

2026-02-05

AE:PL-59462-73993-BFVEW-21

STAROSTWO POWIATOWE W KOŃSKICH
AE:PL-87062-18110-VBWHH-29

Stacja kolejowa Olszamowice

Nadawca:

Szanowni Państwo,

w załączeniu przesyłam petycję dotyczącą stacji kolejowej Olszamowice w gminie Fałków w dwóch wariantach opisowych: skróconym oraz rozszerzonym.

Pragnę zaznaczyć, że wersja rozszerzona zawiera szczegółową argumentację oraz istotne ustalenia (szczególnie na późniejszych stronach tekstu), w tym informacje dotyczące statusu modernizacji linii kolejowej przez Końskie oraz dane pozyskane w toku analizy tematu.

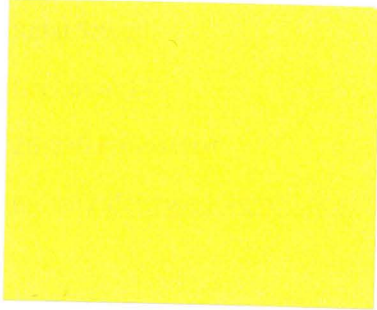
Z poważaniem,

Załączniki

1. Petycja_Stacja_Kolejowa_Olszamowice_wersja_pełna.pdf (SHA3-512, 562b16c061a60e40e423d7aaa51036fab5bd9dca3c3246cf626f4d242b425c507bc9136b89839b139e4fe9c6eb2bd7b680f694b9086c0b5d1400048788d59ccb)
2. Petycja_Stacja_Olszamowice_wersja_uproszczona_podpisany.pdf (SHA3-512, 07bc1ea11a3de7c00b1e7537bca1ee841c8a8db460c5234116341b974115e92f22f2e4f7b90dd4d06d624a38d47b68217dbfb5cfc4fa63b3461897f847225774)

Grębosze 05.02.2026r.

Nadawca:



Odbiorca:

Starostwo Powiatowe w Końskich

Komisja Petycji Wniosków, Skarg

Radni

Ul. Staszica 2,

26-200 Końskie

Przystanek Olszamowice: Okno na świat dla Powiatu Koneckiego. Otwarta petycja o włączenie regionu do sieci CMK.

Skrócona treść.

1. Cel i Poparcie Inicjatywy

Głównym postulatem jest przekształcenie stacji technicznej **Olszamowice** (linia nr 4) w przystanek pasażerski. Inicjatywa posiada szerokie poparcie samorządów powiatu koneckiego oraz radomszczańskiego, a także Urzędu Marszałkowskiego w Kielcach.

2. Argumentacja Merytoryczna i Społeczna

- **Luka w dostępności:** Likwidacja 61-kilometrowej "dziury" w dostępie do pociągów między Opoczmem a Włoszczową.
- **Model dowozowy:** Wykorzystanie istniejącej sieci busów i modelu "Park & Ride" dla mieszkańców Końskich i okolic oraz wprowadzenie nowych busów po uruchomieniu pociągów.
- **Turystyka:** Otwarcie regionu (Sielpia, Antoniów) na turystów z największych aglomeracji.

Przełamywanie oporu: Lekcja ze Staszowa

Ważnym punktem petycji jest przywołanie sukcesu **Staszowa**. Tamtejsza społeczność udowodniła, że:

- **Presja ma sens:** Dzięki determinacji mieszkańców i lokalnych władz udało się przywrócić regularne połączenia pasażerskie, mimo początkowego sceptycyzmu decydentów.

- **Podaż kreuje popyt:** Podobnie jak w Staszowie czy Włoszczowie Północ, argument o "braku rentowności" upada w zderzeniu z rzeczywistym zainteresowaniem samorządów i mieszkańców.
- **Walka z wykluczeniem:** Przykład Staszowa pokazuje, że inwestycje kolejowe w województwie świętokrzyskim są kluczowe dla wyrównywania szans komunikacyjnych.

3. Kontra wobec stanowiska PKP PLK

- **Koszty:** Autor podważa szacunki PLK (50–60 mln zł, 6 torów kolejowych) jako zawyżone i proponuje tańsze warianty adaptacji istniejącej stacji technicznej.
- **Przepustowość:** Dane z 2025 r. wskazują na znikomy ruch towarowy (2,57 pociągu/dobę), co pozwala na obsługę pasażerów nawet bez kosztownej przebudowy linii kolejowej.

4. Analiza Ryzyk: Olszarnowice jako "Plan A"

W obliczu procedury nadmiernego deficytu i odsuwania w czasie modernizacji linii nr 25 (dokumentacja dopiero do 2029 r.), budowa przystanku w Olszarnowicach jest traktowana jako rozwiązanie **najszybsze i najbardziej ekonomiczne**.

5. Proponowane Warianty Modernizacji

- **Podstawowy:** Budowa peronu 300 m przy torze zachodnim (najniższy koszt).
- **Optymalny:** Wymiana rozjazdów na 100 km/h dla skrócenia czasu postoju na CMK.
- **Rozszerzony:** Budowa pełnego peronu wyspowego (dwa tory) z bezpiecznym dojściem (kładka/tunel).

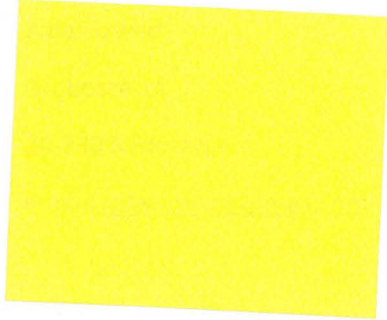


PODPIS ZAUFANY

Z Poważaniem

Grębosze 05.02.2026r.

Nadawca:



Odbiorca:

Starostwo Powiatowe w Końskich
Komisja Petycji Wniosków, Skarg

Radni

Ul. Staszica 2,
26-200 Końskie

Przystanek Olszamowice: Okno na świat dla Powiatu Koneckiego. Otwarta petycja o włączenie regionu do sieci CMK.

Pełna treść.

Wstęp

Przez powiat konecki przebiegają dwie istotne linie kolejowe: **linia nr 4**, znana jako Centralna Magistrala Kolejowa CMK (przebiegająca przez gminę Fałków), oraz **linia nr 25** (prowadząca przez Końskie). Obecnie stacja Olszamowice (**linia nr 4**) pełni funkcję stacji technicznej, posiadającej cztery tory. Wykorzystywana jest głównie do obsługi składów technicznych, towarowych oraz pociągów awaryjnych.

Inicjatywa i poparcie

Pomysł przekształcenia Olszamowic w stację pasażerską zyskał szerokie poparcie samorządów powiatu koneckiego (początek 2025r.), w tym gmin: **Starostwo Powiatowe w Końskich, Fałków, Końskie, Radoszyce, Smyków, Ruda Maleniecka oraz Słupia Konecka**. Inicjatywę wsparły również:

- Zarząd Powiatu Radomszczańskiego,
- Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego,
- Gminy Przedbórz oraz Masłowice.

