

# Uchyłone okno

17 lipca 2023

Po ponad dwóch dekadach wróciły połączenia na linię z Ostrołęki do Chorzel. Na Kurpiach nie mogą jednak się doczekać, kiedy pociągi zaczną kursować dalej w kierunku Szczytna i Olsztyna.



22 lata – tyle na Kurpiach trzeba było czekać na przywrócenie połączeń kolejowych. Ostatni pociąg jadący z Ostrołęki przez Chorzele do Szczytna mieszkańcy kurpiowskich miejscowości ze smutkiem żegnali w czerwcu 2001 r. Od tego czasu nieczynna linia niszczała i zarastała drzewami. Jednak mieszkańcy nie zapomnieli o kolei.

Gdy 11 czerwca 2023 r. na odcinku Ostrołęka – Chorzele przywrócony został ruch pociągów, na Kurpiach zapanował entuzjizm. W Chorzelach grała orkiestra młodzieżowa, na przystanku Nowa Wieś Kościelna strażacy witali pociąg salutem wodnym z wozów pożarniczych, a na peronie z inicjatywy mieszkańców wmurowano tablicę upamiętniającą reaktywację połączeń. Na wszystkich stacjach i przystankach gromadzili się mieszkańcy, aby zobaczyć i sfotografować pierwsze po ponad dwóch dekadach pociągi pasażerskie. Całe rodziny wsiadały do pociągów, aby przejechać się przynajmniej do sąsiedniej

miejscowości. Zainteresowanie było na tyle duże, że pasażerowie z trudem mieścili się do szynobusów.

Linia miała być gotowa w połowie 2022 r. – takie zapowiedzi padały, gdy spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w lipcu 2019 r. zawierała umowę z wykonawcą prac. Rewitalizacja 56-kilometrowego odcinka z Ostrołęki do Chorzel kosztowała 426,8 mln zł. Po nastaniu epidemii mazowiecki samorząd zdecydował, że część funduszy unijnych przeznaczonych na przywrócenie do życia kurpiowskiej linii kolejowej przesunie na walkę z koronawirusem. Decyzja wynikała ze słabego tempa realizacji prac, jak również ociągania się przez PKP PLK ze złożeniem wniosku o dofinansowanie. Ostatecznie umowa między PKP PLK a samorządem została podpisana dopiero w grudniu 2022 r., a więc pod sam koniec realizacji prac. Dotacja z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020 wyniosła 192,9 mln zł, czyli 45% wartości przedsięwzięcia (zwykle w programach regionalnych unijne dofinansowanie na infrastrukturę kolejową wynosi co najmniej dwie trzecie). Podczas inauguracji przewozów wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel nie omieszkał zaznaczyć, że brakujące pieniądze zostały zapewnione z budżetu państwa: „Rząd postanowił do tej inwestycji dołożyć 100 mln zł, po tym jak trzeba było ograniczyć środki europejskie, wynikające z pierwotnych planów województwa mazowieckiego, ze względu na konieczność ich użycia w innym obszarze”.

Na linii obowiązuje prędkość 100-120 km/h. Trasę z Chorzel do Ostrołęki pociągi pokonują w 45-56 min. (w zależności od tego, czy mają postoje na mijankach). Przed likwidacją ruchu przejechanie tego odcinka zajmowało ponad półtorej godziny. W porównaniu z sytuacją sprzed ponad 20 lat niemal nie zmieniło się rozmieszczenie punktów zatrzymań pociągów. Tylko przystanek w Olszewce przesunięto w dogodniejsze miejsce – dawniej znajdował się na uboczu poza wsią, a teraz jest w miejscu, gdzie linia przebiega najbliżej zabudowy i krzyżuje się z drogą do sąsiedniej wsi Poścień-Zamion. Nie zdecydowano

się na budowę nowego przystanku na południu Ostrołęki (w rejonie osiedla Pomian). Pierwotnie w ramach rewitalizacji zniknąć miał przystanek Raszujka, jednak po apelach mieszkańców i samorządowców spółka PKP PLK – już w czasie realizacji przedsięwzięcia – podjęła decyzję o zachowaniu przystanku w tej miejscowości.

Na zrewitalizowanym odcinku Ostrołęka – Chorzele istnieją dwie stacje umożliwiające mijanie się pociągów: Grabowo i Jastrząbka. Na stacjach powstały tory pozwalające na przyjmowanie składów towarowych o długości wynoszącej nawet 750 metrów. Stary most kolejowy nad Narwią w Ostrołęce został zastąpiony nową przeprawą, której elementem jest ciąg dla pieszych. Ruchem pociągów na odcinku Ostrołęka – Chorzele zdalnie zarządza lokalne centrum sterowania, które zostało wybudowane na ostrołęckiej stacji.

