

Krotoszyn, 06 luty 2024 rok

Wniosek

Imieniem własnym, a także w interesie społecznym i publicznym, na podstawie art.1-4, 8, Konstytucji RP z 1997 roku oraz w związku z ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), która weszła w życie w dniu 6 września 2015 roku, i Ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2017 r. poz. 1123), i Artykuł 11 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), i Artykuł 24 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), i Rozporządzenia (UE) nr 211/2011 i 2019/788, i Artykuł 222 i 230 Regulaminu Parlamentu Europejskiego, a także w związku z Artykułem 20, 24 i 227 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), art. 44 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, i Artykuł 3 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), art. 21 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), tytuł IV i tytuł V TFUE, art. 45 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, i Artykuł 3 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), art. 21 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), tytuł IV i tytuł V TFUE, art. 45 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, wnoszę o:

1.) Uruchomienie, od najbliższej zmiany Rozkładu jazdy, nowego połączenia pociągu, w ramach IC-EC, na szlaku kolejowym: *Opole - Oleśnica - Krotoszyn - Jarocin - Bydgoszcz - Nakło nad Notecią - Złotów*
... >>> **Głuchołazy Zdrój >>> Krotoszyn >>> Szczecin >>> Rostock <<<** i z powrotem <<< ...

a.) na terenie Polski jako pociąg osobowy lub przyśpieszony,

b.) a w godzinach nocnych: pociągu Pośpiesznego, jako uzupełnienie tego pasażerskiego komunikacyjnego połączenia PKP,

- c.) ze stacji PKP Krotoszyn, do miejscowości i stacji kolejowej Rostock (D), wprowadzając 15-sto wagonowy, wnioskowany pasażerski skład pociągu na kolejowy poprzez ustanowiony szlak kolejowej komunikacji pasażerskiej Nr 281, z jej odnogą w kierunku docelowym do miejscowości Rostock (D),
- d.) Z wagonami bezprzedziałowymi, w środku składu tego, wnioskowanego, pasażerskiego składu pociągu,
- e.) kolejowego składu pasażerskiego pociągu, z elektrowozem o napędzie hybrydowym dwustrakcyjnym i dwukierunkowym, w szczególności uwzględniając o wnioskowane miejscowości i dworce PKP, takie jak: Głucholazy Zdrój, Opole, Krotoszyn Wlkp., Nakło nad Notecią, Ślesin nad Notecią, Mrocza, Złotów, Jastrowie, Szczecin Zdrój, Żelechowo Szczecin, Jasienica, Nowe Warpno, a dla osób poszukujących zatrudnienia na Umowę o pracę na terenie miejscowości: Ueckermünde, Seebad Ueckermünde (D), Anklam (D), Greifswald (D), **Grimmen (D) 10 655 >>> Stralsung (D), Rostock (D)**
- f.) jako piętnasto wagonowy skład pociągu pasażerskiego składający się z:
- wagonu restauracyjnego, z monitoringiem,
 - wagonu do przesyłek kurierskich w ramach Cargo, z inteligentnym monitoringiem rozpoznający twarz, rejestrującym głos ukrytych i zamontowanych w lampach i systemach oświetleniowych z czujnikiem ruchu na podczerwień,
 - dwa wagony sypialne z przedziałami trzy osobowe 2 klasy, płatny bilet za przejazd według taryfy 2 Klasy, z inteligentnym monitoringiem rozpoznający twarz, rejestrującym głos ukrytych i zamontowanych w lampach i systemach oświetleniowych z czujnikiem ruchu na podczerwień,
 - jeden wagon sypialny z przedziałami dwu osobowy 1 klasy, płatny bilet za przejazd według taryfy 1 Klasy, z inteligentnym monitoringiem rozpoznający twarz, rejestrującym głos ukrytych i zamontowanych w lampach i systemach oświetleniowych z czujnikiem ruchu na podczerwień,
 - jeden wagon sypialny Biznes Klasa z przedziałami jednoosobowymi, z łazienką: prysznicem i toaletą, z możliwością pracy z możliwością cichej pracy zdalnej oraz jeden wagon sypialny Biznes Klasa z przedziałami dwuosobowymi, tak jak dla

kolejowa PKP 174 >>> Jełowa >>> linia kolejowa PKP 217 >>> Namysłów (16 952) >>> Bierutów (4 510) >>> jako ciąg dalszy poprzez połączenie pasażerskiego kolejowego połączenia: Oleśnica – Krotoszyn – Rostock (D) z poniższym kolejowym pasażerskim składem PKP:

...>>> Oleśnica Miasto (35 346) >>> Oleśnica Rataje >>> Grabowno Wielkie (1 118) >>> Twardogóra (6 231) >>> Bukowice (1 651) >>> Pierstnica (544) >>> Police (118) >>> Krośnice (1 820) >>> Wierzchowice (771) >>> Milicz (10 859) >>> Rakłowice (143) / Dziadkowo (295) / Jawor Milicki (58) / Góry Milickie (243) / Trzebicko (211) / >>> Cieszków (2 016) >>> Zduny Wielkopolskie Zachód (4 360) >>> Zduny Wielkopolskie gmina (7 456) >>> Konarzew (845) / Krotoszyn – Jelonek / Baszków (1 099) / Perzyce (250) >>> Koźmin Wielkopolski (6 604) >>> Jarocin (26 410) >>> Września (29 202) >>> Gniezno (67 750) >>> Winiary Wielkopolskie (69) >>> Ośno (460) >>> (w okresie wiosenno – letnim i jesiennym: Ośno >>> Biskupin >>> Żnin >>> Szubin) >>> Janowiec Wielkopolski (3 725) >>> Damasławek (1 892) >>> Żnin (13 187) >>> Szubin (9 424) >>> Bydgoszcz (330 038) >>> Ślesin nad Notecią (2 254) >>> Nakło nad Notecią (17 189) >>> Witosław (657) >>> linia kolejowa PKP 471 >>> Łobżenica (2 812) >>> Złotów Wlkp. (18 441) >>> Jastrowie (8 671) >>> Sypniewo (1 649) >>> Borne Sulinowo (4 905) >>> Czaplinek (7 155) >>> Borne Sulinowo (4 905) >>> Złocieniec (12 579) >>> Drawsko Pomorskie (11 343) >>> Stargard Szczeciński (67 430) >>> Kobyłka (1 616) >>>

Kłobucko Gryfińskie >>> Wrzosey Pomorskie (70 000) >>> Struga Szczecińska >>> Urok Szczeciński >>> Szczecin Słoneczne (13 139) >>> Szczecin Zdroje Wschodnie (8 745) >>> Szczecin Zdrój (8 745) >>> Szczecin Lotnisko >>> Szczecin Port Centralny >>> Szczecin Główny (391 566) >>> Szczecin Pomorzany (20 717) >>> Szczecin Turzyn (10 366) >>> Szczecin Pogodno (24 359) >>> Szczecin Łękno (2 947) >>> Szczecin Niebuszewo (16 457) >>> Szczecin Drzetowo (2 562) >>> Żelechowo Szczecin (5 085) >>> Gołęcino Szczecin (5 851) >>> Szczecin Goćław (800) / Przystań Żeglarska >>> Szczecin Goćław Towarowy >>> Glinki - Stołczyn Szczecin (6 595) >>> Szczecin Skolwin (3 924) >>> Mścięciewo >>>

Przęsocin Szczecin (346) >>> linia kolejowa PKP 371 >>> Police Szczecin (32 034) >>> linia kolejowa PKP 371 >>> Jasienica >>> linia kolejowa PKP Nr 371 >>> Nowe Warpno (PL) (1 097) >>> Ueckermünde, Seebad Ueckermünde (D) 10 210 >>> Anklam (D) 12 385 >>> Greifswald (D) 56 685 >>> Grimmen (D) 10 655 >>> Stralsung (D) (59 139) >>> Rostock (D) 208 886 <<< i z powrotem

2.) Doprowadzenie, na drodze Prawnej, do uruchomienia Linii Kolejowej PKP Nr 327, na trasie Kobylin >>> Jutrosin >>> Rawicz >>> Trzebnica >>> Wrocław Psie Pole >>> Wrocław Główny.

nowożeńców i bezdzietnych małżeństw z możliwością dostarczenia zamówień w Warszawie, bezpośrednio do wskazanego przedziału sypialnego, płatny bilet za przejazd według taryfy Bisnes Klasa, z inteligentnym monitoringiem rozpoznający twarz, rejestrującym głos ukrytych i zamontowanych w lampach i systemach oświetleniowych z czujnikiem ruchu na podczerwień,