Warto zaznaczyć, że gminy Kodrąb, Masłowice i Przedbórz planowały w ubiegłym roku spotkanie w tej sprawie. Zostało ono jednak odwołane ze względu na moją wizytę w Sejmie. Zarząd Powiatu

Radomszczańskie odniósł się do pomysłu pozytywnie, choć z pewną rezerwą, wskazując, że nowa stacja jedynie w niewielkim stopniu wpłynie na ogólną poprawę sytuacji komunikacyjnej regionu.

Prowadzono również wizję lokalną (artykuł TKN24) – wiele samochodów z rejestracją konecką (TKN) było w ciągu tygodnia przy stacji kolejowej Opoczno Południe.

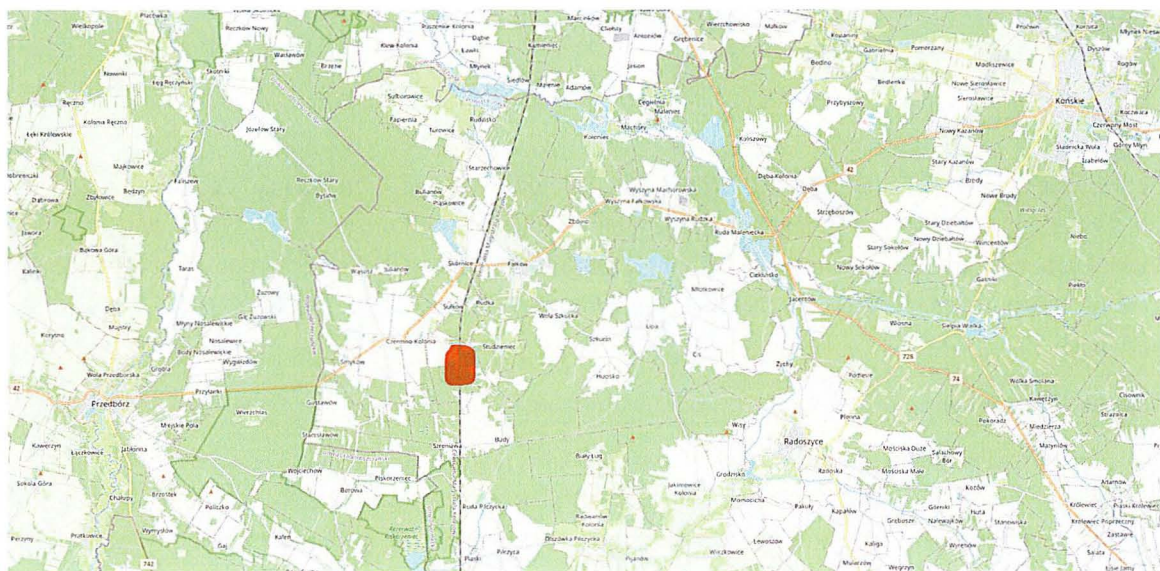
Kontekst inwestycyjny i wyzwania

Modernizacja infrastruktury w tym regionie napotyka liczne trudności. Elektryfikacja linii nr 25 (przez Końskie) oraz budowa łącznicy w Opocznie (łączącej stacje Opoczno i Opoczno Południe) to tematy dyskutowane od kilkunastu lat, które wciąż nie doczekały się realizacji.

Sytuacja dotycząca linii nr 25 przez Końskie również jest niepewna. Choć **31 grudnia 2025 r. ogłoszono przetarg na opracowanie dokumentacji**, prace projektowe mają potrwać aż do 2029 roku, a obecnie **brakuje zagwarantowanych środków finansowych na samą realizację inwestycji. Co więcej koszt inwestycji nie jest znany.**

Argumentacja za lokalizacją

Mimo powyższych trudności uważam, że lokalizacja stacji w Olszomowicach jest optymalna. Przemawia za tym bliskość kluczowych szlaków drogowych: **Drogi Krajowej nr 42** oraz **Drogi Krajowej nr 74**, która w perspektywie najbliższych lat zostanie zmodernizowana do standardu drogi ekspresowej **S74** oraz istnienie cztero-torowej stacji kolejowej.



Centralna Magistrala Kolejowa (CMK) – Linia nr 4

Wykaz stacji (układ z północy na południe):

- Grodzisk Mazowiecki – kluczowy węzeł umożliwiający bezpośrednie połączenie ze stolicą.

- **Biała Rawska (w realizacji)** Inwestycja ta wyznacza nowy standard dostępności na północnym odcinku CMK. Potwierdza ona przyjęty przez PKP PLK model obsługi pasażerów oparty na **transporcie dowozowym**. Przystanek budowany „od zera”.
- **Strzałki (okolice Nowego Miasta nad Pilicą)** – projekt zarzucony na rzecz Białej Rawskiej. Szacowany koszt (7–8 mln zł) był wyższy ze względu na konieczność drążenia tunelu. Stacja techniczna, 4-torowa, analogiczna do tej w Olszarnowicach.
- **Idzikowice** – stacja techniczna z zapleczem naprawczym dla taboru; nie obsługuje ruchu pasażerskiego.
- **Opoczno Południe** – stacja dedykowana obsłudze ruchu pasażerskiego.
- **Olszarnowice** – stacja techniczna posiadająca 4 pary torów.
- **Włoszczowa Północ** – stacja obsługująca ruch pasażerski.
- **Psary** – stacja techniczna (bez obsługi pasażerów). Ważny punkt rozgałęzienia trasy w kierunku Krakowa lub Katowic.
- **Zawiercie** – stacja pasażerska umożliwiaiąca bezpośredni dojazd do Katowic bez konieczności przesiadek.

Podsumowanie: Bezpośrednimi sąsiadami stacji Olszarnowice w ruchu pasażerskim są Opoczno Południe oraz Włoszczowa Północ.

Komunikacja i połączenia (stan na styczeń 2026 r.)

Węzeł włoszczowski stanowi istotny punkt przesiadkowy w kierunkach północ – południe oraz wschód - zachód:

- **Włoszczowa Północ:** Obsługuje dalekobieżne pociągi do Warszawy, Krakowa, Katowic, Łodzi i Tomaszowa Mazowieckiego. Można stąd dojechać także do: Zebrzydowic, Zakopanego, Wisły, Nowego Sącza, Szczecina, Gliwic, Gdyni, Bydgoszczy, Poznania, Krynicy-Zdroju oraz za granicę – do Bohumina (Czechy) i Mockawy (Litwa).
- **Włoszczowa:** Obsługuje pociągi PKP Intercity w kierunkach: Kielce, Częstochowa, Opole, Wrocław, Radom, Katowice, Lublin i Skarżysko-Kamienna.
- **Komunikacja lokalna (Polregio):** Obsługuje obie stacje (Włoszczowa i Włoszczowa Północ), oferując połączenia do Częstochowy, Kielc, Buska-Zdroju oraz jedną parę pociągów do Łodzi.
- **Przesiadki:** Między stacjami Włoszczowa Północ a Włoszczowa kursują pociągi lokalne Polregio, ułatwiając logistykę podróży. Z obu tych punktów można dotrzeć do Katowic, korzystając z różnych linii i przewoźników

Mimo że **Włoszczowa Północ** i **Opoczno Południe** leżą na tej samej magistrali (CMK), ich znaczenie w ruchu ogólnym się różni. **Włoszczowa Północ wypada korzystniej pod względem sumarycznej liczby pociągów**, co wynika z następujących czynników:

1. Dysproporcja w ruchu regionalnym

- **Włoszczowa Północ (Węzeł):** Pasażerowie mają do dyspozycji nie tylko pociągi na CMK, ale także bogatą siatkę połączeń regionalnych ze stacji miejskiej (kierunki np. Kielce, Częstochowa).
- **Opoczno Południe:** Jest niemal wyłącznie "przystankiem" dla pociągów dalekobieżnych. Brak rozbudowanej oferty regionalnej bezpośrednio na CMK (poza jedną parą Polregio) sprawia, że ogólna liczba zatrzymań jest tam mniejsza.

