okrężnej trasy Gliwice – Zabrze Makoszowy – Ruda Bielszowice – Ruda Kochłowice – Katowice Muchowiec – Katowice Szopienice Północne – Siemianowice Śląskie – Chorzów Stary – Bytom – Zabrze Północne – Zabrze Maciejów – Gliwice. Osiem lat temu pomysł metropolitalnej obwodnicy kolejowej był nawet promowany okolicznościowymi przejazdami pociągów Kolei Śląskich tą okrężną trasą. Potem

jednak temat wykorzystania całego ringu w przewozach pasażerskich ucichł.

Jak dotąd z całej okrężnej trasy regularny ruch pasażerski wprowadzono tylko na odcinku z Gliwic do Bytomia, na którym do reaktywacji połączeń doszło w 2021 r. Planowane jest też wprowadzenie połączeń z Gliwic do Katowic trasą przez Zabrze Makoszowy, Rudę Bielszowice i Rudę Kochłowice, a więc na południowym odcinku obwodnicy metropolitalnej. Dla jej odcinka biegnącego przez Siemianowice Śląskie wciąż nie ma konkretnych planów. Tymczasem jednym z rozwiązań mogłoby być wydłużenie trasy pociągów Gliwice – Bytom, tak aby jechały dalej przez Siemianowice Śląskie do Mysłowic.

Choć ogłoszony w 2023 r. plan zrównoważonej mobilności Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii podkreśla, że „komunikacja zbiorowa powinna być oparta na szkieletcie kolei metropolitalnej o wysokiej częstotliwości”, to zamierzenia dotyczące Metrokolei, bo pod taką nazwą ma tu funkcjonować kolej metropolitalna, nie przewidują doprowadzenia jej do żadnego z miast obecnie nieposiadających połączeń kolejowych. Zakładana jest tylko rozbudowa sieci na terenie tych miast, które już są obsługiwane koleją.

W ogłoszonym w czerwcu 2026 r. przez Ministerstwo Infrastruktury oraz spółki PKP PLK i CPK planie Zintegrowanej Sieci Kolejowej pojawiła się za to koncepcja nowej magistrali wybiegającej z Katowic na północ przez Siemianowice Śląskie i port lotniczy Pyrzowice do Częstochowy. Jako że Zintegrowana Sieć Kolejowa na razie sprowadza się jedynie do kresek na mapie, to nie wiadomo ani jak magistrala miałaby zostać poprowadzona przez zurbanizowany obszar śródmieścia i północnych dzielnic Katowic oraz Siemianowic Śląskich, ani kiedy miałaby powstać.

KAROL TRAMMER

Efekty porozumienia widać już w rozkładzie jazdy – od połowy czerwca 2026 r. kursują nowe połączenia Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej wjeżdżające w głąb województwa mazowieckiego.

Codzienna bezpośredniość

Pociągi ŁKA, które w relacji Łódź – Radom jeździły tylko w soboty i niedziele, od czerwca 2026 r. kursują codziennie. Z Łodzi do Radomia ruszają o 5:13 i 16:24, a z Radomia do Łodzi o 8:20 i 19:55. Dotychczas bezpośrednie połączenie Radomia z Łodzią w dni robocze zapewniał tylko kursujący raz dziennie pociąg PKP Intercity „Koziołek” relacji Lublin – Radom – Łódź – Kalisz – Poznań – Szczecin.

Wciąż większość pociągów kończy bieg w Drzewicy leżącej na granicy województw łódzkiego i mazowieckiego, gdzie podróżni muszą przesiadać się między składami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Kolei Mazowieckich. Niektóre skomunikowania są dobrze zgrane i trwają 6-7 min., ale w części przypadków na kolejny pociąg trzeba czekać około godzinę. Późnym ranem pociąg ŁKA z Łodzi dociera do Drzewicy na 9:35, a pociąg Kolei Mazowieckich do Radomia odjeżdża o 10:26. Wieczorem pociąg z Łodzi przyjeżdża do Drzewicy o 19:43, a pociąg do Radomia odjeżdża dopiero o 20:51 – wydłuża to czas podróży z Łodzi do Radomia do 3 godz. 28 min., dla porównania najszybszy bezpośredni pociąg ŁKA pokonuje 140-kilometrową trasę między tymi miastami w 2 godz. 11 min.

Nadal problemem są przypadki rażącego rozsynchronizowania godzin przyjazdów i odjazdów – pierwszy poranny pociąg Kolei Mazowieckich z Radomia przyjeżdża do Drzewicy o 5:45, skąd pociąg ŁKA do Łodzi odjeżdża o 5:34, podobnie jest po południu, gdy pociąg z Radomia przyjeżdża o 16:41, a pociąg do Łodzi odjeżdża o 16:27.