- dwa wagony z przedziałami ośmio osobowymi 2 Klasy, płatny bilet za przejazd według taryfy 2 Klasy, z inteligentnym monitoringiem rozpoznający twarz, rejestrującym głos ukrytych i zamontowanych w lampach i systemach oświetleniowych z czujnikiem ruchu na podczerwień,

- jeden wagon z przedziałami sześćo osobowymi 1 Klasy, płatny bilet za przejazd według taryfy 1 Klasy, z inteligentnym monitoringiem rozpoznający twarz, rejestrującym głos ukrytych i zamontowanych w lampach i systemach oświetleniowych z czujnikiem ruchu na podczerwień,

- jeden wagon, typu kuszетка cztero osobowa 1 Klasy, płatny bilet za przejazd według taryfy 1 Klasy, z łazienką: toaleta + prysznic, z inteligentnym monitoringiem rozpoznający twarz, rejestrującym głos ukrytych i zamontowanych w lampach i systemach oświetleniowych z czujnikiem ruchu na podczerwień,

- jeden wagon bezprzedziałowy 1 Klasy, płatny bilet za przejazd według taryfy 1 Klasy, z inteligentnym monitoringiem rozpoznający twarz, rejestrującym głos ukrytych i zamontowanych w lampach i systemach oświetleniowych z czujnikiem ruchu na podczerwień,

- dwa wagony bezprzedziałowe 2 Klasy (ekonomiczne: 100 miejsc w każdym wagonie pasażerskim, z inteligentnym monitoringiem rozpoznający twarz, rejestrującym głos ukrytych i zamontowanych w lampach i systemach oświetleniowych z czujnikiem ruchu na podczerwień,

g.) cała wnioskowana pasażerskiej trasa na szlaku kolejowym w pasażerskiej komunikacji kolejowej PKP, stoi:

Głucholązy Zdrój >>> linia kolejowa PKP Nr 166 >>> Głucholązy (13 735) >>> linia kolejowa PKP Nr 166 >>> Nowy Świątów (952) >>> linia kolejowa PKP Nr 165 >>> Nysa (44 243) >>> Opole (126 755) >>> linia

3.) Doprowadzenie, na drodze Prawnej, do uruchomienia wnioskowanego, w pkt.1,

jak na wstępie tego wniosku, pasażerskich kolejowych połączeń PKP, bez zbędnej zwłoki, już od najbliższego Rozkładu jazdy pociągów PKP, tj. od 11.11.2023 roku, w ofercie stałej.

- 4.) Utrzymanie w mocy dotychczasowego Rozkładu Jazdy pasażerskich przewozów kolejowych PKP, przebiegających przez Krotoszyn (Wielkopolski), dotychczas obowiązujących, od dnia 12.11.2023 – 09.12.2023 roku, z przeniesieniem bez zmian, na kolejny okres w nowym Rozkładzie Jazdy przewozów pasażerskich linii kolejowych PKP, a które przypadnie i obowiązywać będzie od dnia 10.12.2023 roku, z uwzględnieniem nowych wnioskowanych połączeń linii kolejowych PKP, w pasażerskich przewozach PKP, w tym i również tego Wnioskowanego połączenia kolejowego pociągu pasażerskiego PKP, mających na celu usprawnienia kolejowej pasażerskiej komunikacji PKP.

Największą kompromitacją ze strony pasażerskich kolejowych przewoźników PKP, według dotychczasowych pasażerów korzystających z usług kolei PKP, jest to, że im bliżej tych największych świąt kalendarzowych i sezonu zimowego, tym mniej wprowadzanych jest pasażerskich kolejowych połączeń PKP do nowo obowiązujących Rozkładów jazdy pociągów PKP w relacjach krajowych i poza granicę Polski

- 5.) Uruchomienie kasy biletowo – informacyjnego, w tym odnośnie połączeń międzynarodowych, na pasażerskim kolejowym dworcu PKP, w 63-700 Krotoszyn, PKP Koźmin Wielkopolski, aby była czynna, w godz. 08:00-16:00,
- 6.) Prawne doprowadzenie do Uruchomienia toalet WC, na pasażerskim kolejowym dworcu PKP, w 63 – 700 Krotoszyn, Koźmin Wlkp. czynny od godz. 08:00 – 16:00
- 7.) Przekazanie tego Wniosku do odpowiednich wewnętrznych i zewnętrznych służb decyzyjno – projektowo . budowlano –wykonawczych, w celu realizacji, fizycznego urzeczywistnienia, zmaterializowania i uruchomienia wnioskowanej pasażerskiej drogi / szlaku kolejowej PKP, łącznie z uwzględnieniem budowy i rozbudowy pasażerskich przystanków PKP , pasażerskich przesiadkowo – wysiadkowych dworców PKP, na wnioskowanym pasażerskim komunikacyjnym szlaku Kolejowym PKP:

- 8.) Podjęcie, zdecydowanego i bez zbędnej zwłoki, wszczęcia prawnych procedur postępowania projektowo – budowlanego – wykonawczego, w celu uruchomienia pasażerskich wysiadkowych i przesiadkowych dworców i przystanków PKP, na trasie, tak jak na wstępie, w pkt. 1,
- 9.) Uzupełnienie o niewymienione, w tym Wniosku, przesiadkowe, wysiadkowe, przystanki i dworce PKP, na wnioskowanej trasie przejazdu pasażerskiego kolejowej drogi PKP , na wnioskowanej trasie, (patrz: pkt. 1),
- 10.) Uznanie tego Wniosku, jako własność firmy Przewoźnika przewozów pasażerskich PKP,
- 11.) Podejście, do wnioskowanego projektu, z należytą powagą i odwagą
- 12.) Opracowanie strategii kierunkowego rozwoju i uwzględnienie w pracach projektowo wykonawczo budowlanych , wnioskowanego pasażerskiego kolejowego przewozu PKP, tj. od strony prawej i lewej, nitki szlaku komunikacyjnego PKP, związaną z wnioskowaną trasą, (patrz: pkt.1), przewozów pasażerskich linii kolejowych, wykorzystywane w przyszłości.
- 13.) Prawne doprowadzenie do zapewnienia na wszystkich przystankach PKP, stacjach wysiadkowo przesiadkowych PKP, dworcach PKP możliwość parkowania rowerów, dostosowanych do potrzeb pasażerów korzystających z pasażerski przewozów PKP, w niemniejszej ilości, jak do pięćdziesięciu stanowisk parkowania rowerów, w sposób nieodpłatny, jak to ma miejsce w innych krajach Unii Europejskiej, i nie tylko,
- 14.) Umożliwienie, za wyjątkiem elektrycznych rowerów i hulajnóg, maksymalnie do dwóch rowerów na osobę, oraz jednego psa lub kota, transportu rowerów, pasażerskimi kolejowymi środkami komunikacji PKP, według taryfikatora, za każdy rower, jak to ma miejsce w innych krajach Unii Europejskiej, i nie tylko,
- 15.) Wzajemne poszanowanie praw nabytych, przez regionalnych, i innych Przewoźników PKP, w stosunku do Firm zajmujących się Turystycznymi Przewozami Kolejką Wąskotorową, jako uzupełnienie dla szerokotorowej pasażerskiej kolejowej komunikacji połączeń PKP, przez wpięcie tych szyn wąskotorowych, w tory

szerokotorowe i ujęcie w Kolejowych Projektach Inwestycyjnych PKP i dopuszczenie do korzystania we wspólnych dworcach PKP, przystankach PKP, itd.....

16.) Pełne zelektryfikowanie wnioskowanego, na całej długości szlaku komunikacyjnego ze stacji PKP, tak jak na wstępie tego wniosku w pkt.1.

