

Modernizacja kolei w województwie warmińsko-mazurskim

Marek GRAFF¹

Streszczenie

W artykule przedstawiono obecny stan infrastruktury kolejowej – opis linii zmodernizowanych i zrewitalizowanych, plany w zakresie dalszych rewitalizacji, czy prowadzonej obecnie gospodarki taborowej. W województwie warmińsko-mazurskim wykorzystanie kolei jest niewielkie, a większość inicjatyw jest zasługą spółek kolejowych zarządzanych centralnie (PKP IC, PKP PLK) niż miejscowego urzędu marszałkowskiego. Jest to z jednej strony spowodowane brakiem większych zakładów przemysłowych, stanowiących klientów kolei oraz relatywnie niskimi przychodami miejscowej ludności, która rzadko korzysta z usług kolei. Najważniejszymi inwestycjami zrealizowanymi w regionie są modernizacje stacji Olsztyn Główny oraz Ełk, budowa nowego dworca Olsztyn Główny, a także modernizacja i elektryfikacja LK 38 na odcinku Ełk – Korsz.

Słowa kluczowe: Olsztyn, Mazury, modernizacja kolei w Polsce

1. Opis sieci kolejowej w województwie warmińsko-mazurskim

Warmia i Mazury są regionem, w którym do 1945 r. sieć kolejowa była rozwijana przez państwo niemieckie. Po zakończeniu drugiej wojny światowej region został podzielony, a ziemie przyznano Polsce i Związkowi Sowieckiemu (od 1991 r. – Rosji, Obwód Królewiecki). Ponieważ kursowanie pociągów zmieniło się diametralnie (szczególnie w części sowieckiej), np. zlikwidowano połączenia z Berlinem, zatem wiele linii magistralnych stało się liniami lokalnymi. Przykładowo, linia Królewiec – Korsz – Prostki, która powstała w latach 1867–1871 z myślą o przewozach zboża z carskiej Rosji do portu w Królewcu, na przeszło połowie długości stała się linią lokalną (Korsz – Bartoszyce – Sągnyty). W ówczesnej rzeczywistości politycznej o żadnych przewozach transgranicznych nie było mowy, ponieważ sowiecka część dawnych Prus Wschodnich stała się wielką bazą wojskową, gdzie nawet dla sowieckich obywateli wjazd był utrudniony, choć obostrzenia rozpoczęto zmniejszać już pod koniec lat 50. XX w. W sowieckiej części dawnych Prus Wschodnich pociągi zmieniły całkowicie kierunek kursowania z Królewca z zachodniego na wschodni (tj. Berlin został zastąpiony przez Moskwę), a zdecydowana większość linii stała się liniami lokalnymi i tylko linia biegnąca na wschód od Królewca przez Wil-

no i Mińsk do Moskwy zachowała status magistralnej. Do sąsiedniej Polski kursowały jedynie pociągi towarowe, ewentualnie wojskowe, ostatnie zapewniające komunikację sowieckich baz wojskowych w Polsce i Niemczech Wschodnich z ZSRR. Sieć kolejową w Obwodzie przekuto na rozstaw 1524 mm (od około 1970 r. – 1520 mm), część linii bocznych rozebrano, w tym wszystkie linie kolei lokalnych i wąskotorowe (Kleinbahnen).

Prusy Wschodnie należały do najmniej rozwiniętych regionów Niemiec do 1945 r. (około 80% ludności mieszkało na terenach wiejskich). Na miejsce wysiedlonej ludności niemieckiej w polskiej części dawnych Prus Wschodnich sprowadzono m.in. przesiedleńców z Kresów Wschodnich (w tym ludność ukraińską). Ponieważ dawni gospodarze nie mogli przekazać wiedzy dotyczącej np. użytkowania systemu melioracyjnego czy narzędzi rolniczych, które stosowali, spowodowało to pogłębienie problemów gospodarczych w tym niezamożnym regionie. Osobnym problemem była grabież majątku poniemieckiego przez armię sowiecką po 1945 r., w tym demontaż linii kolejowych czy rekwirowanie taboru, który był wywożony na Wschód. Zatem państwo polskie musiało zwyczajnie odbudować wiele linii kolejowych oraz pozyskać tabor do obsługi. Po 1945 r. władze PRL nie inwestowały w region Mazur czy Warmii, poza głównymi ośrodkami, tj. Olsztynem i Elblągiem², gdzie

¹ Dr; Instytut Chemii i Techniki Jądrowej; e-mail: marek.graff@infotransport.pl.

² Przykładem jest budowa Olsztyńskich Zakładów Opon Samochodowych w 1967 r. (jeden duży zakład przemysłowy zbudowany w Olsztynie po 1945 r.) oraz dawny Zamech Elbląg, czyli przekształcone dawne zakłady Schichau – stocznia i fabryka lokomotyw (do 1945 r.), w czasach PRL wytwarzające dodatkowo turbiny parowe dla energetyki, przekładnie zębate, urządzenia wyposażenia okrętowego oraz tabor kolejowy; po 1989 r. przejęty przez Alstom, od 2015 r. własność General Electric. Zakład obecnie produkuje m.in. turbiny parowe i gazowe oraz prądnice dla energetyki.

- linia przez Korsze (LK 353 + 38) jest linią magistralną i jako jedyna jest w połowie długości dwutorowa i zelektryfikowana;
- linia przez Ruciane Nidę (LK 219) jest linią zapasową wobec LK 353 + 38;
- linia przez Mikołajki (LK 223) jest linią lokalną.



Rys. 2. Stacja Mrągowo na LK 223 [fot. M. Jandula / PLK]



Rys. 3. Stacja Olsztyn Zachodni [fot. P. Mieszkowski / PLK]



Rys. 4. Przystanek Bajtkowo na LK 219 [fot. Ł. Bryłowski / PLK]



Rys. 5. Dworzec kolejowy w Szczytnie (7.07.2023 r.) [fot. N. Lenda / Wikimedia Commons]

Tablica 1

Porównanie czasu przejazdu z Olsztyna do Elku w zależności od trasy

Stacje pośrednie	Liczba torów	Elektryfikacja	Odległość [km]	Czas przejazdu w 1996 r.	Średnia prędkość w 1996 r. [km/h]	Czas przejazdu w 2025 r. / (2026 r.)	Średnia prędkość w 2025 r. (2026 r.) [km/h]
Czerwonka, Korsze, Kętrzyn, Giżycko	2 (Olsztyn – Korsze) 1 (Korsze – Elk)	+ (1990 r.) + (2026 r.)	166,286	3 – 3 h 15 min	51–55	2 h 24 min / (1 h 47 min)	69 (93)
Czerwonka, Mrągowo, Mikołajki, Orzysz	2 (Olsztyn – Czerwonka) 1 (Czerwonka – Elk)	+ (1990 r.) –	151,795	3,5 – 4 h	38–43	ruch zawieszony / (2 h 20 min)**	– (65)**
Szczytno, Ruciane Nida, Pisz	1	–	157,507	5 h 30 min	29	2 h 5 min – 2 h 30 min	63–75

[Opracowanie własne; **po wykonaniu rewitalizacji].

Jest to podział umowny, ponieważ stan techniczny LK 219 w latach 1995–2010 ulegał systematycznej degradacji i dopiero w latach 2010–2019 przywrócono wcześniejsze parametry techniczne. Dodatkowo, zastosowana geometria torów (łuki o dużych promieniach) na LK 353 + 38 umożliwiają swobodne uzyskiwanie prędkości > 100 km/h (maksymalnie 160 km/h), a na LK 223 prędkość 100–120 km/h jest praktycznie prędkością maksymalną: poprowadzenie linii pomiędzy licznymi jeziorami, wymagających zastosowania małych promieni łuków, uniemożliwia podniesienie prędkości.

Ponieważ Warmia i Mazury sąsiadują z Obwodem Królewieckim, zatem funkcjonują połączenia transgraniczne. W Obwodzie stosowany jest rozstaw szyn 1520 mm, jednak tor 1435 mm jest doprowadzony m.in. do Królewca czy stacji Krasnowka (niem. Birkenfeld) pod Czarniachowskim (niem. Insterburg, pol. Wystruć). Formalnie funkcjonują 3 przejścia graniczne, jednotorowe (1435 + 1520 mm), nieelektryfikowane, używane w ruchu towarowym:

- Braniewo – Mamonowo (niem. Heiligenbeil, pol. Świętomiejsce), w latach 1992–2012 r. prowadzono ruch pasażerski (1–2 pary połączeń do/z Królewca);
- Skandawa – Żeleznodorożnyj (niem. Gerdauen, pol. Gierdawy);
- Głomno – Bagrationowsk (niem. Preussich Eylau, pol. Hława Pruska), spłot toru 1435 i 1520 mm; nieczynne od lat 90. XX w.

Od czasu inwazji Rosji na Ukrainę ruch przez przejścia w Braniewie i Skandawie był systematycznie ograniczany (efekt sankcji zachodnich wprowadzonych na Rosję). Szczegółowo, w okresie ostatnich 3 lat liczba pociągów kursujących pomiędzy Polską i Obwodem Królewieckim obniżyła się około 10 razy: od 5,5 na dobę w 2022 r. do 1 pary pociągów na 1–2 dni w marcu 2025 r. [10].