Problem niezgranych skomunikowań na stacji Drzewica występuje od lat. Jego rozwiązaniem byłoby wprowadzenie obsługi całej trasy Radom – Łódź wspólnie przez Koleje Mazowieckie i Łódzką Kolej Aglomeracyjną, tak aby pociągi obydwu przewoźników kursowały w pełnej relacji, co wyeliminowałoby przesiadki na granicy województw. Jednak na to mazowiecki i łódzki samorząd nadal się nie zdecydowały.

Płocko-łódzka kolej aglomeracyjna

Celem porozumienia jest przede wszystkim skompensowanie pracy, którą Koleje Mazowieckie wykonują na terenie województwa łódzkiego: chodzi o pociągi z Warszawy do Skierniewic i Łowicza, z Płocka do Kutna oraz regionalne ekspresy relacji Płock – Warszawa jadące przez Kutno i Łowicz. Przystępując do rozmów, mazowiecki samorząd domagał się pokrycia przez samorząd województwa łódzkiego co najmniej części kosztów funkcjonowania tych połączeń, ale finalnie stanęło na tym, że wyrównaniem będzie zwiększenie liczby

Porozumienie na styku

Po latach rozmów samorządy województw mazowieckiego i łódzkiego w końcu porozumiały się w sprawie połączeń między oboma regionami



● Płock, który leżał na kolejowym uboczu, w ostatnich latach zyskuje kolejne połączenia. Od czerwca 2026 r. do miasta dojeżdżają pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

połączeń Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej wjeżdżających na teren województwa mazowieckiego. Wprowadzenie codziennych połączeń ŁKA relacji Łódź – Radom jest jednym z efektów porozumienia. Kolejny to uruchomienie od czerwca 2026 r. przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną pociągów relacji Łódź – Kutno – Gostynin – Płock.

Z Płocka pociągi ŁKA do Łodzi ruszają codziennie o 9:59, 12:13 i 16:53, 120-kilometrową trasę pokonują w 2 godz. 13 min. Z pociągami PKP Intercity „Chemik” i „Flisak”, odjeżdżającymi o 5:13 i 14:19, daje to już pięć bezpośrednich połączeń Płocka z Łodzią. Pociągi PKP Intercity zapewniają ponadto bezpośredni dojazd do Trójmiasta, Częstochowy i Górnego Śląska-Zagłębiu Metropolii, a w planach jest połączenie z Krakowem. Liczący 109 tys. mieszkańców Płock to trzecie pod względem ludności miasto w województwie mazowieckim – choć miasto leży w centrum kraju, to jeszcze kilka lat temu było na kolejowym uboczu. Do 2020 r. do Płocka nie dojeżdżał żaden pociąg PKP Intercity.

W ostatnich latach sukcesywnie została rozbudowana również oferta przewozowa Kolei Mazowieckich, dzięki czemu Płock dysponuje w dni powszednie już czterema regionalnymi ekspresami do Warszawy oraz trzema w soboty i niedziele.

Sprinter na nowej trasie

Łódzka Kolej Aglomeracyjna dociera już do trzech największych miast województwa mazowieckiego. Sieć tego przewoźnika obejmuje Płock, Radom oraz Warszawę, do której już od lat w weekendy kursują

pociągi ŁKA Sprinter: w soboty i niedziele z dworca Łódź Fabryczna odjeżdża 12 pociągów do stolicy, które kursują główną trasą przez Koluszki i Skierniewice (od poniedziałku do piątku w tej relacji na zlecenie samorządu województwa łódzkiego kursują pociągi Polregio).

W ramach rozwoju połączeń Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w głąb województwa mazowieckiego pociągi ŁKA Sprinter pojawiły się na kolejnej trasie. Od połowy czerwca 2026 r. w soboty i niedziele kursują w relacji Pabianice – Łódź Kaliska – Zgierz – Stryków – Głowno – Łowicz – Warszawa. Dzięki temu Zgierz, Stryków i Głowno uzyskały bezpośredni dojazd do Warszawy. To także efekt porozumienia samorządów.

Dezintegracja taryfowa

Porozumienie w szczytowym stopniu objęło integrację taryfową. Wprowadzono jedynie specjalną ofertę wspólnych biletów miesięcznych na odcinkach Radom – Przysucha – Drzewica i Płock – Gostynin – Kutno. Bilety te są jednak znacznie droższe: na przykład na odcinku z Płocka do Gostynina bilet miesięczny Kolei Mazowieckich kosztuje 195,96 zł, a za bilet miesięczny uprawniający do przejazdów Kolejami Mazowieckimi i Łódzką Koleją Aglomeracyjną trzeba zapłacić 255 zł.