17.) Zdecydowane wszczęcie postępowania Projektowo – budowlano – wykonawczego, bez zbędnej zwłoki, w wszczęcia przeformatowania i budowy i rozbudowy dotychczasowych rozjazdów torowisk PKP, węzłów torowych, rozrządów, na dworcu kolejowym PKP Koźmin Wlkp. na rzecz cztero-peronowego dworca kolejowego PKP, w ramach uruchomienia dodatkowych zbiorowych pasażerskich kolejowych przewozów PKP, w kierunkach:

1> w kierunku:

- a.) południowo zachodnim (przyłącze skrzyżowanie kolejowych dróg w kształcie litery : Y),
- b.) wschodnio –zachodnim (przyłącze skrzyżowania kolejowych dróg w kształcie litery: Y),
- c.) południowo Wschodnim (przyłącze skrzyżowania kolejowych dróg w kształcie litery: Y)
- d.) północno zachodnim (przyłącze skrzyżowania kolejowych dróg w kształcie litery: Y),
- e.) południowo północnym (przyłącze skrzyżowania kolejowych dróg w kształcie litery: Y),
- f.) południowo zachodnim (przyłącze skrzyżowania kolejowych dróg w kształcie litery: Y),
- g.) zachodnio południowo wschodnim (kształt motyla),
- h.) wschodnio północno zachodnim (kształt motyla),
- i.) zachodnio południowo północno zachodnim (na kształt okręgu i karuzelowego pasażerskiego kolejowego ruchu PKP: np.: Śrem >>> Borek Wlkp. >>> Koźmin Wlkp. Pogorzela Gostyń >>> Śrem <<< i z powrotem),
- j.) wschodnio południowo wschodnim (w ruchu kołowo zegarowym, na przemiennie)

18.) Zdecydowane wszczęcie postępowania Projektowo – budowlano – wykonawczego, bez zbędnej zwłoki, w wszczęcia przeformatowania i budowy i rozbudowy dotychczasowych rozjazdów torowisk PKP, węzłów torowych, rozrządów, na Wnioskowanym pasażerskim szlaku komunikacyjnym PKP i nowych Dworców PKP, stacji PKP, podstacji PKP, przystanków PKP i węzłów i rozjazdów oraz przyłączy zewnętrznych kolejowych nitek, w celu uruchomienie pasażerskiej linii kolejowej, ze stacji PKP, jako czterokierunkowego rozjazdu nitek pasażerskich linii kolejowych, od stacji PKP, tj. w różne kierunki, na wnioskowanej pasażerskiej kolejowej trasie PKP, w tym połączenia przychodzące, tak jak na wstępie, w pkt.1.

z prawej strony nitki torów kolejowych:

- a.) północ – południe,
- b.) północ – wschód,
- c.) północ – zachód,
- d.) wschód – zachód,
- e.) wschód – północ,
- f.) wschód – południe,

z lewej strony nitki torów kolejowych:

- g.) zachód – wschód,
- h.) zachód – południe,
- i.) zachód – północ,
- j.) południe – wschód,
- k.) południe – zachód,
- l.) południe – południe

19.) pozyskanie środków inwestycyjnych na wnioskowane uruchomienie pasażerskiej linii kolejowej PKP, mianowicie:

- a.) Kolej Plus,
- b.) Ministerstwo rozwoju wsi i regionu obszarów wiejskich. Kolej PKP Blżej Rolnika plus,
- c.) Ministerstwo Infrastruktury i rozwoju,
- d.) Unijny Program Odbudowy,
- e.) Europejski Program Rozwoju Obszarów Wiejskich przed Wykluczeniem społecznym,
- f.) Ministerstwo Ochrony Środowiska.
- g.) Europejski Budżet Obywatelski przed wykluczeniem społecznym, na rozwój przedsiębiorczości i swobodnego przemieszczania się zbiorowymi środkami komunikacyjnymi, a w tym przypadku środkami komunikacji PKP,
- h.) Europejski Fundusz Rozwoju Regionów,
- i.) Marszałkowski Budżet Obywatelski (z zaznaczeniem, na cele rozwoju zbiorowej pasażerskiej kolejowej komunikacji PKP, jako środek przed wykluczeniem społecznym, w zapobieganiu wzrostu bezrobocia, na rozwój przedsiębiorczości

i swobodnego przemieszczania się zbiorowymi środkami komunikacyjnymi, a w tym przypadku środkami komunikacji PKP),

j.) Urząd Transportu Kolejowego: Program Renowacji i Budowy nowych dworców kolejowych PKP

k.) Inwestycje realizowane w ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych,

l.) Fundusz Spójności,

m.) Fundusz Operacyjny Polska Zachodnia,

n.) Regionalne Programy Operacyjne,

o.) Środki Krajowe,

p.) Aktualne środki na budowę odbudowę i modernizację nieczynnych torów kolejowych na terenie Polski

q.) [www. Nowe programy Unijne Jeszcze więcej możliwości Sprawdź Fundusze Europejskie dostępne w Marcu.](https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-2021-2027/aktualnosci/nowe-programy-unijne-jeszcze-wiecej-mozliwosci-sprawdz-fundusze-europejskie-dostepne-w-marcu/)

<https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-2021-2027/aktualnosci/nowe-programy-unijne-jeszcze-wiecej-mozliwosci-sprawdz-fundusze-europejskie-dostepne-w-marcu/>

r.) [www. Portal Funduszy Europejskich](https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/wyszukiwarka/)

<https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/wyszukiwarka/>

s.) [www.Wyszukiwarka Dotacji - Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej](https://www.wyszukiwarka-dotacji.gov.pl/)
Serwis zarządzany przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Fundusze Europejskie

t.)

u.) Inne źródła...

20.) Podjęcie, zdecydowanego i bez zbędnej zwłoki, wszczęcia procedur prawnych, w postępowaniu projektowo – budowlanego – wykonawczego, w celu uruchomienia kolejowego ruchu pasażerskiego, na linii kolejowej NR 327, na trasie kolejowej Kobylin >>> Jutrosin >>> Rawicz, jako pociągu osobowego, na szlaku kolejowym Trójtorowym PKP dla zbiorowych przewozów pasażerskich: tam i z powrotem, oraz dla towarowych przewozów PKP, a dotyczącego wnioskowanej nitki kolejowych pasażerskich Przewozów PKP, a która dotyczy, na Trasie, poniżej, łącznie z rozbudową dróg kolejowych PKP, kolejowych szlaków komunikacyjnych PKP, pasażerskich stacji i podstacji kolejowych PKP, budowę nowych dworców PKP, z uwzględnieniem minimum pięćdziesiąt miejsc do całodobowego parkowania

rowerów na tych dworcach i przystankach PKP, przy nowych kolejowych pasażerskich szlakach komunikacyjnych PKP, uruchomienie nieczynnych pasażerskich kolejowych szlaków komunikacyjnych PKP, z uwzględnieniem potrzeb rozwoju Turystycznych Przewozów Kolei Wąskotorowej, na wnioskowanej trasie, tak jak na wstępie, w pkt.1, do poszczególnych stacji PKP,

Odjazd ze stacji PKP, tak jak na wstępie w pkt.1.

Uzasadnienie

Uruchomienie kolejowego pasażerskiego połączenia pociągu PKP, o którym jest mowa w pkt.1.), tego Wniosku jest związana z utrzymywaniem wzajemnej wielopokoleniowej więzi rodzinnej oraz odświeżeniu relacji rodzinnych, dotychczas zaniedbanych z powodu utrudnień w dotychczasowych połączeniach komunikacji publicznej, tj. autobusowej i kolejowej.

A, w dobie dzisiejszej, utrzymanie relacji rodzinnych na tak dalekich odległościach rozrzuconym po całym terenie Polski i poza jej granicami, wiążą się z coraz to rosnącymi cenami paliwa napędowego do samochodów, ryzykiem płacenia mandatów karnych za chwilową nieuwagę, aby swoim prywatnym samochodem, aż tak dalekie trasy pokonywać, będąc niejednokrotnie zakorkowanym na publicznych drogach, ulicach miast i autostradach samochodowych, co też wiąże się z dodatkowym stresem, coraz bardziej rosnącym ryzykiem wypadku samochodowego i dyskomforem podróży w stosunku do kierowcy.

Poza tym na wnioskowanej trasie kolejowej, pasażerska komunikacja autobusowa typu PKS, nie istnieje, a MPK kuleje, a prywatni przewoźnicy jako małych Bus-ów, nie są w stanie zaspakajać bieżących potrzeb swoich klientów. Wnioskowane kolejowe pasażerskie kolejowe połączenie PKP ma na celu uchronienie ludności Środkowo Północnego i Środkowo Południowego regionu Polski przed wykluczenie komunikacji Kolejowej i Autobusowej, oraz umożliwienie swobodnego dostępu do rynku pracy w wybranych przez siebie miejscowościach.