2. Rozpoczęcie modernizacji kolei po akcesji Polski do UE

Plany modernizacji infrastruktury kolejowej w województwie warmińsko-mazurskim po akcesji Polski do UE w maju 2004 r. pojawiły się w 2011 r. [67]. Poza modernizowaną linią Warszawa – Gdynia E 65/C-E 65 (LK 9) przebiegającą przez obszar Województwa, władze PLK zwróciły uwagę na LK 38 Korsze – Ełk, która miała być zelektryfikowana jeszcze przed 1989 r. (rys. 6–8). Jednak kryzys gospodarczy w Polsce, spowodowany załamaniem się systemu nakazowo-rozdzielczego, skutkowało wstrzymaniem wszelkich inwestycji przez PKP. Spadek przewozów w latach 90. XX w. na kolei także był argumentem przeciwko elektryfikacji nowych linii, a ów-

czesne analizy wykonane przez PKP wskazywały wręcz, iż korzystniej byłoby deelektryfikować odcinek Olsztyn – Korsze i prowadzić ruch z użyciem trakcji spalinowej, niż elektryfikować odcinek Korsze – Ełk. Na niekorzyść elektryfikacji ww. linii przemawiał także fakt słabo rozwiniętej sieci elektroenergetycznej w województwie warmińsko-mazurskim. Jednak PKP nie zamierzały składać брони – planowano m.in. budowę linii Rail Baltica, co rozumiano przez modernizację fragmentów LK 38 i LK 41 (Białystok – Ełk – Suwałki). Poza tym, linią planowaną do rewitalizacji była LK 35 Ostrołęka – Szczytno oraz budowa krótkiego odcinka na lotnisko cywilne w Szymanach (około 1,5 km), co pozwoliłoby uzyskać czas przejazdu do / z Olsztyna około 40 min (rys. 9). Władze PLK zwróciły uwagę na fakt, iż środki finansowe potrzebne są nie tylko na modernizację czy rewitalizację danej linii, ale także na późniejsze utrzymanie, aby uniknąć stopniowego obniżania prędkości eksploatacyjnej do 120, 100, 80 km/h. Modernizacja LK 9 rozpoczęła się jesienią 2011 r. z wykorzystaniem środków finansowych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Koszt sumaryczny był równy 10 mld PLN, a montaż systemu ETCS umożliwił podniesienie prędkości do 200 km/h (bez ETCS – 160 km/h) przy nacisku osi 22,5 t. Przed modernizacją prędkość maksymalna na LK 9 była równa 80–120 km/h. Z fragmentu LK 9 (Warszawa – Działdowo) korzystają także pociągi kursujące pomiędzy Warszawą i Olsztynem, zatem miało to znaczący wpływ na skrócenie czasu jazdy do / ze stolicy Warmii i Mazur do około 2,5 h.

Elektryfikacja odcinka Korsze – Ełk rozpoczęła się wraz z wpisaniem zadania do Krajowego Programu Kolejowego oraz przeznaczeniem sumarycznie 1,5 mld PLN. Obejmuje to pięć zadań inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową w województwie warmińsko-mazurskim na liście podstawowej oraz dwa zadania o wartości około 750 mln PLN na liście rezerwowej [19]. Według PLK, pozwoli to na skrócenie czasu jazdy z Olsztyna do Ełku o około 40 min, ewentualnie z 2 h 24 min do około 1 h 47 min oraz wyeliminuje konieczność dwukrotnej zmiany lokomotywy (w Korszach i Ełku). Zadania na liście podstawowej:

- Prace na LK 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją (POLiŚ);
- Prace na LK 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn (POPW);
- Prace na LK 219 na odcinku Ełk – Szczytno (POPW);
- Rewitalizacja LK 221 Gutkowo – Braniewo (RPO);
- Prace na LK 353 na odcinku Jabłonowo Pom. – Hława – Olsztyn – Korsze (śr. krajowe);
- Lista rezerwowa:
 - Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (– Gran. Państwa) (CEF);
 - Rewitalizacja LK 220 na odcinku Olsztyn – Gutkowo (RPO).



Rys. 6. Stacja kolejowa w Czerwonce na LK 353 (31.05.2007 r.)
[fot. User:Antosh / Wikimedia Commons]



Rys. 7. Dworzec kolejowy w Kętrzynie (2.08.2015 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 8. Dworzec kolejowy w Korszach (6.05.2017 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 9. LK 747 Szymany – Szymany Lotnisko [fot. Wikimedia Commons]

Zestawienie inwestycji w infrastrukturę kolejową w województwie warmińsko-mazurskim zamieszczono w tablicy 2.

Tablica 2

Podstawowe efekty prac – skrócenie czasu przejazdu w wybranych relacjach

Linia kolejowa	LK	Opis prac	Finansowanie	Czas jazdy		
				dotychczasowy	nowy	skrócenie
Korsze – Elk	38	Modernizacja i elektryfikacja	POIiŚ	1 h 36 min	1 h 04 min	32 min
Olsztyn Główny – Korsze	353	rewitalizacja	śr. krajowe	48 min	43 min	5 min
Olsztyn Główny – Korsze – Elk	353 + 38	–	–	2 h 24 min	1 h 47 min	37 min
Działdowo – Olsztyn Główny	216	rewitalizacja	PO PW	1 h 17 min	1 h 01 min	16 min
Warszawa Centr. – Olsztyn Główny	216	–	–	2 h 28 min	2 h 12 min	16 min
Ława Główna – Olsztyn Główny	353	rewitalizacja	śr. krajowe	50 min	44 min	6 min
Szczytno – Elk	219	rewitalizacja	PO PW	2 h 54 min	1 h 32 min	1 h 22 min
Olsztyn Główny – Szczytno – Elk	219	–	–	3 h 33 min	2 h 11 min	1 h 22 min
Olsztyn Gutkowo – Braniewo	221	rewitalizacja	RPO	1 h 49 min	1 h 18 min*	31 min
Białystok – Elk – Suwałki	38 + 41	modernizacja?	–	b.d.	1 h 29 min.	bd.

[Opracowanie własne; *przy maksymalnej prędkości 120 km/h].

Pod koniec grudnia 2016 r. PLK ogłosiły przetarg i do 2020 r. zaplanowały wykonać prace za ponad 564 mln PLN z POPW (Program Operacyjny Polska Wschodnia). Zarządca infrastruktury ogłosił postępowania przetargowe na realizację dwóch inwestycji w ramach POPW [45]:

- „Prace na LK 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn”; po zakończeniu skrócenie czasu podróży będzie wynosić około 11 min oraz nastąpi podwyższenie prędkości do 120 km/h;
- „Prace na LK 219 na odcinku Szczytno – Ełk”; skrócenie czasu podróży – 1 h 10 min (w tym likwidacja ograniczeń prędkości do 30 km/h).

Rewitalizacja obu linii obejmie sumarycznie 330 obiektów inżynierskich, m.in. mostów oraz wiaduktów. Realizacja inwestycji przewidziana jest w formule „Projektuj i Buduj”. Podpisanie umów zaplanowano na koniec 2017 r., a zakończenie w 2020 r.

Program Operacyjny Polska Wschodnia obejmuje 8 inwestycji na kwotę 2,1 mld PLN oraz zakłada:

- poprawę dostępności kolei we wschodnich województwach;
- sprawniejszy transport towarów, rozwój gospodarki;
- powstanie Wschodniej Magistrali Kolejowej;
- wszczęcie postępowania 7 z 8 projektów na kwotę ponad 1,7 mld PLN.

Od 28 do 31 grudnia 2016 r. ogłoszono przetargi na wykonanie sześciu zadań inwestycyjnych szacowanych na 1,2 mld PLN:

1. Prace budowlane dla zadania pn.: „Prace na LK 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz”;
2. Wykonanie prac budowlanych w ramach zadania „Prace na LK 219 na odcinku Szczytno – Ełk”;
3. Wykonanie prac budowlanych w ramach zadania „Prace na LK 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn”;
4. Prace budowlane i projektowanie dla zadania „Prace na LK 31 na odcinku granicznym województwa podlaskiego – Czeremcha – Hajnówka”;
5. Prace budowlane dla zadania „Prace na LK 52 Lewki – Hajnówka” – planowana;
6. Prace budowlane dla zadania „Prace na LK 32 na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki)”.

Postępowanie planowane do wszczęcia w II połowie 2017 r. obejmuje prace projektowe dla zadania pn.: „Prace na LK: 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew”.

2.1. Linia Olsztyn – Szczytno – Szymany (LK 219 + LK 35 + LK 747)

W lipcu 2011 r. PLK podpisały umowę na zaprojektowanie i wykonanie prac budowlanych dla zadania pn. „Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych

Olsztyn – Szczytno – Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – LK 219 i odcinek Szymany – Szczytno – LK 35) zapewniającego kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap I” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2007–2013 [35]. W ramach prac budowlanych wykonano:

- całkowitą wymianę nawierzchni kolejowej na odcinku LK 219 Olsztyn – Szczytno (44,946 km) oraz na stacji Szczytno (około 1 km);
- prace torowe na odcinku Szymany – Szczytno (LK 35, 9,748 km);
- wymianę nawierzchni drogowej na 37 przejazdach;
- remont 113 obiektów inżynierskich;
- przebudowę 7 i rozbiórkę 5 peronów (Klewki, Marcinkowo, Pasym, Grom, Szczytno, Siódmak i Szymany);
- remont 3 nastawni kolejowych i 1 strażnicy przejazdowej;
- zabudowę urządzeń srk na 18 przejazdach kolejowych (w tym budowa samoczynnej sygnalizacji);
- wymiany wyeksploatowanych urządzeń srk na stacjach (napędy zwrotnicowe, przekładniki, agregaty prądotwórcze) i zabudowa komputerowych urządzeń srk na stacji Pasym;
- wymiany wyeksploatowanych urządzeń telekomunikacyjnych (radiołączność) i montaż nowych urządzeń (system łączności kolejowej, rozgłoszeniowa informacja podróży) oraz ułożenie kabli teletechnicznych na całym odcinku z Olsztyna do Szyman;
- wymiany, budowę lub rozbiórkę urządzeń elektroenergetyki do 1 kV (linie zasilające, oświetlenie, zasilanie rezerwowe, urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów).

PLK zleciły prace włoskiej firmie Salcef Costruzioni Edili E Ferroviarie S.p.A (umowę podpisano w lipcu 2011 r.) w systemie „projektuj-buduj”. Wykonawca zadania przygotował również dokumentację projektową obejmującą budowę nowej linii kolejowej do lotniska, program funkcjonalno-użytkowy dla lokalnego centrum sterowania (LCS) Szczytno i dokumentację przetargową na wybór wykonawców prac budowlanych. Umowę o wartości: 947,1 mln PLN brutto została zawarta z WYG International Sp. z o.o. z Warszawy, z czasem realizacji do 31.05.2015 r. [20, 43, 59, 65]. Rozpoczęcie prac budowlanych zaplanowano na lata 2014–2015 (rys. 10–12). Całodobowe zamknięcia torów i intensywne prace zrealizowano od maja do listopada 2012 r., a dla pasażerów zorganizowano autobusową komunikację zastępczą. Do końca listopada odbywały się jazdy próbne po zmodernizowanym torze, a od grudnia przywrócono ruch zgodnie z rozkładem jazdy. Wprowadze-

nie prędkości docelowej 100 km/h nastąpiło w 2013 r. w ramach aktualizacji rozkładu jazdy. I etap inwestycji zakończył się w marcu 2013 r. PLK przygotowały postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla II etapu inwestycji: budowa nowej linii kolejowej do Szyman (LK 747, 1,569 km), budowa peronu wyposażonego w wiatę i oświetlenie oraz system informacji wizualnej przy terminalu lotniczym oraz LCS w Szczytnie). Realizację II etapu zaplanowano na lata 2014–2015. Odległość Olsztyn Główny – Szyman Lotnisko wynosi 53,230 km. Po zakończeniu realizacji, prędkość na odcinku Olsztyn – Szczytno zwiększyła się z 70 km/h do 100 km/h, a na odcinku ze Szczytna do Szyman do 110 km/h [10]. Prędkość maksymalna na LK 747 wynosi 60 km/h.