Logistyka w rejonie Opoczna:

- **Łączność między stacjami:** Mimo wieloletnich planów fizycznego połączenia torowego stacji **Opoczno** (miejska) oraz **Opoczno Południe** (na CMK), inwestycja pozostaje w sferze projektowej. Obecnie transfer między nimi odbywa się za pomocą **komunikacji autobusowej**.
- **Kierunek Radom:** Za stacją Opoczno Południe znajduje się infrastruktura techniczna umożliwiająca zjazd w stronę Radomia. Choć technicznie przejazd jest możliwy, trasa ta nie jest obecnie wykorzystywana w regularnym ruchu pasażerskim.

Możliwości podróży ze stacji Opoczno (miejskiej):

Po dotarciu busem ze stacji Opoczno Południe do centrum miasta, pasażerowie zyskują dostęp do lokalnych połączeń obsługiwanych przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną (ŁKA) oraz Polregio w kierunkach:

1. **Łódź i Tomaszów Mazowiecki** – trasa przebiega linią nr 25 (alternatywna droga w stosunku do bezpośrednich połączeń z Opoczno Południe).
2. **Końskie i Skarżysko-Kamienna** – kluczowe połączenie w kierunku południowo-wschodnim.

Kategorie pociągów na trasie CMK (stan na 2026 r.)

1. Pociągi Klasy Premium (Ekspresy)

Do tej grupy należą połączenia **EIP (Pendolino)** oraz **EIC (Express InterCity)** łączące Warszawę z Krakowem, Katowicami, a także Bielskiem-Białą czy Gliwicami.

- **Charakterystyka:** Najwyższy standard, najkrótszy czas przejazdu i najwyższe ceny biletów.
- **Ważne:** Pociągi te **nie zatrzymują się** na stacjach Włoszczowa Północ i Opoczno Południe. Nie są również wykorzystywane w relacjach do Łodzi przez CMK.
- Ich trasy To Warszawa – Kraków, Kraków-Warszawa lub Katowice – Warszawa, Warszawa – Katowice.

2. Pociągi Standardowe (Dalekobieżne)

Główny trzon obsługi pasażerskiej na CMK dla mniejszych ośrodków, obsługiwany przez pociągi **IC (InterCity)** oraz **TLK (Twoje Linie Kolejowe)**. Podległe pod Ministerstwo Infrastruktury.

- **Dostępność:** Zatrzymują się na stacjach **Włoszczowa Północ** oraz **Opoczno Południe** w zdecydowanej większości kursów.
- **Częstotliwość:** Łącznie między tymi stacjami kursuje obecnie **17 par pociągów dziennie** (34 połączenia).

3. Nowa Konkurencja – Przewoźnicy Czeszy

Przełom 2025/2026 to czas wejścia na CMK komercyjnych operatorów z Czech, oferujących alternatywę dla PKP Intercity:

- **RegioJet (żółte pociągi):** Obecnie operują 4 parami pociągów (z planem zwiększenia do 6–8 par).
 - **Uwaga:** Zgodnie z obecnym modelem biznesowym **nie zatrzymują się we Włoszczowie Północ** oraz na stacji **Opoczno Południe**.
- **Leo Express:** Planowany start na trasie Warszawa–Kraków–Praga to **marzec 2026 r.**
 - **Co ważne dla regionu:** Przewoźnik ten zadeklarował postój na stacjach **Włoszczowa Północ** oraz **Opoczno Południe** (początkowo 2 pary pociągów dziennie), co zwiększy łączną liczbę zatrzymań do **19 par**.

4. Pociągi Regionalne (łącznikowe)

- **Przewoźnik:** Polregio (podległe pod Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego).
- **Trasa:** Kielce - Włoszczowa Północ - Opoczno Południe - Tomaszów Mazowiecki - Łódź.
- **Oferta:** Jedna para pociągów dziennie (dni robocze), stanowiąca bezpośrednie połączenie województwa świętokrzyskiego z łódzkim.

Liczba pociągów kursujących między stacjami Włoszczowa Północ a Opoczno Południe, zatrzymujących się na obu tych przystankach, wynosi obecnie 17 par (czyli 34 pociągi). W marcu 2026 roku ofertę uzupełnią dodatkowe 2 pary pociągów przewoźnika Leo Express.

KOLEO

ROZKŁAD JAZDY I BILETY

PKP Włoszczowa Północ — Opoczno Południe

Włoszczowa Północ

Opoczno Południe

2 lutego, 00:00

Wszystkie

Tylko bezpośrednie

Wszystkie kategorie pociągów

Znajdź połączenie

« Wcześniejsze połączenia

PONIEDZIAŁEK 2 lutego

05:51	06:20	28min	Bezpośrednie	TLK	Kup bilet 24,00 zł
06:38	07:03	25min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
06:47	07:13	26min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
07:18	07:45	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
09:03	09:38	35min	Bezpośrednie	PR	Kup bilet 23,00 zł
09:21	09:47	26min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
10:48	11:14	26min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
12:33	13:00	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
12:53	13:21	28min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
13:17	13:43	26min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
13:31	13:58	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
17:52	18:18	26min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
18:37	19:03	25min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
20:34	21:01	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
20:53	21:19	26min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
21:22	21:50	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
21:32	21:59	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
23:01	23:28	26min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł

KOLEO

ROZKŁAD JAZDY I BILETY

PKP Opoczno Południe – Włoszczowa Północ

Opoczno Południe

Włoszczowa Północ

2 lutego, 00:00

Wszystkie

Tylko bezpośrednie

Wszystkie kategorie pociągów

Znajdź połączenie

Wcześniejsze połączenia

PONIEDZIAŁEK

2 lutego

06:19	06:46	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
06:34	07:01	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
06:52	07:20	28min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
09:40	10:06	26min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
09:45	10:13	28min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
13:59	14:24	25min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
14:13	14:38	25min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
14:46	15:14	28min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
15:04	15:31	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
16:15	16:42	27min	Bezpośrednie	TLK	Kup bilet 24,00 zł
17:09	17:36	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
17:55	18:30	35min	Bezpośrednie	PR	Kup bilet 23,00 zł
18:38	19:05	26min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
20:06	20:33	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
20:50	21:17	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
20:54	21:21	27min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł
23:04	23:32	28min	Bezpośrednie	IC	Kup bilet 24,00 zł

Jak długo zajmie podróż do największych polskich miast? Warto sprawdzić aktualne czasy przejazdów w serwisie KOLEO.