Wszelkie dodatkowe informacje, na temat ułożenia wnioskowanej kolejowej pasażerskiej trasy PKP, o którym jest mowa w pkt.1.), jak na wstępie, zaspakaja nie tylko potrzeby mojej osoby jako wnioskodawcy i mojej rodziny oraz osób z moją osobą spokrewnionych, ale i również spełnia długo oczekiwanego takiego połączenia przez osoby

niepełnosprawne wymagające specjalistycznej rehabilitacji w ośrodkach zdrojowych, a i też niepełnosprawni mają prawo do kolejowego transportu w swoich celach prywatnych i rodzinnych oraz przez osoby przebywające poza granicami Polski zatrudnionych na podstawie Umowy o Pracę stałą - okresową - sezonową u zagranicznego pracodawcy, oraz osób chcących się zatrudnić poza granicą Polski na Umowę o pracę.

A wszelkie informacje i apele, w tym temacie, zostały zaczerpnięte z różnych internetowych portali społecznościowych.

Uruchomienie tego kolejowego pasażerskiego połączenia wiąże się, z zagranicznymi powrotami do miejsca zamieszkania, z miejsc zatrudnienia o Umowę o Pracę i z powrotem do miejsc zatrudnienia pracy i na kwatery zamieszkania, poza granicami Polski, w tym, z ewentualnego miejsca pracy w ramach i z tytułu zatrudnienia na terenie obecnej Polski oraz poza jej granicami. A także z turystycznymi wyjazdami i powrotami oraz wyjazdami i powrotami w celach osobistych i do miejsc docelowych.

Również uruchomienie tego kolejowego pasażerskiego połączenia PKP ma na celu niesienia, ze strony kolei PKP, pomocy w rozwoju środkowo - południowej i środkowo - północnej Polski i zapobieganiu wykluczeniem społecznym oraz przeciwdziałaniu powstawaniu bezrobocia.

Dzięki uruchomieniu tego pasażerskiego kolejowego połączenia PKP, ułatwi wszystkim tym emigrantom zarobkowym, do częstych weekendowych powrotów do swoich miejsc zamieszkania i utrzymywania wzajemnych relacji i więzi rodzinnych.

I nie stoi to w żadnej i w jakiegokolwiek sprzeczności: pomiędzy godziną startową, jako godziną odjazdu, a godziną przyjazdu pasażerskiego składu pociągu kolejowego PKP, na miejsce docelowe, z innymi kolejowymi pasażerskimi połączeniami PKP. A to oznacza, że każda godzina **przyjazdu**, będzie miała inną godzinę odjazdu i odwrotnie.

Stosowanie wzajemnych mijanek jadących pociągów o tej samej godzinie i w przeciwnych kierunkach ułatwia bardzo dobre skomunikowanie i wzajemne skoordynowanie w połączeniach pasażerskiego ruchu pociągów PKP, nie powoduje zatorów kolejowych na szlakach torowisk kolejowych, pasażerskich pociągów względem pociągów towarowych.

Poza tym, uwzględniając ten wniosek sw całości, a w szczególności dotyczącego pkt.1.), tego Wniosku, moja osoba jako Wnioskodawca, dopuszcza możliwość dołączenia dodatkowych elementów pasażerskich składów kolejowych PKP jadących od strony

miejsowości: Warszawa, Rzeszów, Bielsko Biała, Racibórz, Kraków, Częstochowa, Leszno, Głuchołazy, Opola, itp., jako forme uzupełnienia, skompletowania do całości pełnego pasażerskiego kolejowego składu PKP, a tym samym umożliwienie podróżnym, od strony południowej Polski, w pełni korzystać z tego pasażerskiego kolejowego połączenia PKP, w połączeniu z kolejowym pasażerskim składem i połączeniem PKP, biegnącym z miejscowości Oleśnica, w kierunku miejscowości Rostock (D), przez Krotoszyn Wlkp.

Od na całym szlaku drogi kolejowym, od miejscowości Głuchołazy Zdrój, poprzez stację PKP Krotoszyn Wlkp., w stronę i aż do stacji kolejowej Rostock (D), dworce i przystanki są w stanie przyjąć i obsłużyć, co najmniej, dziesięciowagonowe pasażerskie kolejowe składy PKP.

Dlatego w ramach pełnego i praktycznego rozeznania, w tym temacie należy uruchomić to połączenie komunikacyjne PKP, unikając zbędnej dewagacji, spekulacji, pustych jałowych dyskusji niczego pozytywnego nie wnoszących. A w związku z tym, że na kolejowym szlaku PKP Krotoszyn - PKP Jarocin trwa remont i modernizacja tego szlaku kolejowego PKP, moja osoba jako Wnioskodawca, dopuszcza na tymczasowe rozwiązanie i dopuszczenie tego wnioskowanego uruchomienia kolejowego pasażerskiego połączenia ze stacji PKP Krotoszyn, przez stację PKP: Ostrów Wielkopolski i Pleszew, omijając w ten sposób modernizowany kolejowy szlak i stację PKP Koźmin Wielkopolski.

Nie wszyscy potrafią pisać jakiegokolwiek wnioski, nawet w tym powyższym podnoszonym temacie, a korzystanie z usług prawnika, wiąże się z dodatkowymi kosztami, co bardzo wielu zniechęca do jakichkolwiek działań, w tym podnoszonym temacie, licząc na to, jak to bywało w dawnym PRL, że Przewoźnicy pasażerskich przewozów kolejowych PKP, sami się domyślą o Ich zapotrzebowaniu na uruchomienie kolejowych połączeń PKP.

Poza tym, badając ten temat, odnośnie przynależności kolejowych szlaków, które należą do różnych właścicieli - Przewoźników, to okazuje się, że większość kolejowych szlaków kolejowych, np. na jednej wnioskowanej kolejowej trasie, nie należą do jednego Przewoźnika, i to też zniechęca do składania jakichkolwiek wniosków o uruchomienie kolejowych pasażerskich połączeń PKP, zwłaszcza, że wnioskodawcy w odpowiedzi najczęściej się wykręcają ty, że nie cała kolejowe szlaki PKP do nich należą, i że do wnioskodawcy należy złożyć Wnioski do różnych Przewoźników działających na terenie Polski i poza jej granicami.

A nie wszyscy muszą się znać na meandrach kolejnictwa na terenie Polski i poza granicami, dlatego w tym powyższym Wniosku jest wiele niezapisanych dworców i

przystanków kolejowych PKP, które trzeba uzupełnić, zgodnie z treścią Wniosku, w podnoszonym temacie.

Jednocześnie, jako wnioskodawca, informuję, że przypisane liczby do nazw miejscowości, to liczba mieszkańców zamieszkujących w danej miejscowości, według ogólnie dostępnej statystyki, przez którą kolejowy pociąg przejeżdża i zatrzymuje się, i mogą pojawiać się drobne uchybienia, w tym temacie, a jest jedynie orientacyjnym wglądem do stanu posiadania.

1.) Dla mieszkańców Jastrowia (ludność: 8 671), aby dojechać do pracy w mieście Złotów Wlkp. (ludność: 18 441), która to bezpośrednia odległość, jadąc nieczynnym szlakiem kolejowym PKP, wynosi 17 km., a czas przejazdu 19 minut.

Natomiast absurdem jest, że w obecnym kształcie pasażerskich kolejowych połączeniach PKP, aby kolejowym pociągiem PKP dojechać z miejscowości Jastrowie, w jakichkolwiek swoich prywatnych sprawach docelowych, do miejscowości Złotów, to najpierw trzeba pokonać trasę 34 km. - z miejscowości Jastrowie do miejscowości Piła, a następnie przesiąść się na kolejowy pociąg - z miejscowości Piła do miejscowości Złotów pokonując kolejne 33,6 km., co daje nam 67,6 km., a w dodatku tego, każdy zmuszony jest na tracenie czasu na tzw. Przesiadkę, narażając pasażerów na dodatkowe koszty i perturbacje.

Poza tym Pasażerowie, np. jadący od stacji PKP Szczecin, przez miejscowość Jastrowie i chcą się dostać koleją PKP do miejscowości Złotów Wlkp., nie mogą wysiąść na stacji PKP, aby w sposób bezpośredni oraz z tzw. przesiadką dojechać do stacji PKP Złotów pokonując 17 km, w 19 minut. Natomiast są zmuszani do jazdy koleją PKP do stacji PKP Piła pokonując dodatkowe 34 km., i długo oczekiwać na tzw. przesiadkę na kolejowy pociąg pasażerski do miejscowości PKP Złotów pokonując dodatkowe 33,6 km., nie wliczając straconego czasu na stacji PKP Piła oczekując na to kolejowe pasażerskie połączenie PKP.