Rys. 12. Stacja kolejowa w Szczytnie po modernizacji – widok w kierunku Olsztyna (24.09.2024 r.) [fot. M. Graff]

2.2. Odcinek Szczytno – Elk, czyli fragment LK 219



Rys. 10. Przystanek Karwica Mazurska na LK 219 (25.06.2011 r.) [fot. Duży Bartek / Wikimedia Commons]



Rys. 11. Stacja kolejowa w Szczytnie przed modernizacją – widok w kierunku Pisz (14.09.2008 r.) [fot. Wesoły Geodeta / Wikimedia Commons]

Zaplanowano także rewitalizację LK 219 Szczytno – Elk (110,467 km), czyli podniesienie prędkości do 120 km/h, przy czym pod koniec lat 90. XX w. wraz z postępującą degradacją techniczną linii na większości linii obowiązywała prędkość 15–20 km/h. Wiązało się to z wydłużeniem czasu przejazdu na trasie Olsztyn – Szczytno – Elk do 6 h, co czyniło podróż pociągiem zupełnie nieatrakcyjną i w kwietniu 2000 r. skutkowało zawieszeniem ruchu pasażerskiego na odcinku Pisz – Elk i lutym 2007 r. na odcinku Pisz – Szczytno (ruch towarowy prowadzono na odcinku Elk – Pisz). Wznowienie ruchu nastąpiło w styczniu 2008 r., na odcinku Pisz – Szczytno, w lipcu 2010 r. zaś na odcinku Pisz – Elk, dzięki staraniom lokalnych władz samorządowych. Zaplanowano także rewitalizację LK 219, a prace rozpoczęły się w marcu 2018 r. Na wykonanie prac przeznaczono 290 mln PLN netto z POPW (dofinansowanie UE – 85%), z terminem zakończenia w 2019 r. [1]. Na czas wykonywania prac zorganizowano zastępczą komunikację autobusową (LK 219 jest jednotorowa). Zbudowano nowy przystanek Pisz Wschodni (przebudowa z posterunkiem odgałęźnym oraz przywrócenie stanu sprzed 1945 r.) oraz zmodernizowano stacje Szczytno, Drygały, Spychowo, Pisz oraz 14 przystanków (m.in. Bajtkowo, Drygały, Pisz, Ruciane Nida czy Świętajno). W ramach inwestycji powstały także nowe wyższe perony na 4 stacjach i 15 przystankach [38]. Obiekty zostały wyposażone w ławki, wiaty, gabloty informacyjne, nowoczesne oświetlenie, czytelną informację pasażerską i wyraźne oznakowanie. Perony zapewniają także dostęp osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się i są wyposażone w pochylnie oraz ścieżki dotykowe i naprowadzające. W grudniu 2019 r. zakończono wymianę 113 km torów. Konieczna była wymiana konstrukcji dwóch dużych mostów, z których większy nad rzeką Pisą ma masę > 200 t. Rewitalizacja obejmowała wymianę nawierzchni, remont przejazdów ko-

lejewo-drogowych, mostów i przepustów, co pozwoliło na podniesienie prędkości do 120 km/h dla pociągów osobowych i 80 km/h dla towarowych. Zmodernizowano około 100 przejazdów kolejowo-drogowych, które wyposażono w rogatki i sygnalizację świetlną oraz urządzenia akustyczne ostrzegające o zbliżającym się pociągu. Prace zostały podzielone na 2 etapy – pierwszy obejmował odcinek Pisz – Elk i był realizowany od marca do września 2018 r., a drugi – Pisz – Szczytno wykonywany od września 2018 r. do sierpnia 2019 r. Wznowienie ruchu pasażerskiego nastąpiło w połowie grudnia 2019 r.

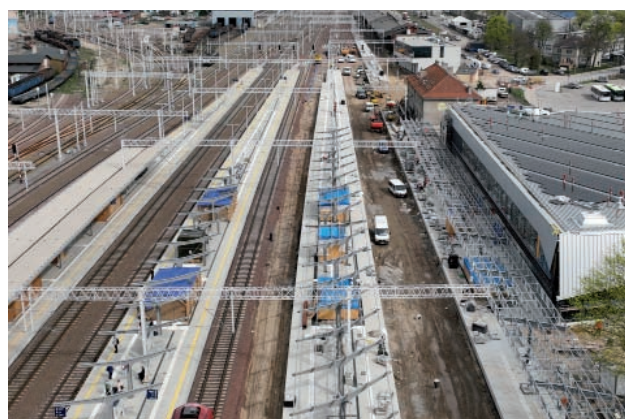
2.3. Budowa dworca i modernizacja stacji Olsztyn Główny

W listopadzie 2021 r. PLK podpisały umowę o wartości 423 mln PLN na przebudowę peronów, torów i przejścia podziemnego, montaż wind i schodów ruchomych na stacji Olsztyn Główny [51]. Wartość podpisanej umowy na przebudowę stacji Olsztyn Główny z wykonawcą Torpol jest równa 382,1 mln PLN netto. Zakończenie inwestycji zaplanowano w 2024 r. Przebudowa stacji została dofinansowana w wysokości 126,8 mln PLN (33%) z funduszy UE w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Zatem na stacji Olsztyn Główny wszystkie 4 perony podwyższono i poszerzono oraz zamontowano tablice informacyjne i nowe ławki. Sumarycznie wymieniono nawierzchnię na drodze 28 km oraz zamontowano 116 nowych rozjazdów, wymieniono urządzenia srk oraz zbudowano LCS w Olsztynie [54]. Na stacji Olsztyn Główny utrzymano rozkładowy ruch pociągów. Zachowano także zabytkowe elementy historycznej wiaty. Wykonawca zdemontował i zabezpieczył 12 zabytkowych stalowych filarów z około 100 m wiaty z peronu nr 4, które poddano renowacji i przywrócono ich oryginalny kolor [56]. Odtworzono także drewniany dach z zachowaniem historycznego charakteru obiektu. Aby spełnić wymogi bezpieczeństwa, wiaty zamieniono miejscami. Prace wykonywano nocą, zatem nie miały wpływu na obsługę podróżnych (rys. 13–16). Nadzór nad inwestycją sprawował konserwator zabytków. Po przebudowie stacji nowa nawierzchnia umożliwi przyjmowanie cięższych oraz dłuższych składów. Na budowie wykorzystywano kilkadziesiąt specjalistycznych maszyn (koparki, dźwigi, palownice, walce, podbijarki torowe oraz pociąg sieciowy), a w pracach uczestniczyło około 130 pracowników wykonawcy [34, 36]. Perony były modernizowane, począwszy od peronu nr 4, następnie nr 3 oraz 1 i 2. Podczas prac w obrębie peronów nr 1 i 2 (rozbiórka, budowa) dla podróżnych zorganizowano zastępczą komunikację autobusową w kierunku Szczytna, Pisza i Elku przez 3 tygodnie września 2023 r. [49, 53]. Zakończenie przebudowy stacji Olsztyn Główny nastąpiło w maju 2024 r. Informacje o rozkładzie jazdy prezentowane są na wyświetlaczach w infokioskach oraz przez nowe na-

głośnienie. Na peronach zamontowano nawierzchnię antypoślizgową, a zabytkowe wiaty poddano renowacji. Jednym z celów inwestycji jest zapewnienie dostępu na perony również od strony ul. Marii Zientary-Malewskiej: powstało nowe przejście podziemne o długości 140 m (o 100 m dłuższe niż obecne), biegnące prostopadle do osi torów, co ułatwiło dostęp do dworca i stacji dla mieszkańców osiedla Zatorze [52, 55]. Przejście jest szersze oraz wyższe w porównaniu z poprzednim. Warte zauważenia jest fakt, iż stacja w Olsztynie obsługiwała dużą liczbę pociągów prowadzonych trakcją spalinową (w ruchu towarowym i pasażerskim) do końca lat 90. XX w. (do końca lat 80. także parową), a miejscowa lokomotywnia utrzymywała dużą liczbę lokomotyw spalinowych (SU/SP45, SU46, SP47, ST44 i SM/SU42) oraz elektrycznych (EU07, ET22), co wymagało rozbudowanego zaplecza naprawczego, zwłaszcza iż był to tabor dawnej generacji (wyposażony w elektryczne silniki trakcyjne DC). Obecnie utrzymywane są praktycznie tylko lekkie pojazdy spalinowe i elektryczne (SA106, SA133, EN62), pojedyncze zmodernizowane EN57 oraz ST48 i SU42 czy ST44, a także niewielka liczba ET22 czy EU07, które są powoli wycofywane przez PKP IC i PKP Cargo. Elektryfikacja odcinka Korsze – Elk spowoduje spadek zapotrzebowania na liniowe-lokomotywy spalinowe, choć całkowicie ich nie wyeliminuje.