W kwestii wprowadzenia wzajemnego honorowania wszystkich biletów jednorazowych i okresowych na odcinkach wspólnie obsługiwanych z Łódzką Koleją Aglomeracyjną oporne były Koleje Mazowieckie.

KAROL TRAMMER

Od początku maja 2026 r. znów jeżdżą wszystkie linie autobusowe, których organizatorem jest samorząd województwa mazowieckiego.

Zawieszenie na pół roku

Kursowanie linii autobusowych na południu województwa (Ruda Wielka – Omięcin, Wieniawa – Przytyk, Szydłowiec – Przysucha – Skrzyńsko) było zawieszone od połowy listopada 2025 r. Wszystko przez to, że mazowiecki samorząd na czas nie rozpiął przetargu na wykonywanie przewozów autobusowych przez kolejny rok. O ile jednak w przypadku linii na północy i wschodzie województwa zostały zawarte aneksy do dotychczasowych umów i utrzymano funkcjonowanie komunikacji aż do podpisania nowych umów, o tyle na południu województwa autobusy zniknęły na pół roku. – *Nie zdecydowano się na utrzymanie funkcjonowania linii w okresie przejściowym z uwagi na najmniejsze zainteresowanie pasażerów oferowanymi połączeniami* – mówi Marta Milewska, zastępca dyrektora kancelarii marszałka województwa mazowieckiego.

Przetarg został ogłoszony 17 listopada 2025 r., a więc dopiero po wygaśnięciu dotychczasowej umowy. Termin składania ofert wyznaczono na 16 grudnia 2025 r., ale zamówienie zostało udzielone dopiero na początku maja 2026 r.

Przewozy na wszystkich 10 liniach nadal wykonuje przewoźnik PKS Bodzentyn – to wbrew nazwie prywatna firma z Bogucic Drugich w województwie świętokrzyskim. Co prawda, firma ta wygrała przetarg tylko w części dotyczącej obsługi linii na północy województwa (Sierpc – Lutocin – Żuromin, Sierpc – Biezuń – Żuromin, Mława – Żuromin), zaś do obsługi linii na południu i wschodzie województwa samorząd wybrał firmę Robert Opara Przewóz Osób ze świętokrzyskiego Korczyna, która następnie jednak swoją ofertę dotyczącą południa województwa wycofała, zaś obsługę linii na wschodzie regionu (Małkinia – Sokołów Podlaski, Małkinia – Czeramin, Mrozy – Węgrów, Kotuń – Liw) powierzyła firmie PKS Bodzentyn jako podwykonawcy.

Kilometr z autobusu do pociągu

Linie autobusowe organizowane przez mazowiecki samorząd – po aż kilku latach zapowiedzi i analiz – zaczęły funkcjonować na przełomie 2024 i 2025 r. Samorząd wtedy informował, że pierwszy rok będzie okresem pilotażu: „W trakcie jego trwania zostanie dokonana analiza, na podstawie której zostanie podjęta decyzja, czy przewozy będą kontynuowane oraz czy linie komunikacyjne pozostaną w niezmienionej formie”.

Mimo to na etapie przygotowań do kolejnego przetargu nie wyeliminowano niedociągnięć i błędów z pierwszego okresu funkcjonowania komunikacji autobusowej. Na przykład takich, że na części linii

Uciekające autobusy

Jak (nie) działają linie autobusowe samorządu województwa mazowieckiego

autobusy zatrzymują się prawie kilometr od peronów kolejowych, choć podstawową funkcją komunikacji autobusowej organizowanej przez mazowiecki samorząd ma być zapewnianie dojazdu do i ze stacji obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie

Choć autobusy linii Omięcin – Ruda Wielka przejeżdżają tuż obok przystanku kolejowego Ruda Wielka, to stają dopiero na oddalonym od niego o 800 metrów przystanku Ruda Wielka Ośrodek Zdrowia. Podobnie jest w Skrzyńsku, gdzie znajduje się stacja kolejowa Przysucha, ale autobusy zatrzymują się 900 metrów od niej. – *Samorząd województwa mazowieckiego, przeprowadził rozmowy z właściwymi podmiotami w sprawie wyznaczenia przystanków w lokalizacjach bliższych dworcom kolejowym. Uzyskaliśmy informację, że w pobliżu wskazanych przystanków kolejowych nie przewiduje się lokalizacji przystanków autobusowych* – rozkłada ręce Milewska. – *W przypadku decyzji o kontynuacji projektu samorząd województwa mazowieckiego ponownie podejmie dialog z lokalnymi samorządami oraz zarządcami dróg w celu wypracowania rozwiązań umożliwiających lepsze skomunikowanie autobusów z koleją.*

Powyższe problemy nie przeszkodziły władzom regionu szczycić się w „Raportie o stanie województwa mazowieckiego za 2025 r.”, że „linie te pełnią rolę dowozową do węzłów zintegrowanych, umożliwiając przesiadkę do pociągów regionalnych”.