A w związku z tym rodzi się pytanie: jak to się ma do rzeczywistej odległości pomiędzy miejscowością Jastrowie, a miejscowością Złotów., która ma 17 km, i nie ma bezpośredniego kolejowego połączenia PKP, umożliwiającego bezpośredni transport pasażerów z miejscowości Jastrowie, do miejscowości Złotów Wielkopolski, w ramach zatrudnienia o Umowę o pracę na terenie miejscowości Złotów Wielkopolski i w innych celach, zwłaszcza, że obie te miejscowości wchodzą w skład województwa Wielkopolskiego.

Rzeczą logiczną i zrozumiałą jest, że dla pasażerów jadących ze stacji PKP Szczecin, do miejscowości Piła, przez stację PKP Jastrowie, takie już istniejące pasażerskie kolejowe połączenie PKP jest najlepszym rozwiązaniem, ale nie dla osób chcących korzystać z kolejowego pasażerskiego połączenia PKP, w innych celach niż turystycznych, do wspomnianych wcześniej miejscowości.

Dlatego też, wprowadzenie tego kolejowego pasażerskiego połączenia PKP jest odpowiedzią na zapotrzebowanie tego kolejowego pasażerskiego połączenia PKP z miejscowości Złotów Wlkp. do miejscowości Jastrowie i dalej...,i odwrotnie.

- 2.) Podobnie ma się sprawa bezpośredniego połączenia kolejowego z miejscowości i stacji PKP Jastrowie, do miejscowości i stacji PKP Bydgoszcz, przez miejscowość i stację PKP Złotów Wlkp.,

Jest to podobna sytuacja, jak w pkt.1, tego uzasadnienia.

A w związku z tym rodzi się pytanie: dlaczego ktoś kto chce podjąć lub już podjął zatrudnienie, z tytułu Umowy o Pracę lub chcąc dokonywać zakupu towarów i usług na terenie miasta Bydgoszcz, zmuszony jest na utratę swoich oszczędności i czasu korzystając z dotychczasowego rozwiązania w kolejowych połączeniach pasażerskich PKP, z miejscowości Jastrowie do PKP Bydgoszcz przez stację PKP Piła, a skoro może bezprecedensowo, bezstresowo i bezpośrednio korzystać z tego wprowadzanego kolejowego pasażerskiego połączenia PKP, jadąc bezpośrednio przez stację PKP: Złotów Wlkp, Łobżenica, Witosław.

- 3.) Biorąc pod uwagę całość wnioskowanej trasy, na powyższych przykładach zawartych w pkt. 1-2, tego uzasadnienia, to nie jest ona przypadkowo skonstruowana i na całej długości wnioskowanej trasy kolejowej i kolejowego pasażerskiego połączenia PKP, odpowiada w całej rozciągłości, na zapotrzebowanie tego wprowadzanego wnioskowanego kolejowego połączenia PKP.

- 4.) Na terenie byłego stacjonującego Wojska, obecnie jest Ośrodek Rehabilitacji dla osób niepełnosprawnych z porażeniem kończyn narządu ruchu i Układu kostnego. A dla turystów wiele atrakcji wodnych i rowerowych.

W większości Przewoźników kolejowych pasażerskich przewozów PKP, podchodzi do jakichkolwiek form składanych wniosków poważnie, ze starannością, podejmując zdecydowane kroki aby zmaterializować to, czego dotyczy Wniosek starając się unikać

czepiania się odnośnie szczegółów oraz jakichkolwiek prawnych i merytorycznych braków.

Dlatego też uznają Wnioski z minimalną zawartością treści, ograniczające się do jednego zdania, np.: Wnoszę o uruchomienie pociągu z miejscowości: XXX, do miejscowości: YYY., a w uzasadnieniu do: 1-2 zdań wyjaśniających, dlaczego.

Dzięki, nawet takiemu krótko napisanemu Wnioskowi, Przewoźnicy mają sygnał od Wnioskodawcy i osób chętnych do korzystania z usług Przewoźnika pasażerskich kolei PKP.

Krotoszyn Wlkp., jako miasto powiatowe ma ludność zamieszkuje na stałe i pobyt czasowy oraz na podstawie naturalnego osiedlania się z różnych regionów miast Polski: 28 804 osób.

Jako miasto powiatowe składa się z pięciu miast gminnych zamieszkujących ok.4 000 – 8 000 osób, a całość powiatowego terenu zamieszkuje ok. 80 000 osób.

PKP Krotoszyn – stacja kolejowa w Krotoszynie, w województwie wielkopolskim, w Polsce. Według klasyfikacji PKP ma kategorię dworca regionalnego^[1]. Przez stację przebiega linia kolejowa nr 281 Oleśnica – Choinice, dzięki której jest połączenie ze stacją Wrocław Główny. Natomiast przez stację nie przechodzi linia kolejowa nr 14, z nią połączony jest łącznicami, dzięki czemu możliwe są biegi pociągów do Leszna i Ostrowa Wlkp.

Tak jak na przykładzie budowy drzewa, które ma na dole korzenie startowe, trzon, a u góry ma rozłożyste gałęzie, oraz nowo powstające gałązki, a pośrodku trzon spinające to drzewo w jedna całość, dlatego na kolejowy szlak komunikacji PKP Nr 281 należy spojrzeć w ten sam sposób, jak na każde rosnące drzewo.

Na Peronie 1, przy z dwoma krawężnikami peronu, są trzy tory kolejowe, przy czym jeden tor spełnia rolę przejazdu składu pociągu Express, pociągu towarowego, bez zatrzymywania się na tym peronie a także do wykonywania manewru, przez maszynistę, elektrowozu lub innego typu maszyny do zaciągu wagonów pasażerskich i towarowych.

A od strony drogi, ul.Dworcovej, od ściany szczytowej budynku dworcowego i od strony mostu kolejowego, jest tor kończący bieg pociągu, przy którym może być wybudowany dodatkowy Peron kolejowy, jako Peron 1.

Mimo, że są dwa perony z czterema krawężnikami, to istnieje, na drodze prawnej, możliwość wszczęcie prac projektowo – budowlanych odnośnie wybudowania dodatkowego peronu z dwoma krawężnikami, wykorzystując kolejowe tory bocznicę towarowo rozładunkową, bez jakiegokolwiek uszczerbku, dla tej bocznicę kolejowo – towarowej.

Będąc na dworcu kolejowym PKP Krotoszyn i w jego okolicach, to można zauważyć dodatkowe odgałęzienie szlaku torowego, które dodatkowo można również wykorzystać dla celów rozładunkowo – postojowych pociągów wszelkiego rodzaju, a które biegnie w kierunku miejscowości: Osusz, jako bezpośrednio graniczącego z miastem Krotoszyn Wlkp.

Ponadto, na tym w skład tego dworca kolejowego wchodzi wielotorowa bocznicą towarowo -rozładunkowa, z której również mogą korzystać pasażerskie kolejowe składy PKP oczekujące na swoją kolejkę odjazdu, wynikającej z aktualnego Rozkładu jazdy pociągu.

Dodatkowa wielotorowa bocznicą kolejowa PKP istnieje przy Niemieckim zakładzie pracy o nazwie: MAHLE, który na trzech godzinowych zmianach zatrudnia ok. 2 000 osób, na odcinku kolejowym: Krotoszyn >>> Durzyn Mahle (gdzie skupia ze sobą, granicząc z przyległymi osiedlami, mieszkańców: Krotoszyna Wlkp., Kobierna, Brzozy, Nowego Folwarku).

Istnieje również możliwość połączenia różnych szlaków kolejowych, na dworcu PKP Krotoszyn, rozbudowując węzeł kolejowy o dodatkowy szlak kolejowy PKP z miasta Krotoszyn - Konin, przez PKP Dobrzyca - PKP Broniszewice – Zagórów, z linią kolejową PKP Nr 7051.

Dane techniczne Stacja PKP Krotoszyn			
Na mapach: 51,701146°N 17,425894°E			
Liczba peronów	2		
Liczba krawędzi peronowych	4	Linie kolejowe	
Kasy	✕	<ul style="list-style-type: none"> • <u>281 Oleśnica – Chojnice</u> • <u>815 Durzyn – Krotoszyn</u> • <u>816 Krotoszyn – Osusz</u> • <u>7051 Krotoszyn – Dobrzyca -Broniszewice – (Zagórów – Konin)</u> 	
Stacja PKP: Zagórów		Linie kolejowePKP	
Dane Techniczne		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Witaszyce – Zagórów</u> 	
Data otwarcia:	1947	1.) Zagórów w Ognopolskiej bazie kolejowej	
Liczba peronów:	1	2.) Zagórów w Atlasie kolejowym Polski, Czech i Słowacji	
Liczba krawędzi peronowych:			

Biorąc powyższe argumenty, wnoszę jak na wstępie tego Wniosku, mając nadzieję na pozytywne przychylenie się do uznania tego Wniosku.