Rys. 13. Stacja Olsztyn Główny Olsztyn podczas modernizacji (styczeń 2023 r.) [fot. A. Puzewicz / PLK]



Rys. 14. Stacja Olsztyn Główny Olsztyn podczas modernizacji (kwiecień 2024 r.) [fot. D. Strzemkowski / PLK]



Rys. 15. Nowy dworzec kolejowy Olsztyn Główny (9.12.2024 r.)
[fot. Rdrozd / Wikimedia Commons]



Rys. 16. Perony nr 1 i 2 na stacji Olsztyn Główny (24.09.2024 r.)
[fot. M. Graff]

Modernizacja stacji Olsztyn Główny została także wykorzystana w celu budowy nowego dworca [22], który jest już czwartym podobnym obiektem w mieście. Pierwszy z nich zbudowano w 1872 r. podczas budowy linii łączącej Berlin z Ejdkunami w Prusach Wschodnich. Drugi dworzec zbudowano na miejscu poprzedniego w latach 1945–1948, który został zniszczony w wyniku niebojowych działań armii sowieckiej. Trzeci dworzec zbudowano w latach 1969–1971 i był użytkowany do 2023 r., gdy zapadła decyzja o budowie nowego obiektu, nowoczesnego oraz bardziej dostosowanego do obecnych potrzeb przewoźników i pasażerów. Budowa nowego dworca została połączona z przebudową przestrzeni wokół dworca wraz z przebudową systemu komunikacyjnego (od 2015 r. funkcjonuje w mieście komunikacja tramwajowa, reaktywowana po likwidacji w 1965 r.). Nowy dworzec zbudowano na planie trapezu, tworząc przeszkloną stalową konstrukcję, nawiązującą stylistyką do żagla (w domyśle, pojezierza Warmii i Mazur). Na elewacji frontowej dworca umieszczono wielkoformatowy zegar oraz pochodzący z poprzedniego dworca neon „Dworzec Kolejowy”

(wymóg konserwatora zabytków), który ma długość ponad 18 m i wysokość 1,23 m. W holu dworca umieszczono zabraną z poprzedniego dworca mozaikę oraz tablicę informacyjną z historią dworca. Nowy budynek ma 3 poziomy, w tym jeden podziemny, gdzie umieszczono m.in. kasy biletowe, WC, strefę podróżnego i skrytki bagażowe. Na parterze urządzono poczekalnię oraz strefę dla rodziców z dziećmi, natomiast na parterze i I piętrze znajdują się lokale handlowe oferujące prasę oraz artykuły spożywcze, piekarnia i lokal gastronomiczny, a także kilka automatów vendingowych z przekąskami. Na I piętrze urządzono także lokale biurowe podmiotów kolejowych i przewoźników, w tym SOK, WARS, TK Telekom, PKP Intercity i POL-REGIO. Budynek nowego dworca Olsztyn Główny jest całkowicie pozbawiony barier architektonicznych i całkowicie przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych, z dużym bagażem czy wózkiem dziecięcym. Na dachu budynku umieszczono 746 paneli fotowoltaicznych o sumarycznej mocy minimalnej 276 kWp, a wewnątrz budynku funkcjonuje system wentylacyjny z odzyskiem ciepła oraz energooszczędne oświetlenie z wykorzystaniem technologii LED. Innymi słowy, budynek jest niskoemisyjny i energooszczędny. Plac przed dworcem wykonano jako reprezentacyjny plac miejski przecięty ciągami pieszymi z pochylniami i schodami prowadzącymi do przejścia podziemnego, przechodzącego pod dworcem i łączącego się z poziomem pierwszego budynku. Po stronie zachodniej znajduje się parking naziemny z 58 miejscami postojowymi, w tym 43 dla samochodów osobowych, 4 dla osób niepełnosprawnych, 2 do ładowania pojazdów elektrycznych, a także strefę kiss&ride oraz dostaw, postój taksówek i zatoczkę autobusową. Po wschodniej stronie placu zbudowano wiatę dla 80 rowerów. Natomiast w centralnej części placu urządzono przestrzeń rekreacyjną z ławkami oraz obszarami zieleni. Koszt budowy nowego dworca był równy 97 mln PLN brutto (inwestorem jest PKP S.A.), a stacji 565 mln PLN brutto (inwestor – PKP PLK). Otwarcie dworca było przekładane i wykonawca – firma Torpol podpisała kilka aneksów ze zleceniodawcą. Umowa na budowę dworca została podpisana pod koniec stycznia 2022 r., z czasem realizacji 17 miesięcy (tj. do czerwca 2023 r.), jednak termin był kilkakrotnie zmieniany na: listopad 2023 r., luty 2024 r., marzec / kwiecień 2024 r., sierpień 2024 r., ostatecznie luty 2025 r., po pozytywnych decyzjach Wojewódzkiego i Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego ze stycznia i lutego 2025 r. [31, 64].

2.4. Elektryfikacja fragmentu LK 38 – odcinka Korsze – Elk

Prace przy elektryfikacji odcinka Korsze – Elk (98,808 km), będącego fragmentem LK 38 rozpoczęły się w marcu 2017 r. po ogłoszeniu decyzji przez PLK

o wartości 578,5 mln PLN [46]. Równocześnie zaplanowano modernizację 6 stacji: Stare Juchy, Wydminy, Giżycko, Sterławki Wielkie, Kętrzyn, Tołkiny i 7 przystanków: Woszczele, Siedliska, Niegocin, Sterławki Małe, Martiany, Nowy Młyn, Linkowo. Przebudowane zostaną perony na stacjach (nowe obiekty będą wyższe), co obejmuje montaż wiat, ławek i funkcjonalnego oświetlenia, nowego oznakowania i informacji o kursowaniu pociągów. Zostanie wymieniona nawierzchnia, w tym 61 rozjazdów oraz zamontowane nowe urządzenia srk. Zaplanowano przebudowę 78 przejazdów kolejowo-drogowych (jednopoziomowych) oraz sumarycznie 145 obiektów inżynierskich, w tym mostów i wiaduktów.

Między innymi zbudowano tunel podziemny w Giżycku w ciągu ul. Unii Europejskiej, co pozwoli wyeliminować dotychczasowy przejazd kolejowo-drogowy i zastąpi przejście łączące centrum Giżycka z miejską plażą. Prace projektowe miały być zrealizowane do 2020 r., natomiast wykonanie prac budowlanych pierwotnie zaplanowano na lata 2020–2023. Prędkość zostanie podniesiona do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla towarowych z dotychczasowych 80 km/h, co znacznie zwiększy przepustowość linii. Na całym odcinku powstanie 5 podstacji trakcyjnych. Początkowo zadanie inwestycyjne miało być zrealizowane z pomocą finansową UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dofinansowanie 499 mln PLN). Prace zaplanowano na lata 2021–2024, a kolejne etapy inwestycji miały być realizowane w ramach przyszłej perspektywy finansowej w latach 2021–2027 [3]. Ponieważ odcinek Korsze – Elk jest jednotorowy, ruch na linii został wstrzymany oraz wprowadzono zastępczą komunikację autobusową. Po zakończeniu wszystkich prac, podróż z Olsztyna do Elku przez Korsze i Giżycko skróci się o około 50 min, a czas przejazdu wyniesie poniżej 2 h [63]. Inwestycja była realizowana etapami i jako pierwszy od marca 2022 r. został zmodernizowany odcinek z Elku do Giżycka (47,740 km), a drugi – Giżycko – Korsze (51,068 km) jest modernizowany. Pociągi PKP IC łączące Olsztyn z Białymstokiem (TLK Biebrza oraz IC Rybak) będą kursować po zrewitalizowanej LK 219 Olsztyn – Szczytno – Elk. Ostatecznie ustalono, iż prace zostaną zrealizowane za kwotę 876 mln PLN netto w ramach Krajowego Programu Odbudowy. Prace na odcinku Elk – Giżycko wykonuje konsorcjum Budimex / Victor Energy kosztem 643 mln PLN, a od Korsze do Giżycka – Torpol za kwotę 233 mln PLN. Na początku października 2023 r. PLK podpisała umowę na modernizację i elektryfikację odcinka z Giżycka do Korsze z firmą Torpol S.A. jako wykonaw-

cą [66]. Oferta Torpolu została wybrana w październiku 2022 r. podczas drugiego przetargu prowadzonego w ramach aukcji elektronicznej, ponieważ koszty inwestycji nie przekroczyły limitu ustalonego przez inwestora, tj. PLK, czyli 1,083 mld PLN brutto (oferta Torpolu 1,078 mld PLN brutto; dla innych wykonawców przekroczenia sięgały aż 50%). Jako termin przyjęto 30 miesięcy od daty podpisania umowy [25]. Sterowanie ruchem pociągów będzie realizowane z LCS w Korszach [60]. W obrębie stacji w Giżycku wykonano 2 nowe perony – wyspowy i przydworcowy połączone przejściem podziemnym z pochylnią (dotychczas przejście dla pasażerów było realizowane w poziomie torów) [48]. W Woszczelach i Sterławkach Wielkich zbudowano nowe wiadukty. Poza tym, PLK zdecydowały się odtworzyć 2 mijanki o długości około 2 km pomiędzy Giżyckiem a Elkiem w lokalizacjach dawnych stacji (przed 1945 r.³) [8]:

- Woszczele – od km około 110,500 do km 112,500;
- Siedliska – od km około 139,750 do km 141,750.

Zakres prac obejmuje przebudowę: układów torowych, peronów, montażu urządzeń srk, zasilania trakcyjnego, a także energetycznego, elementów teletechnicznych i geotechnicznych oraz budowę: obiektów inżynierskich, nowego odwodnienia i dróg dojazdowych (rys. 17–21). Zakończenie prac na odcinku Elk – Giżycko nastąpiło w IV kwartale 2024 r. (pierwotnie planowano – wrzesień 2023 r.). Jazdy testowe po odcinku z Giżycka do Elku rozpoczęły się w lutym 2025 r. [23]. Ukończenie modernizacji LK 38 na odcinku Elk – Giżycko oraz wznowienie ruchu zaplanowano w czerwcu 2025 r., a na całym odcinku Elk – Korsze – w grudniu 2025 r. [13, 18]. Pod koniec marca 2025 r. władze samorządowe zapowiedziały, iż nie zamierzają istotnie zmieniać oferty przewozowej, ewentualnie utrzymać obecny stan do grudnia 2026 r., czyli do końca kontraktu zawartego z POLREGIO w zakresie wykonywanej pracy przewozowej [poc-km] [12].



Rys. 17. Modernizacja i elektryfikacja LK 38 na odcinku Elk – Giżycko [fot. D. Strzemkowski / PLK]

³ Konsekwencja rozbiórki linii (obecnej LK 38) przez armię sowiecką.