Teoretyczne przesiadki

Nawet tam, gdzie autobusy podjeżdżają w bezpośrednie pobliże stacji kolejowych, występuje problem braku zgrania godzin kursowania autobusów z rozkładem jazdy pociągów. Na przykład autobus do Węgrowa rusza spod dworca w Mrozach o 10:40 i ucieka przed pociągiem z Warszawy przyjeżdżającym do Mrozów o 10:42. Z kolei sprzed stacji Szydłowiec autobus rusza o 16:38, uciekając przed pociągiem przyjeżdżającym z kierunku Radomia o 16:40. Sytuacje te po części wynikają z tego, że nie zadbano o dopasowywanie godzin kursów autobusów do zmieniającego się kolejowego rozkładu jazdy.

Nawet gdy godziny odjazdów autobusów są skorelowane z rozkładem jazdy



• Autobus do Węgrowa przed dworcem kolejowym w Mrozach.

pociągów, to w sytuacji opóźnień pasażerowie tracą możliwość przesiadki. Mazowiecki samorząd nie przyjął bowiem żadnej procedury na takie sytuacje. Tymczasem w Kolejach Małopolskich działa numer telefonu, pod którym podróżni mogą w przypadku wystąpienia opóźnień zgłaszać potrzebę skomunikowania między autobusami dowozowymi i pociągami. Natomiast w autobusach dowozowych Kolei Dolnośląskich jest zapewniona obsługa konduktorska, która dba między innymi o skomunikowania z pociągami.

Dostrzega, ale nie przewiduje

Komunikacja autobusowa województwa mazowieckiego w porównaniu z systemami funkcjonującymi w innych regionach wypada bardzo słabo także pod względem integracji taryfowej. W mazowieckich autobusach nie są honorowane żadne bilety Kolei Mazowieckich. – *Samorząd województwa mazowieckiego dostrzega potrzebę integracji taryfowej linii autobusowych z połączeniami kolejowymi* – mówi Marta Milewska, po czym stwierdza: – *Niemniej jednak na obecnym etapie wdrożenie integracji nie jest przewidywane.*

W województwie małopolskim w pociągach i autobusach honorowany jest Małopolski Bilet Zintegrowany (dobowy, trzydniowy, weekendowy, tygodniowy i miesięczny), w autobusach dowozowych Kolei Dolnośląskich obowiązuje pełna taryfa kolejowa, zaś przejazdy autobusami ŁKA są bezpłatne.

W 2025 r. 10 liniami autobusowymi samorządu województwa mazowieckiego pasażerowie odbyli niespełna 29 tys. podróży. Dla porównania w zeszłym roku 12 liniami autobusowymi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej pasażerowie odbyli 655 tys. podróży, a 48 liniami autobusowymi Kolei Małopolskich 5,3 mln podróży (obecnie małopolski system składa się już z 67 linii autobusowych).

Marta Milewska z kancelarii marszałka województwa liczy na to, że mazowieckie autobusy też przyciągną więcej pasażerów: – *Projekty o takim charakterze wymagają czasu, aby w pełni zaistnieć w świadomości lokalnych społeczności i osiągnąć zakładany poziom wykorzystania.*

KAROL TRAMMER

Już pod koniec 2026 r. ma zacząć działać nowy przystanek kolejowy Warszawa Ulrychów. Jego budowę PKP Polskie Linie Kolejowe za 41 mln zł zleciły swojej spółce Trakcja. Budowa nowego przystanku w zachodniej części stolicy ma związek z zapowiadaniem na grudzień 2026 r. rozpoczęciem przebudowy stacji Warszawa Wschodnia.

Przystanek docelowo pusty?