Z poważaniem

Antoni Wierzbicki

Załączniki – internetowe linki zewnętrzne i dodatkowe informacje:

1.) [www.youtube](#) Linia kolejowa PKP 293 PKP Jełowa – Kluczbork, Jełowa - Bukowa Śląska – Syców, Kluczbork – Jełowa – Opole. Tv

1.) Państwowy Rejestr Nazw Geograficznych – miejscowości – format XLSX, Dane z państwowego rejestru nazw geograficznych – PRNG, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, 1 stycznia 2023

↑ Głuchołazy – Park Zdrojowy.. Atrakcje turystyczne Głuchołaz. Ciekawe miejsca Głuchołaz, www.polskaniezwykla.pl [dostęp 2020-06-09].

Głuchołazy-Zdrój – część miasta Głuchołaz, w południowej części miasta^[1].


W Głuchołazach-Zdroju znajduje się Park Zdrojowy powstały pod koniec XIX wieku z inicjatywy Towarzystwa Promenadowego^[2]. W pobliżu znajduje się stacja kolejowa.

2.) Stacja kolejowa PKP Głuchołazy

[https://pl.wikipedia.org/wiki/G%C5%82ucho%C5%82azy_\(stacja_kolejowa\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/G%C5%82ucho%C5%82azy_(stacja_kolejowa))

<https://pl.wikipedia.org/wiki/G%C5%82ucho%C5%82azy>

Gluchołazy



Po prawej pociąg Kolei Czeskich na stacji Głuchołazy (polski odcinek linii kolejowej Śumperk – Karniów).

Po lewej polski skład do Wrocławia.

Dane techniczne

Liczba peronów 2

Liczba krawędzi 3
peronowych

Na mapach: 50°19'35"N 17°23'36"E

Kasy nieczynne

Linie kolejowe

- linia 297 Nowy Światów – Głuchołazy Zdrój
- Linia 333 Głuchołazy – Pokrzywna
- Linia 343 Głuchołazy – Mikulovice
- Linia 292 (CZ) Šumperk – Karniów

3.) Stacja kolejowa PKP Nowy Światów Wikipedia

<https://www.bing.com/search?q=stacja+kolejowa+nowy+%C5%9Awi%C4%99t%C3%B3w+Wikipedia+&qs=n&form=QBRE&sp=1&lq=0&pq=stacja+kolejowa+nowy+%C5%9Bwi%C4%99t%C3%B3w+wikipedia+&sc=11-39&sk=&cvid=4A23D269905C4C20B597302C0A48317B&ghsh=0&ghacc=0&ghpl=>

- Głuchołazy w Ogólnopolskiej Bazie Kolejowej - bazakoleiowa.pl
- Głuchołazy w Atlasie Kolejowym Polski, Czech i Słowacji - www.atlaskolejowv.net

Nowy Światów



Na mapach: 50°22'42"N 17°22'07"E

Dane techniczne

Liczba peronów 3

Liczba krawędzi 3
peronowych

Kasy nieczynne

Linie kolejowe

- Linia 137 Katowice – Legnica
- Linia 251 (D29-1971). Nowy Światów – Sławniowice Nyskie
- Linia 297 Nowy Światów – Głuchołazy Zdrój

Położenie na mapie gminy Głuchołazy



Nowy Świętów


Na mapie: 50°22'42"N 17°22'07"E

4.) Stacja kolejowa PKP Jełowa

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Je%C5%82owa_\(przystanek_kolejowy\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Je%C5%82owa_(przystanek_kolejowy))

- [Jełowa](http://bazakolejowa.pl) w Ogólnopolskiej Bazie Kolejowej – bazakolejowa.pl

Jełowa



Na mapach: 50°47'36,959"N 18°02'50,496"E

Dworzec kolejowy Jełowa

Państwo	 Polska
Województwo	 opolskie
Miejscowość	<u>Jełowa</u>
Data otwarcia	1889
Poprzednie nazwy	Jellowa, Ilnau
Rodzaj	<u>Przystanek osobowy</u>

Dane techniczne

Liczba peronów	3
Liczba krawędzi peronowych	3
Kasy	×

Linie kolejowe

- **293 Jełowa – Kluczbork**
- **301 Opole Główne – Namysłów**

Położenie na mapie gminy Łubniany

Stacja kolejowa w Jełowej była kiedyś stacją węzłową, przejeżdżały tędy pociągi w kierunku Opola i Namysłowa (linia oddana do użytku 1 sierpnia 1889) oraz do Kluczborka. Obecnie zatrzymują się tutaj jedynie autobusy szynowe relacji Opole – Kluczbork.

5.) Stacja kolejowa PKP Bierutów w Ogólnopolskiej bazie kolejowej

Bierutów – stacja kolejowa w Bierutowie, w Polsce, w województwie dolnośląskim, w aglomeracji wrocławskiej, w powiecie oleśnickim.

Na stacji zatrzymują się pociągi Polregio do Wrocławia, Namysłowa, Kluczborka

Wewnątrz dworca znajduje się kasa, poczekalnia i toalety.

Ruch pasażerski

W roku 2018 stacja obsługiwała 700–999 pasażerów na dobę.

W roku 2022 dobową wymiana pasażerska na stacji wynosiła również 700-999 pasażerów.

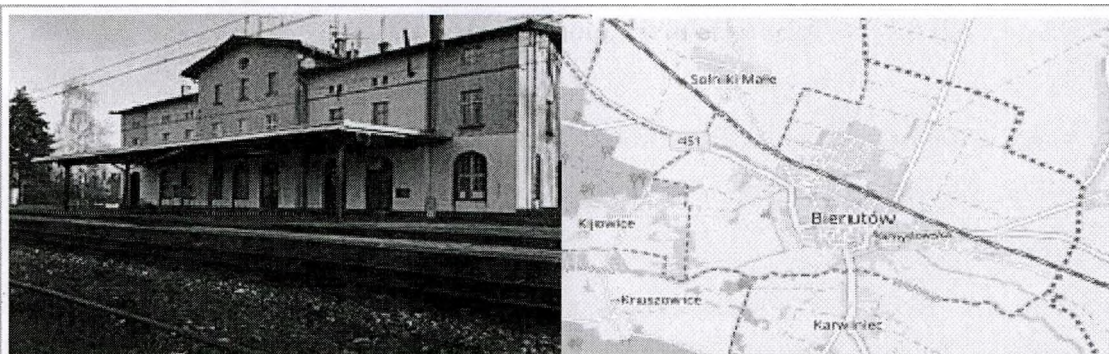
Przypisy

1. ↑ **PKP: Internetowa wyszukiwarka połączeń. rozklad-pkp.pl. [dostęp 2017-06-13]. (pol.).**
2. ↑ **Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce. [w:] utk.gov.pl [on-line]. [dostęp 2021-01-16].**
3. ↑ **Urząd Transportu Kolejowego: Wymiana pasażerska - Dane o stacjach 2022. [dostęp 2023-09-17].**

Linki zewnętrzne

- **Bierutów w Ogólnopolskiej Bazie Kolejowej – bazakolejowa.pl**
- **Bierutów w Atlasie Kolejowym Polski, Czech i Słowacji – www.atlaskolejowy.net**
- **Stacja Bierutów na zdjęciach archiwalnych i współczesnych na portalu dolny-slask.org.pl**
- **Stacja Bierutów na zdjęciach archiwalnych i współczesnych na portalu fotopolska.eu**

Bierutów



<u>Państwo</u>	 <u>Polska</u>
<u>Województwo</u>	 <u>dolnośląskie</u>
<u>Miejscowość</u>	<u>Bierutów</u>
<u>Zarządca</u>	PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu
<u>Data otwarcia</u>	1868
<u>Poprzednie nazwy</u>	Bernstadt
<u>Rodzaj</u>	<u>stacja kolejowa</u>

Dane techniczne

<u>Liczba peronów</u>	2	<u>Położenie na mapie Bierutowa</u> 51°07'42,03"N 17°32'46,07"E
<u>Liczba krawędzi peronowych</u>	3	
<u>Kasy</u>	✓	

Linie kolejowe

- 143 Kalety – Wrocław Popowice WP2

6.) Stacja kolejowa PKP Oleśnica Miasto w Ogólnopolskiej bazie kolejowej

Linia kolejowa nr 281 – częściowo zelektryfikowana linia

kolejowa łącząca Oleśnicę z Chojnicami przez Milicz, Krotoszyn, Jarocin, Wrześnię, Gniezno, Janowiec Wielkopolski, Kcynię, Nakło n.Notecia i Wiecbork. Linia kolejowa znaczenia państwowego na odcinku Oleśnica – Milicz.