Już wkrótce będą one jeszcze krótsze – planuje się, że w latach 2027–2028 linia kolejowa nr 4 (Centralna Magistrala Kolejowa), przebiegająca m.in. przez Fałków, obsłuży pociągi jadące z prędkością do 250 km/h. Modernizacja obejmie kluczowy odcinek od Zawiercia w województwie śląskim aż po Grodzisk Mazowiecki pod Warszawą.

Staropolski Związek Gmin i Miast – Transport Publiczny w Powiecie Koneckim

Staropolski Związek Gmin i Miast to porozumienie samorządów (głównie z terenu powiatu koneckiego), które powstało jako alternatywa dla działań Starostwa Powiatowego w Końskich w zakresie organizacji transportu. Związek zarządza rozbudowaną siecią obejmującą blisko **50 linii autobusowych**, których rozkłady dostępne są w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) Urzędu Miasta w Końskich.

Kluczowe aspekty działalności Związku:

- **Efekt skali:** Działanie w grupie pozwala na negocjowanie korzystniejszych cen nie tylko w transporcie, ale i w obszarach takich jak fotowoltaika, pompy ciepła czy magazyny energii.
- **Finansowanie:** Organizacja transportu opiera się na środkach własnych oraz zewnętrznych, w tym z **Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA)**.
- **Elastyczność:** Możliwość uruchamiania linii sezonowych (np. nad zbiorniki wodne), modyfikacja istniejących tras oraz realizacja kursów poza granice województwa.

Finansowanie i perspektywy:

- Dofinansowanie transportu publicznego sięga prawdopodobnie **90%**.
- **Priorytet dla kolei:** Zgodnie z planami omawianymi podczas posiedzeń Komisji Infrastruktury w Warszawie, wnioski dotyczące linii dowożących pasażerów do stacji kolejowych mogą w przyszłości otrzymywać wyższą punktację przy podziale środków.
- **Współpraca ponadregionalna.**

Potencjalni organizatorzy transportu zbiorowego:

1. **Urzędy Marszałkowskie (Kielce/Łódź):** Linie międzywojewódzkie i międzyregionalne (np. Piotrków Tryb. – Przedbórz – Żytno lub Końskie – Fałków – Włoszczowa).
2. **Porozumienia Między-powiatowe:** Np. współpraca starostów radomszczańskiego i koneckiego.
3. **Gminy i Miasta:** Samodzielna organizacja linii lokalnych.
4. **Linie Dowozowe (ŁKA/MLD):** Transport dedykowany do pociągów Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (model podobny do Małopolskich Linii Dowozowych). Choć obecnie nie obsługują Olszawowic, istnieje teoretyczna możliwość ich uruchomienia.
5. **Przewoźnicy prywatni.**

Transport publiczny w powiecie koneckim organizuje również Starostwo Powiatowe w Końskich, choć w ograniczonym zakresie. Ofertę uzupełniają prywatni przewoźnicy.

Komunikacja na trasie Końskie – Fałków

Obecnie trasa ta jest dobrze skomunikowana dzięki firmom **Eko Stamar** oraz **Oliwia**. Obsługa opiera się na modelu mieszanym: część kursów to inicjatywy czysto komercyjne, natomiast pozostałe są realizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego w Kielcach, Staropolskiego Związku Gmin i Miast lub Starostwa Powiatowego w Końskich.

Busy Końskie – Fałków - Włoszczowa



ROZKŁAD JAZDY
Włoszczowa ↔ Końskie

KOŃSKIE - WŁOSZCZOWA

5:20 (1-7)x; 8:10 D#; 12:00 (6,7)y; 14:10 Dm

WŁOSZCZOWA - KOŃSKIE

5:30 D; 8:25 (6,7)y; 9:30 D; 12:00 D#m; 14:10 (6,7)y

D - kursuje od poniedziałku do piątku
(1-7) - kursuje od poniedziałku do niedzieli
x - nie kursuje w dniach 19.06; 15.08; 01.11; 11.11; 25.12; 26.12.2025 r.
y - nie kursuje 01.11.2025 r.
- kursuje w dniach 01.11.2025 r., 26.12.2025 r.
m - nie kursuje 24.12.2025 r. i 31.12.2025 r.
6 - kursuje w soboty
7 - kursuje w niedziele

Busy ogólnie Końskie – Gmina Fałków

Przewozy autokarowe kraj i zagranica

- UWAGA! Od 1 stycznia 2025 r. obowiązuje poniższy rozkład jazdy:

F.U.H. EKO – „STAMAR” (tel.0413754660 wew. 27) informuje, że od dnia 01-01-2025r.

wprowadza korektę rozkładu jazdy

Końskie – Budy

przez Lipę godz. 05:35s 15:15 s

Budy – Końskie

przez Lipę godz. 06:35s 16:15s

Końskie – Sulborowice

przez Zbójno godz.05:35s 08:00d 14:45s

przez Lipę godz.12:00d, 14:10d

Sulborowice – Końskie

przez Zbójno godz. 06:40s 15:50s

przez Lipę godz. 08:52d 13:05d

-

Końskie – Wąsosz

przez Lipę godz. 09:02d 14:57d

Wąsosz – Końskie

przez Lipę godz. 06:25d 12:50d

Końskie – Gustawów

przez Zbójno godz. 05:55s 06:50d 14:30s15:40d

przez Kołoniec Machory godz. 11:35d 17:30d

Gustawów- Końskie

przez Zbójno godz. 05:50d 06:50s 07:45d 15:35s

16:35d 18:35d

przez Kołoniec Machory godz. 10:35d 16:25d

Końskie -Czermno

przez Zbójno godz. 05:40d

Objaśnienia: s- kursuje w dni nauki szkolnej

d -kursuje w dni robocze od poniedziałku do piątku

-organizator kursu – Staropolski Związek Miast i Gmin



ROZKŁAD JAZDY

tel. 664 413 341

Gustawów - Końskie przez Fałków, Zbójno

pon-pt: 6:58, 7:20**S**, 9:00, 10:45, 12:40, 14:00**S**, 15:10,
15:45**S**

Końskie - Gustawów przez Fałków, Zbójno

pon-pt: 8:10, 10:00, 11:30, 13:00**S**, 14:20, 15:00**S**, 16:05**S**

S - kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej

Busy przesiadkowe Radoszyce - [Jacentów, Dęba] – Końskie przez skrzyżowanie Droga Krajowa 74 oraz Droga Krajowa 42. Na tej trasie kursują busy Końskie – Fałków.