W czasie mającej trwać do końca 2029 r. przebudowy Warszawy Wschodniej pociągi trafiają na objazdy – pociągi dalekobieżne, przede wszystkim te jadące tranzytem przez stolicę, zostaną skierowane linią towarową przez Warszawę Główną Towarową, Warszawę Jelonki i Warszawę Gdańską. To właśnie na tym ciągu – na granicy dzielnic Wola i Bemowo – powstanie nowy przystanek Warszawa Ulrychów. Podróżni będą tu mogli przesiąść się do drugiej linii metra, by nią dojechać do centrum i na prawy brzeg Wisły. Z peronu kolejowego do stacji metra Ulrychów – zgodnie z warszawską tradycją planowania węzłów metra i kolei – trzeba jednak będzie przejść około 300 metrów.

Spółka PKP PLK zapewnia, że przystanek Warszawa Ulrychów przyda się nie tylko podczas przebudowy stacji Warszawa Wschodnia, ale potem w trakcie modernizacji linii średnicowej. Termin tego przedsięwzięcia jest już od lat przesuwany – obecnie jest ono zapowiadane na lata 2031-2035.

Czy poza okresami objazdów przystanek Warszawa Ulrychów – podobnie jak odbudowana w 2021 r. za 87 mln zł stacja Warszawa Główna – będzie stał pusty?

20 lat linii S7

O wykorzystaniu linii towarowej, która biegnie granicą dzielnicy Bemowa z dzielnicami Wola, Włochy i Ursus, w ruchu pasażerskim nie tylko w czasie objazdów mówi się od kilku dekad.

W opracowanym w 2007 r. przez rozkręcającą wówczas działalność Szybka Kolej Miejską w Warszawie „Planie rozwoju spółki na lata 2007-2027” zapisano uruchomienie od 2011 r. linii S7 na trasie Warszawa Wschodnia – Warszawa Zoo – Warszawa Gdańska – Warszawa Ulrychów – Warszawa Jelonki – Warszawa Gołębki – Ożarów Mazowiecki – Błonie. Stworzone 20 lat temu plany rozwoju SKM były równie ambitne, co nierealne. Przewoźnik, który wówczas posiadał tylko osiem składów, zakładał, że do 2015 r. obejmie swoją siecią całą aglomerację warszawską. Założenia te szybko odłożono na półkę.

W 2017 r. Szybka Kolej Miejska na uroczystym otwarciu rozbudowanego zaplecza technicznego na terenie dawnej wagonowni PKP Warszawa Szczesliwice ogłosiła powrót do koncepcji wykorzystania linii towarowej biegnącej przez zachodnie dzielnice Warszawy. Zapowiedziano, że do

Linia Trzaskowskiego

Plany rozwoju sieci Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie są zamrożone aż do zakończenia od lat przesuwanej modernizacji linii średnicowej



● Uruchomienie połączeń Szybkiej Kolei Miejskiej na linii towarowej przez zachodnie dzielnice Warszawy zapisano w programie wyborczym Rafała Trzaskowskiego w 2018 r.

2025 r. zostanie uruchomiona linia Warszawa Rembertów – Warszawa Zoo – Warszawa Gdańska – Warszawa Ulrychów – Warszawa Jelonki – Warszawa Gołębki – Ożarów Mazowiecki.

Ewentualna realizacja

W 2018 r. obietnica uruchomienia linii SKM z Warszawy Rembertowa do Ożarowa Mazowieckiego przez Warszawę Gdańską i linię towarową znalazła się w programie wyborczym, z którym Rafał Trzaskowski został prezydentem stolicy. W swoim programie zapisał też – mimo że infrastruktura kolejowa nie należy do kompetencji prezydenta miasta – obietnicę wybudowania na terenie Warszawy szeregu nowych przystanków kolejowych: między innymi Warszawa Jelonki i Warszawa Ulrychów.

W 2019 r. znalazło to odzwierciedlenie w opracowanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe „Masterplanie dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej”. W dokumencie tym na liście potencjalnych przystanków kolejowych znalazły się nie tylko przystanki osobowe Warszawa Nowe Włochy, Warszawa Jelonki, Warszawa Stare Jelonki, Warszawa Ulrychów i Warszawa Fort Bema na linii towarowej biegnącej przez zachodnie dzielnice stolicy, ale także przystanki Warszawa Rondo Żaba, Warszawa Utrata i Warszawa Kawęczyn na prawobrzeżnym odcinku obiecaniej przez Trzaskowskiego linii SKM. W masterplanie spółki PKP PLK przy większości tych przystanków znalazła się taka oto adnotacja: „Ewentualna realizacja przystanków do

dalszych analiz z punktu widzenia prognoz ruchu, możliwości technicznych oraz zapotrzebowania organizatorów publicznego transportu zbiorowego”.