Jeszcze przed włączeniem urządzeń sterowania miała miejsce prapremiera przywrócenia linii do życia – pod koniec lutego 2023 r. Biuro Turystyki Kolejowej Turkoł zorganizowało przejazd specjalnego pociągu dla miłośników kolei.

Na początku czerwca 2023 r., zanim wrócił regularny ruch, musiały odbyć się jazdy mające na celu zaznajomienie się z linią przez maszynistów i drużyny konduktorskie. Jako że wówczas linia Tłuszcz – Ostrołęka była nieprzejezdna z powodu prac remontowych, szynobus z tłuszczańskiej sekcji eksploatacji i napraw taboru Kolei Mazowieckich musiał dotrzeć na linię Ostrołęka – Chorzele przez Małkinie i Ostrów Mazowiecką, a więc kolejną linią czekającą na reaktywację połączeń (pociągi pasażerskie przestały kursować linią z Małkini do Ostrołęki w 1993 r., ale wciąż jeżdżą nią składy towarowe).

Koleje Mazowieckie – na co dzień wyróżniające się drogimi biletami – postanowiły przyciągnąć pasażerów na Kurpiach bardzo atrakcyjnymi cenami. Na trasie Chorzele – Ostrołęka bilet jednorazowy kosztuje 4,20 zł, a miesięczny 49 zł (w

standardowej taryfie za jednorazowy bilet trzeba by zapłacić 19,70 zł, a za miesięczny 395 zł). Dzięki ofercie promocyjnej, która ma funkcjonować do końca 2023 r., odcinek Ostrołęka – Chorzele obecnie charakteryzuje się więc najtańszymi biletami kolejowymi nie tylko w województwie mazowieckim, ale i w całej Polsce.

Choć pierwszego dnia na reaktywowaną linię skierowano szynobus z najnowszej posiadanej przez Koleje Mazowieckie spalinowej serii 222M, to do regularnej obsługi trasy przewoźnik przypisał mające już ponad 40 lat szynobusy VT627.

Z Chorzele odjeżdża osiem pociągów na dobę: od 5:27 do 20:40. W Ostrołęce skomunikowane są one z pociągami w kierunku Tłuszcza – czas na przesiadkę wynosi od 5 min. do niestety aż 42 min. Podróż z Kurpi do Warszawy w większości przypadków wiąże się z koniecznością dwóch przesiadek: nie tylko w Ostrołęce, ale także w Tłuszczu. Część połączeń (dwa w dni robocze i jedno w weekendy) kursuje bezpośrednio z Chorzele do Tłuszcza – tu problemem są sięgające nawet aż 20 min. postoje na zmianę kierunku w Ostrołęce. Najszybsze połączenie zapewnia dojazd z Chorzele do Warszawy w dni robocze w 3 godz. 4 min. (z przesiadką w Tłuszczu), zaś w weekendy w 2 godz. 43 min. (z przesiadką w Ostrołęce na kursujący tylko w soboty i niedziele pociąg przyspieszony).

„Powrót kolei do gminy Chorzele, do powiatu przasnyskiego i do całego regionu otwiera naszym mieszkańcom kolejowe okno na świat” – mówiła na peronie w Chorzelach burmistrz miasta Beata Szczepankowska. Wiceminister Andrzej Bittel odparł na to, że jak na razie doszło do uchYLENIA okna, a jego otwarciem będzie wydłużenie relacji pociągów w głąb województwa warmińsko-mazurskiego: przez Wielbark i Szczytno do Olsztyna. „Kolejnym krokiem i czasem do wykorzystania jest rozmowa pomiędzy dwoma organizatorami” – stwierdził Bittel, kierując swe słowa do stojącego obok marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika. „Panie marszałku, pan będzie miał tu bardzo dużo do powiedzenia, bo pan i pan marszałek województwa warmińsko-

mazurskiego musicie się porozumieć. To jest zadanie do wykonania przez panów marszałków, żeby skłonić kolejarzy z Kolei Mazowieckich, tu jestem pewien, że żadnego problemu nie będzie, i z Polregio, które obsługuje województwo warmińsko-mazurskiego, żeby był pociąg jeżdżący w jednej relacji”.