Rys. 18. Stacja kolejowa w Giżycku przed modernizacją
(30.07.2016 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 19. Stacja kolejowa w Giżycku w trakcie modernizacji
[fot. M. Dziewiecin / PLK]



Rys. 20. Stacja kolejowa w Kętrzynie w trakcie modernizacji
[fot. D. Strzemkowski / PLK]



Rys. 21. Stare Juchy na LK 38 w trakcie modernizacji
[fot. D. Strzemkowski / PLK]

2.5. LK 223, czyli (Olsztyn –) Czerwonka – Mrągowo – Mikołajki – Orzysz – Ełk

W sierpniu 2023 r., na posiedzeniu rządu RP przyjęto aktualizację KPK, co pozwala na rozpoczęcie realizacji kolejnych inwestycji związanych z rewitalizacją i modernizacją sieci kolejowej w Polsce [7, 61]. Jedną z nich jest LK 223 (121,270 km), czyli linia (Olsztyn –) Czerwonka – Mrągowo – Mikołajki – Orzysz – Ełk, lokalna linia na Mazurach (rys. 22, 23), na której ruch pasażerski zawieszono w 2010 r. Linia przebiega m.in. w sąsiedztwie jeziora Śniardwy (w pobliżu przystanku Okartowo), czyli przez serce Pojezierza Mazurskiego. Choć jest to linia lokalna, PKP uruchamiały pociągi dalekobieżne w sezonie letnim, m.in. Mare Balticum rel. Berlin – Ełk (wagony DB kl. 1 i 2, plus wagon barowy PKP) czy Mazury rel. Warszawa – Mikołajki. Wprawdzie władze samorządowe planowały samodzielnie wykonać rewitalizację linii, jednak wysokie koszty (około 500 mln PLN) okazały się skuteczną przeszkodą. Zatem będzie przygotowane studium wykonalności, w którym zostaną przeanalizowane warunki do prowadzenia ruchu pasażerskiego z prędkością do 120 km/h oraz przewozów towarowych [47]. Termin opracowania studium wykonalności dla inwestycji „Rewitalizacja LK 223 na odcinku Czerwonka – Orzysz – Ełk” określono do II połowy 2025 r. PLK będą się ubiegać o dofinansowanie na realizację inwestycji w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej. Skrócenie czasu przejazdu z Olsztyna do wybranych miejscowości oszacowano wstępnie na: Mrągowo – 60 min, Mikołajki – 1 h 30 min, Ełk – 2 h 20 min.



Rys. 22. Dworzec w Mikołajkach na LK 223 (20.05.2008 r.)
[fot. Antekbojar / Wikimedia Commons]



Rys. 23. LK 223 w rejonie wsi Probarok k. Mrągowo (23.08.2012 r.)
[fot. Yarl / Wikimedia Commons]

2.6. LK 221, czyli linia Olsztyn – Braniewo

Prace na LK 221, czyli linii Olsztyn – Braniewo (95,544 km) były prowadzone od 2019 r. etapami (PLK argumentowały, iż z powodu braku funduszy) [24]. Miusem było zlikwidowanie komunikacji zastępczej pomiędzy Braniewem a Olsztynem, co było naruszeniem zapisów planu transportowego. W październiku 2021 r. PLK rozpoczęły prace na odcinku Olsztyn Gutkowo – Dobrze Miasto (rys. 24) [41]. Rewitalizacji poddano odcinek Orneta – Pieniężno. Po zakończeniu prac czas podróży pomiędzy Olsztynem a Dobrym Miastem skrócił się o około 30 min. Wykonanie prac zaplanowano do 2023 r. Na odcinku Olsztyn Gutkowo – Dobrze Miasto wymieniono szyny i podkłady na 17 km linii oraz wyremontowano 7 wiaduktów kolejowych [5]. Na stacjach Olsztyn Gutkowo, Dobrze Miasto oraz na przystankach Bukwałd, Cerkiewnik i Swobodna wybudowano wyższe perony, zamontowano nowe oświetlenie oraz nowe wiaty i ławki plus czytelne oznakowanie, a także informacje z rozkładami jazdy. Sterowanie ruchem przeniesiono do LCS w Gutkowie. Przebudowano 11 przejazdów kolejowo-drogowych, a rewitalizacja objęła około 50 obiektów inżynierskich, m.in. mostów, przepustów i wiaduktów. Inwestycja o wartości 147 mln PLN netto została dofinansowana ze środków unijnych w ramach RPO Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Kontrakt otrzymało konsorcjum firm Rajbud, Torhamer i Transtel. W latach 2020–2021 wymieniono nawierzchnię na szlaku Dobrze Miasto – Orneta, a w latach 2021–2023 na odcinku Orneta – Pieniężno. Nowy tor położono na około 40 km linii, wyremontowano 79 obiektów inżynierskich – przepustów, wiaduktów i mostów. Na odcinku Dobrze Miasto – Braniewo ułożono światłowód w celu poprawienia łączności pomiędzy urządzeniami srk. Prace o wartości ponad 220 mln PLN netto na odcinku Olsztyn Gutkowo – Dobrze Miasto zostały dofinansowane ze środków UE w ramach RPO Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Natomiast po zakończeniu prac na odcinku Dobrze Miasto – Orneta, kolejna firma – Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. – spółka zależna PLK, wykona prace na następnym odcinku – Orneta – Pieniężno. PLK pod-

pięły umowę z wykonawcą na realizację zadania „Rewitalizacja LK 221 Gutkowo – Braniewo na szlakach Dobrze Miasto – Orneta oraz Orneta – Pieniężno. Część II”. Wykonanie prac na trasie Orneta – Pieniężno zaplanowano na lata 2021–2023. Wartość II etapu prac oszacowano na około 69 mln PLN ze środków własnych spółki. Prace na odcinku Orneta – Pieniężno objęły wymianę nawierzchni oraz remont sumarycznie 40 obiektów inżynierskich – przepustów, wiaduktów i mostów. Prace wykonywano z użyciem maszyny SUM przystosowanej do potokowej wymiany nawierzchni kolejowej, co pozwala na znaczne skrócenie czasu prac, przy zachowaniu wymaganej precyzji [58]. Nowe podkłady były układane z wykorzystaniem suwnicy, po czym pracowała wysokowydajna oczyszczarka tłucznia, która miała 165 m długości. Na odcinku około 11 km oczyszczarka wykonała m.in. płukanie tłucznia z torowiska. W ramach prac maszyna dobierała odpowiednią wielkość tłucznia, przerabiała młynem, dodawała i wbudowała nowy materiał w torowisko. Wydajność oczyszczarki wynosiła 800 m³ materiału (ew. 11 wagonów) na godzinę. Przebudowa odcinka Dobrze Miasto – Orneta – Pieniężno, za około 138 mln PLN, została zrealizowana ze środków krajowych. Przebudowano perony w miejscowości Bukwałd, Cerkiewnik, Swobodna, Rogiedle, Lubomino i Henrykowo oraz postaviono nowy przystanek Nowy Dwór koło Ornety. Obiekty wyposażono w ławki, wiaty i gabloty informacyjne, a dostępność dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania poprawiła się dzięki nowym pochyłniom. Przebudowa objęła także 3 przejazdy kolejowo-drogowe. Wykonane prace pozwoliły na podniesienie prędkości na LK 221 do 100 km/h na odcinku Olsztyn Gutkowo – Dobrze Miasto oraz 70 km/h na odcinku Dobrze Miasto – Braniewo. Jednak efekt wykonanej rewitalizacji LK 221 można uznać za umiarkowany. Pomimo wstrzymania ruchu na linii na okres 6 lat oraz wydania około 500 mln PLN czas przejazdu pociągów pasażerskich wręcz wydłużył się, a nie skrócił [26]. Jednak zdaniem wykonawcy wymierny efekt nastąpi wraz z zakończeniem prac torowych na stacji Orneta i Pieniężno, a także w zakresie systemu srk na odcinku Dobrze Miasto – Braniewo. Wówczas czas podróży pociągiem na trasie Olsztyn Główny – Braniewo powinien skrócić się do około 1,5 h.



Rys. 24. LK 223 Stacja Dobrze Miasto na LK 221 podczas modernizacji [fot. D. Strzemkowski / PLK]

2.7. LK 35, czyli linia Ostrołęka – Chorzele – Szczytno

Rewitalizacja LK 35, czyli linii Ostrołęka – Chorzele – Szczytno (92,460 km) na odcinku Ostrołęka – Chorzele, została wykonana w ramach RPO dla województwa mazowieckiego na lata 2014–2020, a prace rozpoczęły się jesienią 2019 r. [30, 32, 37]. Na LK 35 przewozy pasażerskie zostały zamknięte w czerwcu 2001 r. wskutek postępującej degradacji linii oraz braku funduszy w PKP na wykonanie rewitalizacji, choć do 2007 r. LK 35 była linią o znaczeniu państwowym w 2010 r. rozważano nawet likwidację linii. Wówczas prędkość eksploatacyjna na linii wynosiła 35 km/h, z czasem przejazdu 1 h 40 min (Ostrołęka – Olsztyn). LK 35 przebiega na obszarze dwóch województw – mazowieckiego (58,373 km) i warmińsko-mazurskiego (34,087 km). Zatem modernizacji poddano 9 stacji i przystanków w: Ostrołęce, Grabowie, Nowej Wsi, Ząbiewie Wielkim, Jastrzębce, Parciakach, Olszewce, Raszynie i Chorzelach. Po zakończeniu rewitalizacji linii prędkość podniesiono do 120 / 80 km/h dla pociągów pasażerskich / towarowych (rys. 25, 26). W ramach prac dotychczasowy most nad Narwią w Ostrołęce zastąpiono nową konstrukcją kratownicową o masie 940 t i długości 245 m. Przesuwanie mostu na przygotowane podpory zajęło 21 dni. Stary, zdemontowany wcześniej most, składał się z trzech łukowych przęseł. Poza mostem nad Narwią, przebudowano także 19 mniejszych obiektów, w tym 5 mostów i 14 przepustów. Inwestycja uwzględnia potrzeby środowiskowe – przygotowano 4 przejścia dla małych zwierząt. Sterowanie ruchem na LK 35 jest realizowane przez LCS w Ostrołęce. Czas przejazdu po rewitalizacji z Ostrołęki do Chorzeli skrócił się do 50 min. Koszt wykonanych prac wynosił 347 mln PLN. W lutym 2023 r. PLK ogłosiły, iż kosztem 21 mln PLN ze środków własnych spółki zostanie zrewitalizowany odcinek Wielbark – Chorzele na granicy województw warmińsko-mazurskiego i mazowieckiego [6]. Obejmowało to wymianę nawierzchni na drodze około 3 km i remont 5 obiektów inżynierskich – mostów i przepustów oraz przebudowę 17 przejazdów kolejowo-drogowych. Sterowanie ruchem na odcinku Szczytno – Wielbark – Chorzele jest realizowane z LCS Szczytno. Przywrócenie ruchu pasażerskiego na odcinku pomiędzy Ostrołęką a Chorzelami nastąpiło w czerwcu 2023 r., a Ostrołęka – Szczytno – w grudniu 2023 r. (po zakończeniu prac na fragmencie linii z Chorzeli do Szczytna) wraz ze zmianą rozkładu jazdy. Zdecydowano się na komunikację przesiadkową na stacji Chorzele (a nie wymienną), ponieważ Koleje Mazowieckie oraz Warmińsko-Mazurski ZPR / POLREGIO nie dysponowały odpowiednią liczbą pojazdów z napędem spalinowym. Uruchomiono 4 pary pociągów na dobę, z obsługą tablorową VT627 (KM) i SA106/133 (POLREGIO) [9, 14].