Zależy nam na rozwijaniu

Wiosną 2024 r. dobiegła do końca pierwsza kadencja Rafała Trzaskowskiego, ale obietnicy uruchomienia linii SKM na trasie Warszawa Rembertów – Ożarów Mazowiecki nie udało mu się zrealizować. W grudniu 2024 r. – po pół roku drugiej kadencji – warszawski Zarząd Transportu Miejskiego zawarł wieloletnią umowę ze spółką SKM na realizację przewozów w aglomeracji stołecznej do 2039 r.

– *Niezwykle zależy nam na rozwijaniu sieci połączeń transportowych stolicy i okolicznych miejscowości, dlatego podpisujemy właśnie umowę z Szybka Kolej Miejską na kolejnych 15 lat – mówił Trzaskowski na specjalnie zwołanej z tej okazji konferencji prasowej przed dworcem kolejowym w Pruszkowie.*

Znamienne było to, że na konferencji poświęconej umowie wieloletniej nie zaprezentowano planów rozwoju sieci połączeń SKM, lecz skupiono się na podsumowaniu dotychczasowego jej rozwoju. Chwalono się tym, że od kiedy w 2018 r. Rafał Trzaskowski został prezydentem stolicy, liczba stacji i przystanków obsługiwanych przez SKM zwiększyła się z 40 do 60. To efekt wydłużenia w 2020 r. linii do Radzymina, uruchomienia w 2023 r. linii do Piaseczna i Zegrza Południowego, wprowadzenia połączeń na linię obwodową między ►

► Warszawą Gdańską a Warszawą Zachodnią oraz budowy przez PKP PLK nowych przystanków: między innymi Warszawa Grochów i Warszawa Targówek.

Jeszcze raz patrzymy

Podjęta ostatnio decyzja o wybudowaniu nowego przystanku Warszawa Ulrychów – choć zapadła głównie z myślą o zapewnieniu dodatkowego postoju dla mających jechać objazdami pociągów dalekobieżnych – nie jest pierwszym przedsięwzięciem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, które wpisuje się w koncepcję od lat obiecywanej linii SKM mającej połączyć Ożarów Mazowiecki, Warszawę Gdańską i Warszawę Rembertów.

Już w 2017 r. spółka PKP PLK zleciła rozbudowę stacji Ożarów Mazowiecki. Po dużych opóźnieniach zrealizowano ją w 2023 r. – powstał drugi peron i nowy układ torowy, dzięki czemu możliwe stało się tu kończenie biegu pociągów.

Kolejnym przedsięwzięciem miała być rozbudowa przystanku Warszawa Gołębki, który znajduje się w miejsku, gdzie od linii prowadzącej w kierunku centrum stolicy odchodzi linia towarowa w kierunku Warszawy Gdańskiej. Istniejący układ przystanku nie zapewnia peronów dla pociągów jadących na tę linię. Jesienią 2025 r. spółka PKP PLK rozpiła przetarg na rozbudowę przystanku Warszawa Gołębki, mającą na celu zastąpienie jednego peronu dwoma peronami z krawężnikami także przy torach prowadzących do i z Warszawy Gdańskiej. Dodatkowo kładka nad torami miała zostać zastąpiona przejściem podziemnym oraz zejściami prowadzącymi na peron z wiaduktu ul. Gierdziejewskiego. Na tę przebudowę przeznaczono 47 mln zł, lecz złożone oferty opiewały na kwoty od 62 mln zł do 98 mln zł. Choć spółka PKP PLK zapewniała, że próbuje pozyskać brakujące fundusze, to w czerwcu 2026 r. podjęła decyzję o unieważnieniu tego postępowania. A więc co dalej będzie z planami przebudowy przystanku Warszawa Gołębki?

– Na razie nie chcę spekulować, postaramy się dopasować efekt tak, żeby jak najlepiej wykorzystać dostępne środki finansowe – mówił w Radiu Kolor Marcin Mochocki, członek zarządu PKP PLK ds. realizacji inwestycji. – Jeszcze raz patrzymy na zakres realizacji prac na stacji Warszawa Gołębki, tak żeby lepiej dopasować szacowany koszt do efektów dla poprawy komfortu obsługi pasażerów.

Jak się nieoficjalnie dowiadujemy, w grę wchodzi ogłoszenie kolejnego przetargu, który skupi się na renowacji istniejącej infrastruktury na przystanku Warszawa Gołębki, ale nie obejmie zwiększenia liczby peronów do dwóch. Złazszcza że zapal stołeczny ratusza do skierowania linii



SKM na linię towarową biegnącą od Warszawy Gołębki przez Warszawę Jelonki do Warszawy Gdańskiej mocno ostygł.