Transport osobowo-towarowy
Magdalena Zalesna
Huciska Kielecka 51
26-220 Stąporków
tel. 799 282 280
Kierunek:

Zalesny
TRANSPORT

Rozkład jazdy
Przystanek autobusowy
Radoszyce
/ul. Piotrkowska/02/03

Godziny odjazdu:

KOŃSKIE PRZEZ SIELPIĘ WIELKĄ	OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT 5:50 _{zm>} 6:51 _r 8:08 _r 8:44 _r 9:20 _r 10:04 _r 10:19 _r 12:18 _r 12:39 _r 13:20 _{zn>} 14:28 _{zm>} 15:25 _{zm>} 16:04 _r 17:24 _r 18:05 _r
	KURSUJE W DNI NAUKI SZKOLNEJ 6:55 _r
	KURSUJE W SOBOTE OPRÓCZ ŚWIĄT 6:15 _{m_r} 14:10 _{m>} 18:05 _{m_r}
	KURSUJE W NIEDZIELE OPRÓCZ ŚWIĄT 6:15 _{m_r} 18:05 _{m_r}
KOŃSKIE SZPITAL	OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT 5:50 _{zm>} 6:51 _r 8:08 _r 8:26 _r 8:44 _r 9:20 _r 10:04 _r 10:19 _r 12:18 _r 12:39 _r 15:25 _{zm>} 16:04 _r 17:24 _r 18:05 _r
	KURSUJE W SOBOTE OPRÓCZ ŚWIĄT 6:15 _{m>} 14:10 _{m>} 18:05 _{m_r}
	KURSUJE W NIEDZIELE OPRÓCZ ŚWIĄT 6:15 _{m>} 18:05 _{m_r}
KOŃSKIE PRZEZ JĄCENTÓW, DĘBE	OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT 5:56 _{zm^} 8:26 _r 11:06 _{zm^} 14:11 _{zm^}
	KURSUJE W DNI NAUKI SZKOLNEJ 7:04 _r 14:56 _r
KOŃSKIE PRZEZ KŁUCKO	KURSUJE W DNI NAUKI SZKOLNEJ 6:39 _r 8:30 _r
ŁOPUSZNO PRZEZ SŁUPIĘ, MNIN	OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT 7:12 _{zm^} 9:35 _{zm^} 15:59 _r
	KURSUJE W DNI NAUKI SZKOLNEJ 15:09 _r
ŁOPUSZNO PRZEZ JÓŻWIKÓW	OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT 7:20 _{zm_s} 10:30 _{zm_s}
	KURSUJE W DNI NAUKI SZKOLNEJ 14:20 _r
KŁUCKO PRZEZ KOZÓW, SMYKÓW, SALATĘ	OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT 10:00 _r 11:30 _r
GRUSZKA PRZEZ GRĘBOSZE	OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT 10:50 _r 13:50 _r 16:50 _r 19:50 _r
GRĘBOSZE PRZEZ KALIGĘ, WĘGRZYN	KURSUJE W DNI NAUKI SZKOLNEJ 15:48 _r
PAKUŁY PRZEZ NADWORÓW	OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT 15:38 _r 17:28 _r
	KURSUJE W DNI NAUKI SZKOLNEJ 14:57 _r
	KURSUJE W SOBOTE I NIEDZIELE OPRÓCZ ŚWIĄT 7:48 _{m_r} 19:48 _{m_r}
LEWOSZÓW	OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT 11:22 _{zm>} 15:38 _r 17:28 _r

[illegible]

Stan obecny i wyzwania komunikacyjne Trasa Końskie – Fałków charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu – w dni robocze kursuje tu ponad **25 par busów**. Istnieje już system przesiadkowy Radoszyce – Fałków (węzeł DK42 i DK74), jednak wyraźnie odczuwalny jest brak bezpośrednich połączeń z powiatu radomszczańskie do Fałkowa. **Budowa stacji w Olszawowicach stanie się naturalnym impulsem do wypełnienia tej luki i zintegrowania obu powiatów.**

Turystyka jako motor napędowy Nowoczesna infrastruktura kolejowa ułatwi dostęp do popularnych w regionie zbiorników wodnych, takich jak **Sielpia Wielka** czy **Antoniów**. Sprawny transport

dowozowy ze stacji do tych miejscowości znacząco zwiększy napływ turystów z aglomeracji łódzkiej, śląskiej i warszawskiej, krakowskiej.

Analiza porównawcza:

- **Biała Rawska (CMK):** Inwestycja zakłada dowóz pasażerów z oddalonej o 15 km Rawy Mazowieckiej (16,5 tys. mieszkańców).
- **Końskie – Olszamowice:** Choć odległość wynosi 30 km, potencjał ludnościowy Końskich (17,5 tys. mieszkańców) oraz przebieg drogi krajowej dają zbliżone możliwości rozwoju transportu dowozowego.

Relacja z wizyty w Sejmie – maj 2025 r.

W maju 2025 roku brałem udział w posiedzeniu Komisji Infrastruktury (szczegóły w [biuletynie sejmowym https://www.sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/biuletyn.xsp?sknr=INF-119](https://www.sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/biuletyn.xsp?sknr=INF-119)). Chciałbym zaznaczyć, że w oficjalnej transkrypcji przypisano mi błędny nagłówek dotyczący drogi S74, podczas gdy moja wypowiedź koncentrowała się wyłącznie na infrastrukturze kolejowej.

Poniżej przedstawiam kluczowe punkty odpowiedzi, której udzielił mi **Rafał Banaszkiewicz**, pełnomocnik zarządu PKP PLK SA:

1. Modernizacja linii nr 25 (Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko)

PKP PLK zakłada ogłoszenie przetargu na dokumentację projektową 31 grudnia 2025r. Realizacja ma nastąpić w najbliższych latach, choć użyte sformułowanie „wydaje się” sugeruje brak stuprocentowej gwarancji terminów.

2. Kwestia przystanku w Olszamowicach (CMK)

W odpowiedzi na mój wniosek, przedstawiciel PKP PLK przedstawił stanowisko spółki:

- **Efektywność ekonomiczna:** Zdaniem PKP PLK, w promieniu 15 km od Olszamowic liczba mieszkańców jest zbyt mała, by inwestycja była rentowna (porównując do Opoczna Płd. czy Białej Rawskiej).
- **Koszty inwestycji:** Spółka zakwestionowała szacunkowy koszt 5 mln zł (mówiłem o 7-8 mln zł gdyż porównywałem inwestycję do Nowego Miasta nad Pilicą stacja Strzałki, niezrealizowaną), wskazując, że realna kwota to około **50 mln zł (50 – 60 mln)**. Wynika to z konieczności dobudowy dodatkowych torów.
- **Funkcja techniczna:** Obecnie Olszamowice pełnią funkcję stacji technicznej (np. zatrzymywanie pociągów towarowych, zatrzymywanie zepsutych składów). PLK twierdzi, że budowa przystanku pasażerskiego wymagałaby głębokiej przebudowy układu torowego.

3. Priorytety PKP PLK

Obecnie spółka skupia się na modernizacji istniejących węzłów: **Opoczna Południowego** (budowa łącznic między linią nr 25 a CMK), **Białej Rawskiej** oraz linii nr 25 i nr 8.

Mój komentarz do stanowiska PKP PLK (oraz innych otrzymanych pism):

Warto zauważyć, że argument o "braku efektywności ekonomicznej" często pomija potencjał nowych połączeń dowozowych (busów), które mogłyby dowozić pasażerów z większych ośrodków, takich jak Końskie. Ponadto, różnica w szacowanych kosztach wynika z przyjęcia przez PLK wariantu maksymalnego (rozbudowa stacji).