Wprowadzie do Wielbarku dojeżdżały pociągi ze Szczytna, które uruchomiono po wykonanej rewitalizacji linii na prośbę zakładu koncernu Ikea, który także sfinansował remont linii, jednak ostatecznie koncern zrezygnował z usług kolei (podobną ofertę złożyła Przasnyska Strefa Ekonomiczna [27]). Poza tym, kursowanie pociągów pasażerskich nie było dostosowane do rytmu pracy zakładu Ikea. Wartość prac oszacowano na 45 mln PLN, w ramach których podniesiono prędkość do 60 km/h, a docelowo w przyszłości – 80 km/h [15]. Rewitalizacja odcinka Szczytno – Szymany została wykonana w latach 2011–2019 w ramach przygotowania do uruchomienia przewozów po linii do lotniska cywilnego Olsztyn Mazury w Szymanach.



Rys. 25. Stacja kolejowa w Chorzelach, widok w kierunku Szczytna na LK 35 (24.09.2024 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 26. Podbijarka torowa na szlaku Jastrzębka – Parciaki na LK 35 [fot. Ł. Bryłowski / PLK]

W lutym 2025 r. PLK podpisały umowę na przygotowanie dokumentacji przedprojektowej dla LK 35 pomiędzy Ostrołęką a Szczytnem o wartości 2,5 mln PLN (finansowanie ze środków budżetowych PLK) [22, 29]. Celem przygotowania studium jest m.in. zmiana warunków prowadzenia ruchu pasażerskiego i towarowego, dostosowanie infrastruktury kolejowej do obecnych potrzeb przewoźników, zwiększanie prędkości

oraz efektywności przewozu towarów pomiędzy północną częścią województwa mazowieckiego i południową warmińsko-mazurskiego. Jako wykonawcę dokumentacji przedprojektowej dla inwestycji pn. „Prace na linii kolejowej nr 35 na odcinku Chorzele – Szymany” wybrano firmę IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o.o. z Wrocławia, a fundusze w wysokości 2,537 mln PLN netto pochodzą ze środków własnych PLK. Termin realizacji zadania określono do lutego 2027 r. Dokumentacja obejmuje 2 odcinki Chorzele – Szczytno (umowa z IDOM) oraz Ostrołęka – Grabowo, sumarycznie 42 km. PLK zamierzają przebudować połączenia LK 35 z:

- LK 747 (linia do przystanku Szymany Lotnisko);
- na stacji Wielbark z LK 225 (linia Nidzica – Wielbark);
- przebudowa połączenia z LK 219 (Olsztyn – Ełk); obecnie konieczna jest zmiana kierunku jazdy pociągów w Szczytnie w relacjach Olsztyn – Ostrołęka – Olsztyn;
- przebudowa wspólnego odcinka LK 35 z LK 29 (linia Tłuszcz – Ostrołęka).

2.8. Modernizacja stacji w Ostródzie oraz stacji na LK 353

W sierpniu 2023 r. PLK podpisały umowę za ponad 250 mln PLN obejmującą m.in. wykonanie prac na stacji Ostróda leżącej na odcinku Iława – Olsztyn na LK 353 i dotyczącą m.in. modernizacji peronów, torów, sieci trakcyjnej i przejścia podziemnego oraz budowy LCS (dla odcinka Iława – Olsztyn) [57]. Inwestycja będzie zrealizowana w ramach funduszy z KPO za 260 mln PLN, z terminem zakończenia w 2026 r. Oba istniejące perony będą przebudowane i podwyższone, a dostępność do peronów na stacji zapewnią windy. Powstanie nowe dojście na peron od strony ul. 11 Listopada wyposażone w pochylnię. Na stacji zostanie zamontowane nowe oznakowanie i nagłośnienie plus wyświetlacze z informacjami o rozkładzie jazdy. Powstaną również zadaszone stojaki dla rowerów. Na peronach także będzie zamontowana antypoślizgowa nawierzchnia i funkcjonalne oświetlenie, przebudowane przejście podziemne, które będzie wyższe oraz dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Powstanie nowa część obiektu, dzięki której do stacji będzie zapewniony dostęp od ul. Słowackiego. Orientację na stacji dla osób niewidzących lub słabowidzących zapewnią ścieżki naprowadzające oraz oznaczenia w języku Braille’a. PLK wymienią nawierzchnię na stacji, w tym rozjazdy, sieć trakcyjną i urządzenia srk. Dotychczas przebudowano 2 perony i przejście podziemne, zamontowano windy oraz zbudowano nową nastawnię [28, 35] oraz wzmocniono

konstrukcję kamiennie-ceglanego mostu nad rzeką Drwęcą, znajdującego się w granicach miasta. Stacja w Ostródzie również będzie dostosowana do obsługi dłuższych pociągów towarowych, które po zakończeniu inwestycji, będą mogły mieć do 750 m długości. Modernizacja obejmie także stacje i przystanki na odcinku Rudzienice Suskie – Unieszewo (montaż nowego nagłośnienia oraz zegarów), co jest kontynuacją prac wykonanych w ubiegłych latach na linii pomiędzy Olsztynem a Iławą. Modernizacja stacji Ostróda oraz przeniesienie sterowania ruchem na stacjach Rudzienice Suskie, Samborowo, Stare Jabłonki i Bieśkał do stacji Ostróda są finansowane w ramach dwóch inwestycji: „Modernizacja stacji Ostróda” oraz „Digitalizacja infrastruktury kolejowej przez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów – etap V” w ramach KPO. Zaplanowano zrealizowanie inwestycji do 2026 r. Wartość podpisanej umowy na roboty z firmą Torpol oszacowano na 254 mln PLN. W ramach obu zadań inwestycyjnych podpisano także umowę z firmą Koltech o wartości 9,1 mln PLN na zarządzanie i nadzór nad realizacją inwestycji. Przebudowa stacji w Ostródzie i przeniesienie sterowania czterema stacjami do stacji Ostróda jest kolejnym etapem (przeprowadzonej przez PLK kilka lat temu) przebudowy LK 353 na odcinku Olsztyn – Iława. Prace umożliwią podwyższenie prędkości pociągów ze 100 km/h do 120 km/h. Dotychczas PLK zmodernizowały 7 stacji i przystanków w miejscowościach Rudzienice Suskie, Pikus, Samborowo, Lubajny, Stare Jabłonki, Bieśkał, Unieszewo i Naterki. Dodatkowo, wykonano rewitalizację 80 km linii pomiędzy Jamielnikiem a Iławą i Olsztynem, z finansowaniem ze środków budżetowych (83 mln PLN) (rys. 27).



Rys. 27. Stacja Naterki na LK 353 [fot. A. Puzewicz / PLK]

2.9. Rewitalizacja LK 216 Działdowo – Olsztyn

W połowie września 2019 r. PLK podpisały umowę na rewitalizację LK 216 Działdowo – Olsztyn (84,054 km) [44]. Zaplanowano budowę dwóch nowych przystanków w Olsztynie: Olsztyn Dajtki i Olsz-

tyn Śródmieście. Skrócenie czasu podróży oszacowano na około 15 min. PLK przebudują łącznie 13 peronów m.in. na stacjach i przystankach: Waplewo, Nidzica, Olsztynek i Gąglawki, co obejmuje montaż wiat, ławek, tablic informacyjnych i funkcjonalnego oświetlenia. Inwestycja przewiduje także modernizację torów, przejazdów kolejowo-drogowych, wymianę urządzeń srk oraz przebudowę mostów i wiaduktów. Inwestycje pn. „Prace na LK 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn” są realizowane w ramach POPW. Wartość umowy wynosi 267,6 mln PLN netto, a dofinansowanie z UE 85%, czas realizacji – 21 miesięcy. Prace były prowadzone w latach 2017–2019 w formule „projektuj i buduj”. Wykonawcą zadania był Torpol S.A. W 2020 r. przekazano do eksploatacji nowy dworzec w Nidzicy (tzw. systemowy) na miejscu dawnego obiektu, który został wyburzony.

2.10. Modernizacja LK 217 (1520 mm) Braniewo – Granica Państwa

Przewidziano także modernizację LK 217 (1520 mm) w ramach inwestycji pn. „Prace na szlaku Braniewo – Granica Państwa LK 217 Wielkie Wierzo – Braniewo” z planem realizacji w latach 2022–2023. Wybrano wykonawcę Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. do przeprowadzenia prac, na które przeznaczono 30 mln PLN z budżetu państwa. Pozwoli to na przyjmowanie pociągów towarowych z Obwodu Królewieckiego o większym nacisku osi. W ramach inwestycji opracowano dokumentację projektową budowy nowej towarowej stacji przygranicznej pomiędzy Granicą Państwa a stacją Braniewo. Nowa stacja umożliwi przyjmowanie długich pociągów towarowych. Obiekt zostanie dostosowany na potrzeby kontroli celnej i granicznej. Prace budowlane zaplanowano na lata 2021–2027, po zapewnieniu współfinansowania UE.

3. Program przystankowy

W województwie warmińsko-mazurskim sumarycznie zmodernizowano 40 stacji i przystanków [20]. Po przebudowie perony są wyższe, ponadto wykonano pochylnie oraz nowe oznakowania i ścieżki prowadzące ze specjalną wypukłą fakturą. W pobliżu peronów zamontowano stojaki rowerowe dla cyklistów. Zatem nowe perony powstały na stacjach i przystankach [21, 33]:

- LK 353: Rudzieniec Suskie, Pikus, Samborowo, Lubajny, Stare Jabłonki, Biesal i Unieszewo;
- LK 220 – w Morągu, Morągu Kolonii i Bogaczewie; Przystanki, np. Olsztyn Dajtki, Olsztyn Śródmieście, Olsztyn Szkoła, Olsztyn Jezioro Ukiel, Olsztyn Likusy i Olsztyn Redykajny;

- LK 216 Działdowo – Olsztyn: Olsztynek, Nidzica, Waplewo, Stawigudy i Gąglawki, Zakrzewo-Sarnowo i Dobrzyń;
- 3 nowe przystanki w Nikielkowie pod Olsztynem, w Kolnie i Wietrzychowie.