W nieco innych okolicznościach

Już w 2023 r. z rezerwą do koncepcji zapisanej w programie wyborczym Rafała Trzaskowskiego odnosił się pełnomocnik prezydenta Warszawy ds. rozwoju infrastruktury kolejowej Marek Chmurski (który od 2024 r. łączy tę funkcję ze stanowiskiem członka zarządu Szybkiej Kolei Miejskiej): – *Pomysł był formułowany w nieco innych okolicznościach funkcjonowania kolei i transportu miejskiego w Warszawie. W koncepcji wykorzystania linii przez Jelonki zaszytych jest kilka ograniczeń – między innymi przepustowość zachodniego wlotu na stację Warszawa Gdańska: im więcej pociągów na linii przez Wolę, tym gorsze warunki włączenia ruchu z linii przez Jelonki – mówił trzy lata temu Marek Chmurski w wywiadzie udzielonym dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn”. – Niektórzy zapominają też, że biegnie nią wyznaczony unijnym rozporządzeniem europejski korytarz dla ruchu towarowego i kolej aglomeracyjna nie może go zablokować. Pytanie więc, czy w tych warunkach udałoby się na tym ciągu zapewnić odpowiednią częstotliwość.*

Tyle że gdy Rafał Trzaskowski w 2018 r. zapowiadał w swoim programie wyborczym uruchomienie połączeń SKM na tej trasie, to linia była już objęta europejskimi korytarzami transportowymi Morze Północne – Morze Bałtyckie i Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie.

Osiem lat temu w spocie wyborczym Rafała Trzaskowskiego zapowiadającym rozwój transportu publicznego obejmujący wprowadzenie połączeń SKM na trasie Warszawa Rembertów – Ożarów Mazowiecki, zapewniano: „To konkretny plan przygotowany przez ekspertów, bo potrzebujemy komunikacji na miarę zachodnich europejskich stolic”.

Zamrożony rozwój

O to, jakie jest obecnie nastawienie do uruchomienia połączeń SKM na linii biegnącej przez zachodnie dzielnice Warszawy i dalej do Ożarowa Mazowieckiego, pytamy w stołecznym Zarządzie Transportu Miejskiego, który pełni funkcję organizatora przewozów realizowanych przez Szybką Kolej Miejską.

– W planach rozwoju sieci szybkiej kolei miejskiej w Warszawie przewidziane jest uruchomienie w przyszłości nowej linii SKM w kierunku Ożarowa Mazowieckiego – zapewnia Tomasz Kunert, rzecznik prasowy ZTM, ale od razu zaznacza: – *Decyzja o konkretnym kształcie linii komunikacyjnej obsługującej Ożarów Mazowiecki nie jest jeszcze podjęta, choć opcja z Rembertowem jest jednym z wiodących wariantów.*

Rzecznik ZTM podkreśla przy tym, że skierowanie Szybkiej Kolei Miejskiej na linię biegnącą od Warszawy Gołębki do Warszawy Gdańskiej to jeszcze odległa przyszłość. – *Dopóki linia pełnić będzie funkcję głównego korytarza objazdowego dla pociągów dalekobieżnych, uruchamianie nowej linii SKM nie jest możliwe ze względu na ograniczoną przepustowość.*

Tomasz Kunert zaznacza ponadto, że przeszkodą dla uruchomienia połączeń SKM na linii biegnącej przez zachodnie dzielnice Warszawy są odbywające się nią przewozy towarowe: – *Na linii cały czas prowadzony jest i będzie ruch towarowy, który musi być utrzymany. Zagadnieniem wymagającym uwzględnienia jest więc pogodzenie ruchu aglomeracyjnego z ruchem towarowym.*

Wśród warunków skierowania Szybkiej Kolei Miejskiej tą linią Kunert wymienia jeszcze dobudowanie na niej przystanków i przebudowanie przystanku Warszawa Gołębki w pełnym zaplanowanym układzie. Konieczne będzie też zapewnienie finansowania na nowe połączenie SKM w budżecie zarówno Warszawy, jak i gminy Ożarów Mazowiecki, gdyż zasadą jest, że podwarszawskie samorządy pokrywają część kosztów kursowania SKM na swoim terenie. Poza tym Kunert wskazuje, że rozwój sieci zależny jest też od pozyskania dodatkowego taboru przez spółkę Szybka Kolej Miejska – obecnie przewoźnik ten eksploatuje 47 składów.

Generalnie jednak dowiadujemy się, że rozwój sieci Szybkiej Kolei Miejskiej został zamrożony na jeszcze co najmniej 10 lat.