Położona w granicach czterech województw – pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego i dolnośląskiego – oraz na obszarze działania PKP PLK Zakładów Linii Kolejowych w Gdańsku i Poznaniu.

Linia na całej długości wyposażona jest w elektromagnesy SHP.

Rozważana jest reaktywacja w przyszłości odcinka Gniezno – Nakło jako jednego z wariantów połączenia kolejowego z Bydgoszczą do Kcyni.

Ponowna reaktywacja połączeń Gniezno – Września – Jarocin miała miejsce od 13

maja 2013 do 28 czerwca 2013. Uruchomiono 2 pary pociągów regio kursujących w dni robocze. 8 czerwca 2018 odbył się przejazd promocyjny, inaugurujący przywrócenie od 10 czerwca 2018 dla potrzeb pracowników budowanej fabryki Volkswagena pod Wrześnią ruchu pociągów na odcinku Jarocin – Gniezno w liczbie 6 par.

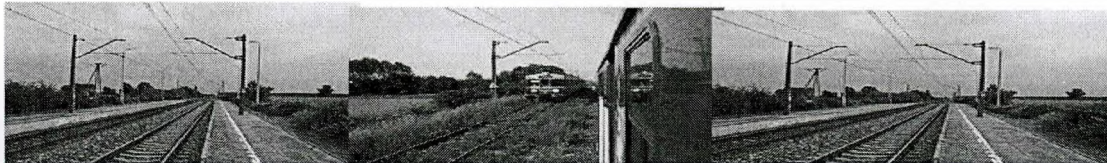
Na przełomie 2015 i 2016 wykonano prace budowlane w Orzechowie (budowa mostu nad Wartą wraz z infrastrukturą towarzyszącą, remont toru nr 1 na odcinku Orzechowo - Żerków), podłączono bocznice do fabryki Volkswagen w Białężycach oraz wyremontowano tor nr 2 na szlaku Miłosław - Września wraz z wydłużeniem głowicy stacyjnej.

Na przełomie 2016 i 2017 rozpoczął się remont odcinka Grabowno Wielkie – Zduny.

Na przełomie lat 2017/2018 planowane były remonty odcinków Orzechowo – Książno i Książno – Chwalibogowo, z czego wykonano remont odcinka Książno – Chwalibogowo w torze nr 1, natomiast na odcinku Orzechowo – Miłosław remont odbył się w późniejszym terminie.

Wybudowany szlak kolejowy Nr 281 ma na celu połączenia Kolej Prawego Brzegu Odry (wiodącą z Wrocławia przez Oleśnicę do Tarnowskich Gór), z trasą Poznań – Toruń.

Nowa linia znacząco skróciłaby czas transportu węgla z GOP-u do portów Bałtyckich.



Przystanek kolejowy
w Marzeninie

Mijanka pociągów Regio –
odcinek Września – Jarocin

Dawna stacja a obecnie
przystanek w Golinie

Linia nr 281

https://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_kolejowa_nr_281

Oleśnica – Chojnice



Dane podstawowe

Zarządca	PKP PLK
Numer linii	281
Tabela SRJP	321
Długość	311,387 ^[1] km
Rozstaw szyn	1435 mm
Sieć trakcyjna	3000 V DC na odcinku Oleśnica – Gniezno
Prędkość maksymalna	120 km/h