4. Remont mostu w Elblągu na LK 254

W lutym 2023 r. PLK podpisały umowę na wykonanie prac na odcinku Elbląg Zdrój – Tropy na LK 254 (linia Nadzalewowa, Tropy – Braniewo, 48,202 km), co obejmuje m.in. remont mostu kolejowego (575 m) nad rzeką Elbląg (rys. 28) [40]. Finansowanie prac (12 mln PLN) zapewniono ze środków własnych PLK. Jest to kolejny etap prac na odcinku pomiędzy Elblągiem Zdrój a Tropami, który zapewnia dostęp kolej do elektrociepłowni. Naprawione będą uszkodzone elementy stalowej konstrukcji oraz przyczółków i filarów, a most otrzyma nowe zabezpieczenie antykorozyjne i malaturę. Wykonawcą prac była firma PPMT z Gdańska. W 2022 r., na 2,5 km odcinku pomiędzy prace na fragmencie LK 254: ułożono nowe podkłady i szyny, oczyszczono i uzupełniono podsypkę z tłucznia oraz podbito tor. Pomiędzy Elblągiem Zdrój a Tropami, prace prowadzono na dwóch przejazdach i drogach dojazdowych na ul. Nizinnej oraz ul. Żuławskiej gdzie wymieniono nawierzchnię. Wartość ww. prac wyniosła 3,5 mln PLN, które pochodziły ze środków własnych PLK. Prace zakończono w czerwcu 2023 r. [42].



Rys. 28. Most kolejowy w Elblągu na LK 254 [fot. A. Puzewicz / PLK]

5. Sytuacja taborowa oraz oferta przewozowa w województwie warmińsko-mazurskim

Wraz z wprowadzeniem w grudniu 2023 r. nowego rozkładu jazdy zmniejszono ofertę przewozową na liniach z Olsztyna do Działdowa oraz do Elku przez Pisz (przewoźnikiem jest POLREGIO, a zamawiającym – samorząd, tj. urząd marszałkowski) [11, 16]. Według władz samorządowych, przyczyną jest skiero-

wanie taboru na linii do Braniewa i Chorzeli, dla których wykonano rewitalizację. Zatem liczbę par pociągów kursujących pomiędzy Szczytnem a Piszem zredukowano z 4 do 3 par na dobę, a Olsztyna do Działdowa – do jednej pary w weekendy. Według Urzędu Marszałkowskiego, sumaryczna praca eksploatacyjna realizowana przez przewoźnika wzrosła o około 305 tys. poc-km rocznie, co wynika z uruchomienia 5 par pociągów na LK 221 do Braniewa (przed rewitalizacją – 3) oraz 4 par na LK 35 pomiędzy Szczytnem a stacją Chorzela (część pociągów skierowano na wydłużone relacje do Braniewa). Władze samorządowe tłumaczą, iż podpisały umowę z POLREGIO na 6 lat z określonym poziomem pracy eksploatacyjnej, zatem zwiększenie ruchu na jednej linii może być realizowane kosztem zmniejszenia ruchu na innej linii. Jest to także skutek wysokości środków finansowych, jakie mogą być przeznaczane na przewozy kolejowe, posiadanego taboru, przy czym obecna oferta jest traktowana jako optymalna. Zwraca uwagę fakt, iż władze województwa warmińsko-mazurskiego zakupiły jedynie 2 pojazdy z napędem elektrycznym (po jednym z rodziny Elf i Impuls), których wykorzystanie i tak jest niewielkie. Przykładem jest długi okres oczekiwania – około roku – na wykonanie naprawy P5 dla EN62-001, przy czym samorząd tłumaczył ów fakt brakiem środków finansowych na naprawę (rozważano wręcz sprzedaż pojazdu) [50]. Wprawdzie liczba posiadanych pojazdów spalinowych nowej generacji jest większa – (SA106: 5 / 3 pojazdów, SA133 – 6 pojazdów⁴), jednak w maju 2021 r. sprzedano 2 pojazdy SA106 (nr 007 i 015) przewoźnikowi POLREGIO (rys. 29, 30) [62]. Gdy w innych województwach EN57 są powoli wycofywane z ruchu na rzecz nowoczesnych zespołów takich jak Flirt, Impuls czy Elf, to na Mazurach i Warmii EN57 nadal wyznaczają standardy obsługi pasażerów. Pomimo rozbudowanej sieci kolejowej zbudowanej przed 1945 r. przez poprzednich niemieckich gospodarzy, obecne władze samorządowe sprawiają wrażenie, iż kolej jest raczej obciążeniem a nie pomocą w rozwoju czy promocji regionu (rys. 31, 32). O ile w innych województwach powoływane są samorządowe spółki przewozowe (np. Koleje Mazowieckie, Dolnośląskie czy Wielkopolskie), czy o przejęcie przewozów starają się inni przewoźnicy niż POLREGIO (np. Arriva w Kujawsko-Pomorskiem czy Podlaskiem), to w woj. warmińsko-mazurskim nie ma takich planów w perspektywie krótko- czy średnioterminowej. Zbliżony region – Podkarpacie (Olsztyn można porównać z Rzeszowem w zakresie liczby mieszkańców czy poziomu rozwoju gospodarczego) dla kolei wykonu-

je znacznie więcej – przykładem jest powołanie Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej. Nie tłumaczy podobnego podejścia np. brak rozwiniętego przemysłu (nie ciężkiego, raczej zaawansowanych technologii) czy stopa bezrobocia w województwie. Zatem warunki ekonomiczne w obu województwach są podobne, jednak rozwój kolei przebiega zupełnie inaczej, a wymiernym wskaźnikiem jest liczba zakupionych pojazdów do obsługi ruchu lokalnego (tabl. 3). Prawdopodobnie jedną z przyczyn jest niższa gęstość zaludnienia dla woj. warmińsko-mazurskiego (blisko o połowę) w porównaniu z podkarpackim, co nie sprzyja uruchamianiu lokalnych połączeń kolejowych. Większy wskaźnik urbanizacji (warmińsko-mazurskiej vs. podkarpackiej), czyli odsetek ludności miejskiej wskazuje, iż znacznie więcej osób zamieszkuje miasta w warmińsko-mazurskim, zatem częściej występują regiony słabo zaludnione, w których dostęp do kolei jest bardziej utrudniony.



Rys. 29. SA133-016 jako pociąg osobowy nr 98242 do Elku na stacji Olecko (26.03.2011 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 30. SA106-015 jako pociąg osobowy nr 97225 do Braniewa na stacji Olsztyn Gł. (27.03.2011 r.) [fot. M. Graff]

⁴ SA106: 003, 008, 009; SA133: 013÷018.



Rys. 31. Przystanek Elk Szyba Zachód na LK 219 (14.02.2020 r.)
fot. Ł. Bryłowski / PLK



Rys. 32. Stacja w Morągu na LK 220 [fot. Ł. Kramer / PLK]

Tablica 3

Porównanie województw podkarpackiego i warmińsko-mazurskiego

Wybrany parametr	Jednostka	Podkarpackie	Warmińsko-mazurskie
Długość sieci kolejowej:			
– linie zelektryfikowane	km	990	1098
– linie nieelektryfikowane		461	492
		529	606
Gęstość sieci kolejowej	km/km ²	4,51	5,48
Wskaźnik wykorzystania kolei w 2023 r. (liczba podróży na jednego mieszkańca)	b.d.	4,1	4,2
Liczba odprawionych pasażerów w 2023 r.	mln	8,45	5,78
Liczba zakupionych pojazdów [2024 r.]:			
– elektrycznych	szt.	37	12
– spalinowych		21	2
		16	10
Dane ekonomiczne oraz statystyczne			
Liczba ludności	mln	2,067	1,353
Powierzchnia	tys. km ²	17,8	24,2
Stolica województwa, liczba mieszkańców	tys.	Rzeszów 197,7	Olsztyn 166,7
Gęstość zaludnienia	os./km ²	115,8	56
Urbanizacja	%	41,1	58,8
PKB	% średniej dla Polski*	71,7	70,4
Stopa długotrwałego bezrobocia rejestrowanego w 2023 r. [4]	%	4,1–4,7	3,1–4,0

[Opracowanie własne; *3401,61 mld PLN (dane GUS)].

6. Wnioski

Rozpoczęty z pomocą UE szeroki program modernizacji kolei w woj. warmińsko-mazurskim sukcesywnie zmienia obraz kolei z przykurzonego na nowoczesny. Zarządca infrastruktury rozpoczął z rozmachem modernizację i rewitalizację linii kolejowych, wykonywanych ze znaczną pomocą finansową

UE. Zatem region, który przez lata omijały duże inwestycje, doczekał się zainteresowania ze strony władz centralnych. Kolej na Mazurach czy Warmii przestaje być skansenem taborowym i infrastrukturalnym, jakim była praktycznie od 1945 r. Całość jest dopełniana przez zakupy nowych pojazdów i modernizację już posiadanego taboru (PKP IC), a także raczej skromne zakupy w wykonaniu władz samorządowych.

dowych (urzędu marszałkowskiego). Na pewno zasługuje na uznanie umiejętność połączenia nowoczesnego wyposażenia istniejących dworców reprezentujących często finezyjną wschodniopruską architekturę, zmodernizowanych i zrewitalizowanych linii i nowego wyposażenia poszczególnych stacji. Jest to duży przeskok technologiczny – od sygnalizacji kształtowej do świetlnej czy od mechanicznych urządzeń srk do LCS-u. I choć dużo pozostało do zrobienia, jak choćby przywrócenie ruchu zawieszonego na liniach w latach 90. XX w., czy po 2000 r. (LK 223, 204, 254) oraz zwiększenie częstotliwości kursowania na liniach już eksploatowanych, to postęp jest zauważalny. Na pewno ważnym elementem modernizacji kolei w woj. warmińsko-mazurskim powinny być zakupy nowego taboru (spalinowego i elektrycznego) do obsługi ruchu lokalnego – ww. region jest jednym z ostatnich w zakresie pozyskanych pojazdów nowej generacji na tle pozostałych województw w Polsce.