1. Błędna metodologia oceny potencjału pasażerskiego

Metoda badania gęstości zaludnienia w promieniu 1–2 km od stacji jest nieadekwatna dla linii o charakterze magistralnym (CMK). Stacje takie jak Opoczno Południe również wykazują minimalny potencjał w swoim bezpośrednim sąsiedztwie. Ich sukces opiera się na modelu **"Park & Ride"** oraz **transporcie dowozowym**, a nie na pasażerach docierających do stacji pieszo.

2. Weryfikacja zasięgu stacji Biała Rawska vs rzeczywistość

Wpisywanie Grójca w obszar oddziaływania stacji Biała Rawska jest nadużyciem planistycznym:

- **Odległość:** Do Białej Rawskiej jest 31 km (inne województwo), podczas gdy do stacji Chynów tylko 18 km (to samo województwo, kierunek Warszawa).
- **Kierunki ciążenia:** Grójec jest naturalnie zorientowany na Warszawę, a nie na magistralę CMK w stronę Łodzi. To pokazuje, że argumenty o "dużym zasięgu" Białej Rawskiej są sztucznie zawyżone, by uzasadnić tamtejszą inwestycję kosztem Olszawowic.

3. Pominięcie gotowej infrastruktury dowozowej w powiecie koneckim

W przeciwieństwie do wielu innych lokalizacji, powiat konecki posiada już **rozwiniętą sieć linii autobusowych** (Staropolski Związek Gmin i Miast, prywatni przewoźnicy oraz linie marszałkowskie, Starostwa Powiatowego w Końskich). Stacja w Olszawowicach nie wymaga budowania systemu od zera – ona jedynie domyka istniejący układ transportowy, dając pasażerom z rejonu dostęp do kolei dalekobieżnej.

4. Faktyczna zajętość linii przez ruch towarowy (Dane UTK lub PKP PLK)

Argument o "technicznym charakterze stacji" i konieczności "zjeżdżania pociągów towarowych na boki" nie znajduje potwierdzenia w liczbach:

- **Niskie natężenie:** Według danych SEPE2 z listopada 2025 r., średnia to zaledwie **2,57 pociągu towarowego na dobę razem w obie strony**.
- **Pora kursowania:** Ruch ten odbywa się głównie w nocy, co w żaden sposób nie koliduje z dziennym ruchem pociągów regionalnych i dalekobieżnych.
- **Statystyka:** Tylko **jeden przypadek** "zrucenia" pociągu na tor boczny w ciągu niemal całego roku (do 11 grudnia 2025).
- **Jedna para pociągów Polregio zatrzymuje się (lub robiła to w przeszłości) na stacji Olszawowice, aby przepuścić szybsze skład**

5. Realizm kosztowy i "Wykluczenie Komunikacyjne"

Szacunki PKP PLK na poziomie 50 mln zł – 60 mln wydają się zawyżone w stosunku do oczekiwań społecznych. Celem nie jest budowa węzła przesiadkowego o skali ogólnopolskiej, lecz **przystanku osobowego**. Decydenci wydają się nie rozumieć realiów lokalnych, gdzie mieszkańcy regionu od lat stosują strategię przetrwania (np. dojazdy do Włoszczowy Północ), by w ogóle móc skorzystać z pociągu.

Precedens Włoszczowy Północ jako dowód na celowość inwestycji

Argumenty PKP PLK dotyczące „nieopłacalności” stacji w Olszarnowicach przy małej początkowej liczbie pociągów całkowicie pomijają historyczne doświadczenia z Centralnej Magistrali Kolejowej. Najlepszym przykładem jest stacja **Włoszczowa Północ**, która stała się symbolem przełamania wykluczenia komunikacyjnego regionu.

Kluczowe fakty z historii Włoszczowy Północ:

- **Minimalny start:** Stacja zaczynała zaledwie od **2 pociągów na dobę**. Dziś jest to kluczowy punkt zatrzymywania się pociągów IC, pociągów regionalnych, obsługujący tysiące pasażerów rocznie. **Na jednym peronie obsługiwano nawet 15 pociągów osobowych w szczytowym okresie**. Obecnie jest już 5 torów kolejowych.
- **Błyskawiczna realizacja:** Mimo wcześniejszych 30-letnich dyskusji o „braku możliwości”, po podjęciu decyzji w 2006 roku, przystanek wybudowano w zaledwie **3 miesiące**.
- **Efekt skali:** Przykład ten pokazuje, że to **podaż kreuje popyt**. Wybudowanie infrastruktury wymusiło rozwój oferty przewozowej, a nie odwrotnie.

Analogia do Olszarnowic:

Obecna sytuacja Olszarnowic jest niemal identyczna z tą, w jakiej znajdowała się Włoszczowa 20 lat temu. Twierdzenie, że inwestycja jest „nieefektywna ekonomicznie”, ignoruje fakt, że każda stacja na CMK potrzebuje czasu na wypracowanie potoku pasażerskiego.

Uruchomienie przystanku w Olszarnowicach – nawet przy kilku parach pociągów dziennie byłoby impulsem do rozwoju komunikacji dowozowej z Końskich, Przedborza, dokładnie tak, jak stało się to w powiecie włoszczowskim.

Analiza zagrożeń dla modernizacji linii nr 25 i łącznic w Opocznie

Może przypomnę, jakie cechy posiada obecnie linia kolejowa nr 25 przez Końskie na odcinku Skarżysko-Kamienna – Tomaszów Mazowiecki:

- niezelektryfikowana,
- jednotorowa,
- problematyczne przesiadki – np. trzeba dojechać pociągiem do Opoczna, następnie przesiąść się na bus do stacji Opoczno Południe i tam czekać na docelowy pociąg.

1. Ryzyko finansowe i procedura nadmiernego deficytu oraz możliwość zwiększenia wydatków na obronność. Biorąc pod uwagę wszczętą wobec Polski procedurę nadmiernego deficytu, istnieje wysokie ryzyko, że środki na pełną modernizację trasy **Skarżysko-Kamienna – Tomaszów Mazowiecki**

wraz z budową kosztownych łącznic w Opocznie zostaną ograniczone lub przesunięte na kolejne lata. W dobie koniecznych cięć budżetowych, projekty o wartościach liczonych w setkach milionów złotych są najbardziej narażone na opóźnienia.

2. Strategia "Olszamowice" jako wariant racjonalny (Low-Cost) W obliczu trudnej sytuacji budżetowej, forsowanie przez PKP PLK wyłącznie drogich rozwiązań (jak modernizacja całych linii czy łącznic) może doprowadzić do tego, że region przez dekady nie otrzyma żadnej poprawy oferty.

- Budowa przystanku w Olszamowicach jest ułamkiem kosztów modernizacji linii nr 25.
- Stanowi ona rozwiązanie "tu i teraz", które można zrealizować w ramach bieżących funduszy na likwidację wykluczenia komunikacyjnego.

3. Skutki odkładania inwestycji w czasie Dalsze przesuwanie prac projektowych na linii nr 25 utrwała marginalizację powiatu koneckiego. Brak konkretnych dat realizacji („wydaje się”, „zakładamy”) w oficjalnych pismach sugeruje, że inwestycja ta nie ma obecnie zapewnionego stabilnego finansowania.