– *Wdrażanie nowych połączeń SKM jest planowane po zakończeniu modernizacji linii średnicowej – zaznacza rzecznik prasowy Zarządu Transportu Miejskiego*

Obecnie modernizacja warszawskiej linii średnicowej zapowiadana jest na lata 2031–2035. Pytanie tylko, czy po raz kolejny nie zostanie przesunięta.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Loft

W centrum warszawskiej dzielnicy Praga, w rejonie Dworca Wileńskiego, schowana pośród kamienic znajduje się dawna fabryczka z dużym kominem.

Pytałem pana, który w młodości tu pracował, czy ludziom żyjącym obok nie szkodził dym z komina. Odrzekł, że nie pamięta.

– Osobiście – dodał – byłem zadowolony, bo miałem bardzo blisko pracę. Pięć minut drogi! Teraz fabrykę przerabiają na dom mieszkalny, w jednym z lokali zamieszkał mój wnuczek Adrian. Do pracy będzie miał jakieś 20 kilometrów.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Orzyc”

Olsztyn Główny – Białystok

Pociąg InterCity „Orzyc” w drodze z Olsztyna do Białegostoku po ruszeniu ze stacji Chorzele w stronę Ostrołęki zaczyna jechać równoległe do rzeki Orzyc. Pociąg jednak nie przekracza tej rzeki – to zresztą niemożliwe, bo mający 143 kilometry długości Orzyc jest najdłuższą polską rzeką, której nie przekracza i nigdy nie przekraczała żadna normalnotorowa linia kolejowa. Rzeką Orzyc ma swoje źródła na Wysoczyźnie Mławskiej koło wsi Windyki w leżącej na północy województwa mazowieckiego gminie Wieczfnia Kościelna. Po kilkunastu kilometrach od źródła Orzyc na krótko wpływa do województwa warmińsko-mazurskiego, ale potem wraca do województwa mazowieckiego i płynie przez Chorzele, Drążdżewo, Krasnosielc, Maków Mazowiecki i w okolicach Starego Szelkowa wpływa do Narwi. Kiedyś w Makowie Mazowieckim nad rzeką Orzyc przechodził most linii wąskotorowej Maków Mazowiecki – Zamość Mazowiecki, która została zamknięta w 1961 roku. Linia ta była częścią rozległej niegdyś sieci Mławskiej Kolei Dojazdowej. Maków Mazowiecki – będący największym miastem leżącym nad rzeką Orzyc – do 1928 roku nosił nazwę Maków nad Orzycem.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Dzięki współpracy z PKP PLK w wiosennym rozkładzie jazdy Kolei Śląskich pojawiły się dodatkowe połączenia. Poza tym zmieni się niewiele – utrudnienia, wynikające z prac prowadzonych przez zarządcę infrastruktury cały czas będą ograniczały ruch na wielu ważnych odcinkach”

Źródło: miesięcznik „Dwa Kwadransy”
Wydawca: Koleje Śląskie

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Każdego ranka miała wrażenie, że właśnie ten dzień okaże się nie do przeżycia – stanie się górą strachu, przez którą musiała przebrnąć, niczym przez ogromny tort naleśnikowy z krainy mlekiem i miodem płynącej. O dziwo nie istnieje przedział czasu, który kiedyś by nie minął, więc w końcu wsiadała do pociągu. I bała się, że minie Tullinge, gdzie miała wysiąść, a przecież pokonywała tę drogę do i ze szkoły przez sześć lat. Od stacji wiódł dziesięciominutowy trakt, nieskończenie długi, aż do podnóża wzgórza. Najchętniej usiadłaby tam i szlochała z rozpacz. Jednak nigdy dotąd tego nie zrobiła, zawsze pokonywała tę trasę. Bywa, że jesteśmy przekonani, iż nie zdążymy na pociąg, a kiedy już uda nam się wsiąść do wagonu, wątpimy, czy kiedykolwiek ruszy. Jakie drzewa, krzewy i wille mijamy po drodze, jest bez znaczenia – na pewno te co zawsze; dziwi jedynie to, że czas też biegnie. Ale nie znika, bo zawsze przychodzi nowy, nadchodzą nowe czasy z tym samym lękiem, bo on nigdy się nie kończy, jest niewyczerpany. Dlaczego właśnie taki jest? Nie mógłby kiedyś powiedzieć: »Koniec kropka«?”

Karin Boye*, „Kryzys”
(przełożyła Elżbieta Frątczak-Nowotny)

*szwedzka powieściopisarka, poetka i krytyczka literacka, urodziła się w 1900 r. w Göteborgu, zmarła w 1941 r. Alingsås

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.