Literatura

1. 290 mln PLN na lepszą podróż na Mazury, Newsletter PLK S.A., 1.03.2018 r.
2. 40 wygodniejszych stacji i przystanków na Warmii i Mazurach, Newsletter PLK, 24.04.2020 r.
3. Bardziej atrakcyjna kolej na Warmii i Mazurach. Pierwszy etap elektryfikacji linii Ełk – Korsze, Newsletter PLK S.A., 7.12.2021 r.
4. Bezrobocie rejestrowane 1–3 kwartał 2023 r. / Registered unemployment 1–3 quarter 2023, GUS Warszawa, Bydgoszcz, 2023.
5. Będą sprawne podróże koleją z Olsztyna do Braniewa, Newsletter PLK S.A., 31.07.2023 r.
6. Będzie wygodne połączenie z Mazur na Mazowsze przez Wielbark i Chorzele, Newsletter PLK S.A., 13.02.2023 r.
7. Bieszczady i Mazury wśród regionów, które zyskają dzięki nowym inwestycjom kolejowym, Newsletter PLK S.A., 16.08.2023 r.
8. Czubiński R.: *PLK odbuduje dwie mijanki na linii Ełk – Giżycko*, Rynek Kolejowy S.A., 07.02.2024 r.
9. Fiszer K.: *Ze Szczytna do Ostrołęki tylko z przesiadką w Chorzeliach. Bo „brakuje taboru”*, S.A., 28.07.2023 r.
10. Fiszer K.: *Dziesięciokrotnie mniej pociągów towarowych do Obwodu Królewieckiego*, Rynek Kolejowy, 23.03.2025 r.
11. Fiszer K.: *Fatalna oferta kolejowa do Działdowa i Ełku. Bez szans na poprawę*, Rynek Kolejowy, 16.02.2024 r.
12. Fiszer K.: *Giżycko: Po elektryfikacji pociągów regionalnych nie przybędzie*, Rynek Kolejowy, 28.03.2025 r.
13. Fiszer K.: *PKP PLK: Powrót pociągów do Giżycka w czerwcu*, Rynek Kolejowy, 25.03.2025 r.
14. Fiszer K.: *POLREGIO: Postaramy się o dogodną przesiadkę w Chorzeliach*, Rynek Kolejowy, 5.09.2023 r.
15. Fiszer K.: *Trasa Szczytno – Chorzele przejezdna już od września. Pociągi od grudnia*, Rynek Kolejowy, 28.08.2023 r.
16. Fiszer K.: *Warmińsko-mazurskie: Poprawiliśmy ofertę. Ale nie w Piszcu, Działdowie i Ełku*, Rynek Kolejowy, 01.03.2024 r.
17. Inwestycje PKP S.A. i PLK odmieniły wizerunek stacji Olsztyn Główny [Galeria], Newsletter PKP S.A., 1.03.2025 r.
18. Jest umowa na elektryfikację linii 38. Prace miały się zacząć w 2020 r. 03.10.2023, Rynek Kolejowy, inf. pras PLK [oprac. Jm].
19. Kolej wraca na Warmię i Mazury – konsultacje Krajowego Programu Kolejowego, Newsletter PLK S.A., 26.07.2016 r.
20. Kolej na lotnisko w Szymanach, Rynek Kolejowy, 11.04.2013 r.
21. Kolejowe podsumowanie roku na Warmii i Mazurach, Newsletter PLK S.A., 9.02.2019 r.
22. Losz K.: *Czas na dokończenie linii Ostrołęka – Szczytno nakolei.pl*, 27.02.2025 r.
23. Losz K.: *Pierwszy elektryk dojechał do Giżycka*, Nakolei.pl, 7.02.2025 r.
24. Madrjas J.: *Będą pociągi z Olsztyna do Chorzele. Powrócą też do Braniewa*, Rynek Kolejowy, 18.07.2023 r.
25. Madrjas J.: *Jednak będzie elektryfikacja linii 38 Giżycko – Korsze. Torpol wybrany*, Rynek Kolejowy, 12.07.2023 r.
26. Madrjas J.: *Sześć lat bez pociągów do Braniewa a teraz... jadą wolniej niż przed remontem*, Rynek Kolejowy, 12.12.2023 r.
27. Madrjas J.: *Z Ostrołęki na Mazury pociągiem? PLK decyduje się na remont*, Rynek Kolejowy, 13.02.2023 r.
28. Na Warmii i Mazurach podróże koleją coraz atrakcyjniejsze, PLK / Kurier Kolejowy, 13.01.2025 r.
29. Nowe perspektywy dla trasy kolejowej Ostrołęka – Szczytno, PLK / Kurier Kolejowy, 26.02.2025 r.
30. Nowe przystanki i tor na moście nad Narwią – postępują prace na linii Ostrołęka – Chorzele, Newsletter PLKS.A., 24.08.2022 r.
31. Nowy dworzec Olsztyn Główny czeka na otwarcie, Newsletter PKP S.A., 20.02.2025 r.
32. Nowy most kolejowy nad Narwią – PLK przywraca połączenie Ostrołęka – Chorzele, Newsletter PLK S.A., 3.02.2022 r.
33. Olsztyn 150 lat z koleją i dobre zmiany, Newsletter PLKS.A., 1.12.2022 r.
34. Olsztyn Główny – rozrasta się tunel na Zatorze i przybywa torów, Newsletter PLK S.A., 11.11.2022 r.
35. Olsztyn zyska nowe połączenie kolejowe z lotniskiem w Szymanach, Newsletter PLK S.A., 11.07.2011 r.

36. Olsztyn. Są nowe rozjazdy, zwiększa się zakres prac przy peronach, Newsletter PLK S.A., 22.07.2022 r.
37. Ostrołęka – Chorzele, maszyny szykują tor do podróży, Newsletter PLK S.A., 24.05.2022 r.
38. PLK na linii Szczytno – Elk zapewniają lepszy dostęp do kolei, Newsletter PLK S.A., 14.02.2020 r.
39. PLK podsumowały kluczowe inwestycje na Warmii i Mazurach, Newsletter PLK S.A., 13.01.2025 r.
40. PLK remontują most w Elblągu dla sprawnych transportów do elektrociepłowni, Newsletter PLK S.A., 10.02.2023 r.
41. PLK zwiększają możliwości kolei między Olsztynem a Braniewem, Newsletter PLK S.A., 22.10.2021 r.
42. Pociągi z węglem do elektrociepłowni wracają na most w Elblągu, Newsletter PLK S.A., 16.06.2023 r.
43. Podpisanie umowy na nadzór nad rewitalizacją i modernizacją linii kolejowych Olsztyn – Szczytno – Szymany, Newsletter PLK S.A., 30.01.2012 r.
44. Ponad 267 mln na przebudowę trasy Działdowo – Olsztyn, Newsletter PLK S.A., 18.09.2017 r.
45. Ponad pół mld PLN na szybsze i komfortowe podróże po Warmii i Mazurach, Newsletter PLK S.A., 31.12.2016 r.
46. Ponad pół mld PLN na szybsze podróże z Olsztyna przez Korsze do Elku, Newsletter PLK S.A., 31.03.2017 r.
47. Powrót kolei przez Mazury do Mrągowa i Mikołajek, Newsletter PLK S.A., 12.10.2023 r.
48. Przebudowa stacji Giżycko ułatwi podróże koleją, Newsletter PLK S.A., 2.05.2023 r.
49. Redakcja/inf. Prace w Olsztynie zamkną trasę do Elku przez Szczytno, Rynek Kolejowy, 01.09.2023 r.
50. Rösler J.: *Pesa naprawia warmińskiego Elfa*, Rynek Kolejowy, 3.11.2023 r.
51. Stacja Olsztyn Główny będzie komfortowa dla podróżnych, Newsletter PLK S.A., 15.11.2021 r.
52. Stacja Olsztyn Główny z lepszym dostępem od Zatorza, Newsletter PLK S.A., 2.05.2022 r.
53. Stacja Olsztyn Główny zachęci do wyboru kolei w codziennych podróżach, Newsletter PLK S.A., 22.09.2023 r.
54. Stacja Olsztyn Główny zmienia się dla pasażerów. Zwiększa się dostępność do kolei w województwie, Newsletter PLK S.A., 14.07.2023 r.
55. Stacja Olsztyn Główny. Kolejna zmiana – nowe tory, Newsletter PLK, 23.05.2022 r.
56. Stacja Olsztyn Główny. Postępują prace przy tunelu i torach, Newsletter PLK S.A., 16.06.2022 r.
57. Stacja Ostróda zmieni się dla podróżnych, Newsletter PLK S.A., 4.08.2023 r.
58. SUM szykuje dobre podróże koleją z Olsztyna do Braniewa, Newsletter PLK S.A., 3.12.2021 r.
59. Szybciej i wygodniej z Olsztyna do Szczytna, Newsletter PLK S.A., 17.07.2013 r.
60. Szybka koleją z Olsztyna do Giżycka, Newsletter PLK, S.A., 5.05.2022 r.
61. Szymajda M.: *PLK zapowiada remont linii 223 do Mikołajek i Mrągowa*, Rynek Kolejowy, 21.08.2023 r.
62. Szymajda M.: *Polregio kupiło dwa autobusy szybowe SA106* [uzupełnienie], Rynek Kolejowy, 6.05.2021 r.
63. Trasa Elk – Korsze – przygotowania do elektryfikacji, Newsletter PLK S.A., 11.03.2022 r.
64. Urbanowicz W.: *Dworzec w Olsztynie drożej i później 09.04.2024*, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/dworzec-w-olsztynie-drozej-i-pozniej-82838.html> [dostęp: 20.09.2025].
65. W 3 kwadransie pociągiem z Olsztyna do lotniska w Szymanach, Newsletter PLK S.A., 31.12.2014 r.
66. W podróż koleją przez Mazury po nowym torze i z przebudowanych peronów, Newsletter PLK S.A., 2.10.2023 r.
67. Warmińsko-mazurskie plany kolejowe, Newsletter PLK S.A., 6.05.2011 r.
68. Wraca ruch pociągów na linię z Olsztyna do Szczytna, Newsletter PLK S.A., 30.11.2012 r.