Analiza realności modernizacji linii kolejowej nr 25 w kontekście doświadczeń historycznych i alternatywnych rozwiązań transportowych

1. Dokumentacja projektowa jako instrument odsuwania inwestycji w czasie

Ogłoszony 31 grudnia 2025 r. przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej dla odcinka Skarżysko-Kamienna – Tomaszów Mazowiecki nie stanowi gwarancji rozpoczęcia prac budowlanych. Analiza doniesień medialnych (m.in. Rynek Kolejowy, Tułódź) oraz oficjalnych komunikatów PKP PLK wskazuje na istotne ryzyka:

- **Ograniczony zakres:** Obecne zadanie obejmuje wyłącznie fazę projektową do 2029r.
- **Brak finansowania:** Etap robót budowlanych nie posiada obecnie zapewnionego finansowania w krajowych programach kolejowych.
- **Precedens historyczny:** Dokumentacja projektowa dla tego odcinka z 2013 roku straciła ważność, nigdy nie doczekawszy się realizacji. Istnieje uzasadnione ryzyko powtórzenia scenariusza, w którym publiczne środki zostaną wydane na projekty trafiające „do szuflady”.

2. Skala wyzwania: Studium porównawcze (3 km vs 87 km)

Porównanie zakończonej budowy łącznicy w Czarncy z planami modernizacji linii nr 25 obrazuje skalę trudności inwestycyjnej:

- **Łącznica Czarncza:** Budowa zaledwie **3 km** toru (łąiącego Włoszczowę Północ z Włoszczową) trwała od podpisania umowy do uruchomienia pierwszego pociągu ponad 5 lat (2017–2022).
- **Linia nr 25:** Inwestycja obejmuje odcinek o długości aż **87 km, wymagający budowy drugiego toru, pełnej elektryfikacji oraz kompleksowej przebudowy** (lub budowy od podstaw) węzłów stacyjnych. Przy zachowaniu tempa prac z Czarncy, realizacja linii nr 25 mogłaby zająć dekady.

3. Głos społeczny: Realizm zamiast deklaracji

Lokalna społeczność (m.in. TKN24) wykazuje wysoki poziom sceptycyzmu wobec nowych zapowiedzi. Mieszkańcy regionu opierają swoją nieufność na faktach: od lat 90. regularnie powracają obietnice elektryfikacji, tymczasem linia nr 25 wciąż opiera się wyłącznie na trakcji spalinowej.

4. Analiza wariantowa węzła Opoczno (na podstawie dokumentacji przetargowej)

Zgodnie z Załącznikami nr 6 i 7 do Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ)

<https://platformazakupowa.plk-sa.pl/app/demand/notice/public/42687/details> projekt zakłada dwa skrajnie różne podejścia do skomunikowania regionu Opoczno:

- **Wariant I:** Skupia się na budowie nowej stacji Opoczno Północ i jej integracji z istniejącymi punktami: Opoczno (centrum) oraz Opoczno Południe (na CMK). Jest to model oparty na łącznikach.
- **Wariant II:** Zakłada radykalną przebudowę układu, w tym potencjalną likwidację stacji Opoczno Południe. W zamian proponuje budowę aż trzech nowych punktów w rejonie miasta: Opoczno Północ Dolne, Opoczno Północ Górne oraz Opoczno Zachodnie. Tak duża liczba nowych obiektów inżynierskich w jednym węźle drastycznie podnosi koszty i komplikuje proces administracyjny.

5. Wniosek: Przystanek Olszawowice jako „bezpieczniejsza” alternatywa

W obliczu niepewności co do modernizacji linii nr 25, budowa przystanku pasażerskiego w Olszawowicach (na Centralnej Magistrali Kolejowej) jawi się jako najbardziej racjonalne i najszybsze rozwiązanie dla powiatu koneckiego:

- **Czas realizacji:** Budowa peronów na istniejącej linii (CMK) jest procesem nieporównywalnie szybszym niż modernizacja 87 km szlaku.
- **Efektywność kosztowa:** Nakłady finansowe na przystanek stanowią ułamek budżetu potrzebnego na dwutorową i zelektryfikowaną linię nr 25.
- **Natychmiastowy efekt:** Pasażerowie zyskaliby dostęp do pociągów dalekobieżnych w krótkim czasie, bez konieczności czekania na zakończenie wieloletnich prac projektowych i budowlanych na linii regionalnej.
- **Spójność sieci:** Analiza rozmieszczenia punktów pasażerskich na CMK (odcinek km 0–153) wskazuje, że Olszawowice są naturalnym miejscem do uzupełnienia luk w dostępności do transportu kolejowego najwyższej klasy.

Podsumowanie: Modernizacja linii nr 25, choć pożądana, obarczona jest ogromnym ryzykiem inwestycyjnym i czasowym. Przystanek w Olszawowicach powinien być traktowany jako priorytet „tu i teraz”, niezależny od długofalowych i niepewnych planów modernizacji magistrali regionalnej.

Jednym z kluczowych argumentów PKP PLK w planowaniu infrastruktury jest zasada równomiernego rozmieszczania przystanków. Analiza obecnego stanu linii nr 4 (Zawiercie – Grodzisk Mazowiecki) wykazuje jednak rażące dysproporcje na niekorzyść środkowego odcinka magistrali:

1. Porównanie odległości między stacjami:

- **Grodzisk Mazowiecki – Biała Rawska:** ok. **40 km** (zagęszczenie w woj. mazowieckim/łódzkim).
- **Opoczno Południe – Włoszczowa Północ:** aż **61 km** (długi odcinek bez możliwości wejścia pasażera do pociągu).

2. Olszamowice jako naturalny punkt równowagi:

Stacja Olszamowice znajduje się w **125. kilometrze** linii. Jej adaptacja do funkcji pasażerskiej stworzyłaby optymalny i sprawiedliwy układ postojów:

- Opoczno Południe (92 km) – **Olszamowice (125 km):** dystans **33 km**.
- **Olszamowice (125 km)** – Włoszczowa Północ (153 km): dystans **28 km**.

3. Wnioski z analizy odległości:

Obecnie pasażerowie na odcinku ponad 60 km są pozbawieni dostępu do kolei dalekobieżnej. Przystosowanie Olszamowic nie tylko wypełnia tę lukę, ale wręcz idealnie wpisuje się w standardy rozmieszczania przystanków, jakie PKP PLK zastosowało na północnym odcinku magistrali (Grodzisk – Biała Rawska).

Utrzymywanie 61-kilometrowej luki między Opoczniem a Włoszczową jest niespójne z polityką Spółki i stanowi formę wykluczenia komunikacyjnego regionu.

PAKTY KOLEJOWE: Nowa Strategia Współpracy Rządu z Samorządami

Czym są Pakty Kolejowe?

To strategiczna inicjatywa ogłoszona przez **Ministra Infrastruktury Dariusza Klimczaka** (Radomsko, 28 marca 2025 r.), mająca na celu usprawnienie transportu kolejowego w Polsce poprzez ścisłą koordynację działań.

- **Strony porozumienia:** Państwo (reprezentowane przez spółki PKP PLK i CPK) oraz Samorządy Wojewódzkie.
- **Fundament:** Wspólne planowanie i finansowanie inwestycji.
- **Kontekst lokalny:** Pakt dotyczy m.in. województwa łódzkiego.