Burmistrz Beata Szczepankowska podkreśla, że z punktu widzenia leżącej na skraju województwa mazowieckiego gminy Chorzele połączenia z sąsiednim województwem warmińsko-mazurskim są rzeczywiście istotną kwestią: „Bardzo dużo osób studiuje w Olsztynie, jest u nas przychodnia, którą prowadzi lekarz z Olsztyna i często kieruje swoich pacjentów do tamtejszych szpitali, jest również zakład Ikea w Wielbarku, do którego z Chorzel jeździ ponad 500 osób, ponadto w Wielbarku ma zostać uruchomiona jednostka wojskowa. Będzie wiele osób, które będą z tej linii korzystały, gdy pobiegnie w kierunku Olsztyna”. Także pasażerowie pierwszych pociągów kursujących między Ostrołęką a Chorzelami wciąż podkreślali, że nie mogą doczekać się możliwości podróżowania w stronę Olsztyna. Choć rewitalizacja ograniczyła się do terenu województwa mazowieckiego, to wkrótce uruchomienie połączeń na dłuższej trasie ma stać się możliwe.

„W tej chwili PKP Polskie Linie Kolejowe remontują odcinek od Chorzel do Szyman. Za kilka miesięcy, pod koniec września, będziemy mogli jechać z Ostrołęki do Olsztyna. Takie pociągi kiedyś jeździły, było ich dużo, i miejmy nadzieję, że te połączenia wrócą” – powiedział Ireneusz Merchel, prezes spółki PKP PLK, która zleciła wykonanie remontu 28-kilometrowego fragmentu linii na styku regionów: od Chorzel do Szyman, gdzie zaczyna się zmodernizowany odcinek obsługiwany pociągami relacji Szymany Lotnisko – Szczytno – Olsztyn.

„Prace na trasie Chorzele – Wielbark – Szymany obejmą wymianę podkładów na długości prawie 3 km i remont pięciu mostów i przepustów. Specjalna maszyna wyreguluje tory na ponad 21 km linii. Wyremontowane zostaną perony w Wielbarku i Jesionowcu” – mówi Przemysław Zieliński z PKP PLK, informując, że w

efekcie przedsięwzięcia pociągi między Chorzelami a Szymanami będą mogły kursować z prędkością 60 km/h. „Zakończenie prac umożliwiających przejezdność planowane jest we wrześniu, a zrealizowanie całego zadania w grudniu”.

W tej sytuacji pytamy marszałka Adama Struzika, jak przebiegają ustalenia z samorządem województwa warmińsko-mazurskiego w kwestii uruchomienia połączeń w pełnej relacji z Ostrołęki do Olsztyna. „Marszałek Gustaw Marek Brzezina jest bardzo pozytywnie do tego nastawiony” – zapewnia Struzik. „Teraz musimy rozwiązać problemy taborowe i wszystko wskazuje na to, że proponujemy realizację tych połączeń spółce Polregio, bo ona ma odpowiedni tabor. Jest to linia niezelektryfikowana i my nie mamy w tej chwili tyle taboru, żeby Koleje Mazowieckie mogły operować do Olsztyna. Musimy w naszych budżetach uwzględnić to połączenie i je uruchomić, bo po to są rewitalizowane linie, żeby po nich jeździły pociągi, a nie żeby zarastały trawą”. Ze słów Adama Struzika wynika, że połączenie Ostrołęki z Olsztynem ruszy w grudniu 2023 r.: „Realny termin to jest ten moment, kiedy będziemy mieli nowy rozkład jazdy. Czekamy aż linia zostanie oddana. Zainteresowanie takim połączeniem musi również wykazać Polregio”.

Kolejnym problemem nadal czekającym na rozwiązanie jest to, że większe miejscowości – przede wszystkim gminne wsie Baranowo i Jednoróżec – oddalone są od linii o kilka kilometrów. Również w Ostrołęce i Chorzelach stacje leżą 4,5 km od centrów tych miast. Podczas inauguracji ruchu wiceminister Andrzej Bittel stwierdził: „Jestem pewien, że samorządowcy wykonają drugą część zadania, czyli ułożą transport drogowy, po to żeby do pociągu dowozić mieszkańców”.

Rada gminy Chorzele na sesji 15 czerwca 2023 r. – a więc cztery dni po tym, jak do miasta wróciły pociągi – przyjęła uchwałę zakładającą stworzenie lokalnej komunikacji autobusowej. Siedem linii ma połączyć ze stacją kolejową zarówno centrum Chorzel, jak i większość miejscowości leżących

na terenie tej gminy. Autobusy mają rozpocząć kursowanie dopiero od stycznia 2024 r. Wskazana byłaby też modyfikacja trasy linii 3 ostrołęckiego MZK, tak by kursowała ul. Kolejową w Olszewie-Borkach, stając bezpośrednio przy stacji kolejowej Grabowo. Obecnie bowiem przystanki linii 3 oddalone są od stacji o kilkaset metrów. To o tyle istotne, że ze stacji Grabowo jest bliżej do centrum Ostrołęki niż z ostrołęckiego dworca kolejowego.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [ASOlka](#) (CC0)

Źródło: [ZBS.net.pl](https://zbs.net.pl)