Cel i Model Współpracy

Głównym założeniem jest **wyeliminowanie absurdów inwestycyjnych**, gdzie wyremontowana infrastruktura pozostaje niewykorzystana z powodu braku pociągów.

"Nie będziemy spotykać się z takimi paradoksami, że za ogromne pieniądze remontowaliśmy przystanki i linie kolejowe, a później nie było przewoźnika, który by po tych trasach jeździł" – **Dariusz Klimczak, Minister Infrastruktury.**

Podział zadań w Pakcie:

1. **Państwo:** Finansowanie i modernizacja infrastruktury (tory, perony, systemy sterowania).
2. **Samorządy:** Gwarancja uruchomienia i finansowania przewozów pasażerskich na danej trasie.

Przykładowy pakt kolejowy:

Podmiot	Zadanie w ramach Paktu
PKP PLK	Budowa podstawowej infrastruktury pasażerskiej w Olszarnowicach. Opcjonalna rozbudowa torów kolejowych
Ministerstwo Infrastruktury	Zapewnienie postojów wybranych pociągów dalekobieżnych IC/TLK
Samorządy Lokalne	Organizacja transportu dowozowego (autobusowego) z Powiatu Koneckiego i Powiatu Radomskiego. Gotowość samorządów do współfinansowania infrastruktury towarzyszącej. Dbanie o drogi dojazdowe (odśnieżanie, być może rozbudowa), chodnik do peronu. Budowa parkingu. Zatrzymywanie się pary pociągów regionalnych, modyfikacja istniejących linii autobusowych, aby obejmowały stację Olszarnowice. Współfinansowanie budowy (Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego).

Opcjonalne rozmowy na temat wykorzystania drogi przy trasie Ruda Pilczycka – Olszarnowice do transportu, stanowiąca własność PKP PLK.

Koncepcja zagospodarowania stacji Olszarnowice

Stacja dysponuje czterema torami, z czego dwa to tory główne dodatkowe (zewnętrzne) z obecnym ograniczeniem prędkości do **60 km/h**. Poniżej przedstawiono trzy warianty modernizacji:

1. Wariant podstawowy

Zakłada wykorzystanie istniejącej infrastruktury torowej przy minimalnych nakładach:

- **Tor zachodni (kierunek Przedbórz):** Dedykowany do obsługi ruchu pasażerskiego (Polregio oraz wybrane składy InterCity). **Atutem tej lokalizacji jest istniejąca sieć dobrych dróg dojazdowych.**
- **Tor wschodni (kierunek Radoszyce):** Przeznaczony dla postoju składów towarowych (szczególnie w porze nocnej) oraz jako tor techniczny dla pociągów awaryjnych.

- **Infrastruktura peronowa:** Budowa jednego peronu o długości **300 m**, co stanowi standard umożliwiający obsługę długich składów dalekobieżnych (IC).
- **Zatrzymywanie się wybranych składów InterCity oraz jednej istniejącej pary Polregio.**

2. Wariant optymalny

Rozszerza wariant podstawowy o poprawę przepustowości i dynamiki ruchu:

- **Modernizacja rozjazdów:** Wymiana rozjazdów na torze zewnętrznym od strony Przedborza na modele pozwalające na jazdę z prędkością **100 km/h**.
- **Uzasadnienie:** Obecne ograniczenie do 60 km/h generuje stratę czasu rzędu **3–4 minut** na każdym postoju w porównaniu do przejazdu z prędkością 100 km/h. Modernizacja zredukuje opóźnienia na CMK.

3. Wariant rozszerzony

Zakłada pełną funkcjonalność stacji jako węzła pasażerskiego:

- Inwestycje z wariantu optymalnego (peron 300 m, rozjazdy 100 km/h).
- **Drugi tor:** dobudowa drugiego toru od strony Przedborza wraz z bezpiecznym systemem dojścia do peronu wyspowego (np. przejście podziemne lub kładka), co umożliwi jednoczesną obsługę pociągów w obu kierunkach.
- **Zatrzymywanie się większości składów InterCity oraz jednej istniejącej pary Polregio.**
- Wykorzystanie toru od Radoszyc do celów technicznych.

Informacje formalne i wycena

Stacja Olszarnowice znajduje się na styku obszarów operacyjnych, jednak oficjalnie podlega pod **Zakład Linii Kolejowych (PKP PLK) w Skarżysku-Kamiennym**. Jednostka ta posiada pełną dokumentację techniczną oraz szczegółowe dane dotyczące parametrów stacji.

W celu uzyskania wiarygodnych kosztorysów należy skierować zapytanie ofertowe lub wniosek o wstępną wycenę do **ZLK w Skarżysku-Kamiennym** (wysłałem już wniosek za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, pismo TK-III.8064.2.2025)

Stacja znajduje się na styku działania **Zakładu Linii Kolejowych (PKP PLK) w Skarżysku-Kamiennym i Kielcach**.

Wyceny mógłby się podjąć także Port Polska (dawne CPK).

Inicjatywa Kolej na Staszów (na Facebooku).

Inicjatywa w Powiecie Staszowskim przywrócenia połączeń kolejowych. Inicjatywę miały samorządy oraz mieszkańcy. **Zakończyła się sukcesem**. Polegała na:

1. Przygotowanie merytoryczne i wizja

- **Zdefiniowanie celu:** Jasne określenie misji i wizji projektu (np. budowa przystanku).

- **Opracowanie:** Przygotowanie dokumentacji z solidnym uzasadnieniem i analizą techniczną.

3. Ofensywa informacyjna i administracyjna

- **Aktywność korespondencyjna:** Regularne wysyłanie pism i zapytań do decydentów.
- **Rozmowa na temat kolei pomiędzy osobami z samorządu.**

4. Analiza kosztowa

- Szczegółowe oszacowanie nakładów na infrastrukturę.

Klucz do sukcesu: Należy ignorować głosy o „nieopłacalności” czy „braku możliwości”. Sukces inwestycyjny wymaga determinacji i odporności na sceptycyzm osób, które nie dostrzegają potencjału w rozwoju lokalnej infrastruktury.

Zakres inwestycji w Staszowie

Finansowanie (Ministerstwo Infrastruktury)

Łączne nakłady inwestycyjne ze strony resortu zaplanowano na lata:

- **2026 rok:** ok. 15 mln zł
- **2027 rok:** ponad 40 mln zł

Podział obowiązków i zakres prac

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

- **Modernizacja linii kolejowej nr 70 (LK70):** Rewitalizacja 80 km zelektryfikowanego torowiska, mająca na celu podniesienie prędkości eksploatacyjnej do **100 km/h**.
- **Infrastruktura bezpieczeństwa:** Modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych.
- **Nowe punkty obsługi pasażerów:** Budowa **5 przystanków osobowych** w nowych lokalizacjach.

Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego

- **Organizacja przewozów:** Uruchomienie połączeń pasażerskich obsługiwanych przez spółkę Polregio.
- **Koszt operacyjny:** Szacowany na **6–7 mln zł rocznie**.

Gmina Staszów (Infrastruktura towarzysząca)

- Budowa parkingów, dróg dojazdowych oraz ciągów pieszych prowadzących do peronów.

PODPIS ZAUFANY

Z Poważaniem