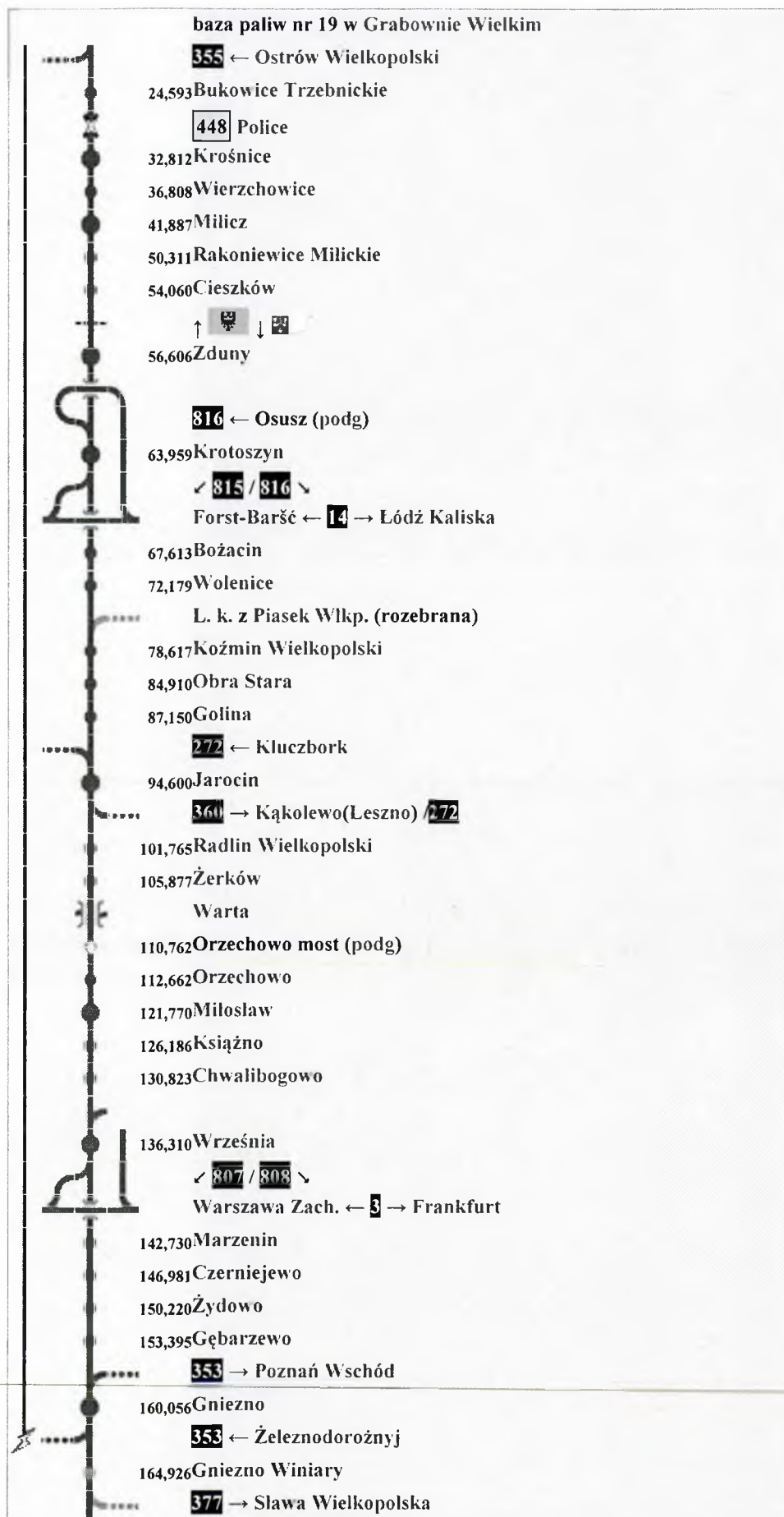


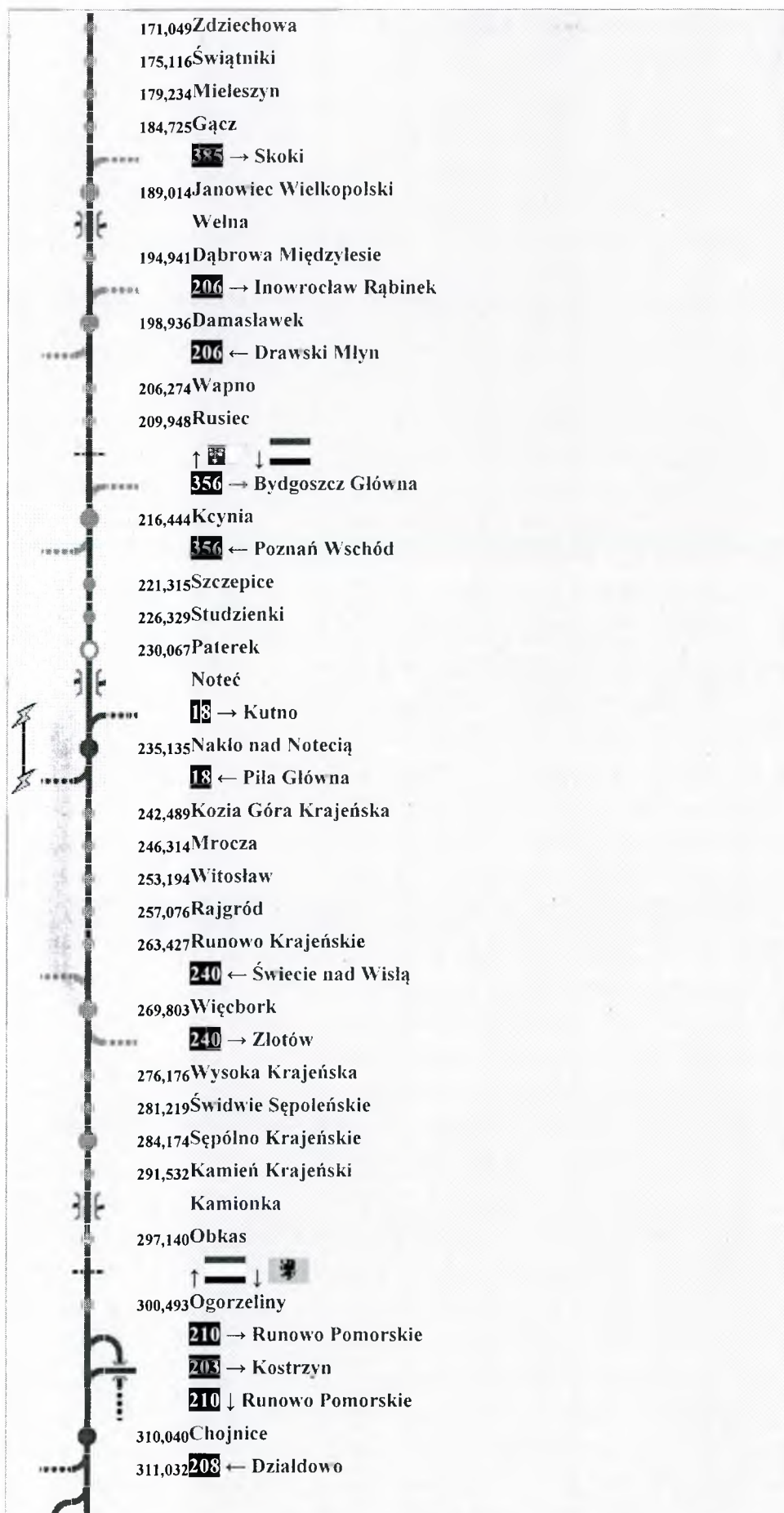
Linia kolejowa nr 18 oraz linia kolejowa nr 281 w Nakle nad Notecią

Przebieg

Legenda









7.) **Twardogóra** – stacja kolejowa w Twardogórze, w Polsce, w województwie dolnośląskim, w powiecie oleśnickim w Ogólnopolskiej bazie kolejowej.

- Twardogóra Sycowska w Atlasie Kolejowym Polski, Czech i Słowacji - www.atlaskolejowy.net

Stacja kolejowa PKP Twardogóra
[https://pl.wikipedia.org/wiki/Twardog%C3%B3ra_\(stacja_kolejowa\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Twardog%C3%B3ra_(stacja_kolejowa))



<u>Państwo</u>	Polska
<u>Województwo</u>	dolnośląskie
<u>Miejscowość</u>	Twardogóra
<u>Data otwarcia</u>	1910
<u>Poprzednie nazwy</u>	Twardogóra Sycowska (do 2018 r.)
Dane techniczne	
<u>Liczba peronów</u>	2
<u>Liczba krawędzi peronowych</u>	3
<u>Kasy</u>	X
Linie kolejowe	
<ul style="list-style-type: none"> • <u>355 Ostrów Wielkopolski – Grabowo Wielkie</u> 	

Rok	Wymiana pasażerska na dobę	
2017	150-199	

2022

300-499

Położenie na mapie Twardogóry: 51°21'37"N 17°28'04"E

8.) Stacja kolejowa PKP Ośno w Ogólnopolskiej Bazie Kolejowej – bazakolejowa.pl

9.) stacja kolejowa PKP Żnin

a.) [Żnin](#) w Ogólnopolskiej Bazie Kolejowej – bazakolejowa.pl

b.) [Żnin](#) w Atlasie Kolejowym Polski, Czech i Słowacji – www.atlaskolejowy.net

Żnin – stacja kolejowa w Żninie, w województwie kujawsko-pomorskim, w Polsce.

Została otwarta w dniu 1 czerwca 1889 roku razem z linią z [Inowrocławia do Wagrowca](#). W dniu 1 października 1905 roku otwarto kolejne połączenie: do [Bydgoszczy](#) przez [Szubin](#).

Od lipca 2011 roku linia do [Inowrocławia](#) jest nieprzejezdna z powodu osunięcia skarpy.

Dane techniczne	
Liczba peronów	2
Liczba krawędzi peronowych	2
Kasy	×
Linie kolejowe	
<u>206 Inowrocław Rąbinek – Żnin</u>	

10.) Stacja kolejowa PKP Morzewiec (Kujawsko Pomorski)

a.) [Historia – Koleiki bydgoska i wyrzyska](#). Bydgosko Wyrzyskie Koleje Dojazdowe. [dostęp 2013-07-22]. (pol.).




b.) [Historia – BWKD](#). Bydgosko Wyrzyskie Koleje Dojazdowe. [dostęp 2013-07-22]. (pol.).

11.) Stacja PKP Witosław w Ogólnopolskiej bazie stacji kolejowych PKP



Stacja PKP Witosław


Widok w kierunku Nakła nad Notecią

Państwo	 Polska
Miejscowość	<u>Witosław</u>
Na mapie	53°14'17,04"N 17°29'03,08"E
Dane techniczne	
Kasy	zlikwidowane lub nieczynne
Linie kolejowe	
• Linia <u>281 Oleśnica – Chojnice</u> 269,803 km	
• 6,376 km	Runowo Krajeńskie  Wysoka Krajeńska 6,973 km
• Linia: <u>Świecie nad Wisłą >>> Złotów</u> 76,832 km	
• 6,681 km	Pęperzyn  Zakrzewska Kolonia 5,771 km

12.) Stacja kolejowa PKP Więcbork



- a.) Więcbork w Atlasie Kolejowym Polski, Czech i Słowacji - www.atlaskolejowy.net
- b.) Więcbork w Ogólnopolskiej Bazie Kolejowej - bazakolejowa.pl

13.) Sypniewo w Ogólnopolskiej Bazie kolejowej

Dworzec kolejowy PKP Sypniewo	
	
Dane techniczne	
Liczba peronów	2
Liczba krawędzi peronowych	3
Kasy	✗ zamknięta lub zlikwidowana
Linie kolejowe	
• Linia <u>Świecie nad Wisłą – Złotów</u>	
Położenie na mapie gminy Więcbork	
53°22'10"N 17°20'00"E	

14.) Borne Sulino w Ogólnopolskiej bazie kolejowej



**Borne Sulinowo – stacja kolejowa w Bornem Sulinowie, w powiecie szczecineckim,
w województwie zachodniopomorskim, w Polsce.**

Borne Sulinowo	
<u>Państwo</u>	 <u>Polska</u>
<u>Województwo</u>	 <u>zachodniopomorskie</u>
<u>Miejscowość</u>	<u>Borne Sulinowo</u>
<u>Data otwarcia</u>	1936
<u>Data zamknięcia</u>	1994
<u>Poprzednie nazwy</u>	Groß Born Linde (do 1945) Борне-Сулиново (1945-1992) Borne Sulinowo (od 1992)
Dane techniczne	
<u>Liczba peronów</u>	2
<u>Liczba krawędzi peronowych</u>	3
<u>Kasy</u>	✗ zlikwidowane lub nieczynna
Linie kolejowe	

- **Linia 425 Łubowo – Borne Sulinowo**



Stacja PKP Złocieniec

<u>Państwo</u>	 <u>Polska</u>
<u>Województwo</u>	 <u>zachodniopomorskie</u>
<u>Miejscowość</u>	<u>Złocieniec</u>
<u>Poprzednie nazwy</u>	Falkenburg (Pommern)

Dane techniczne

Liczba peronów 2

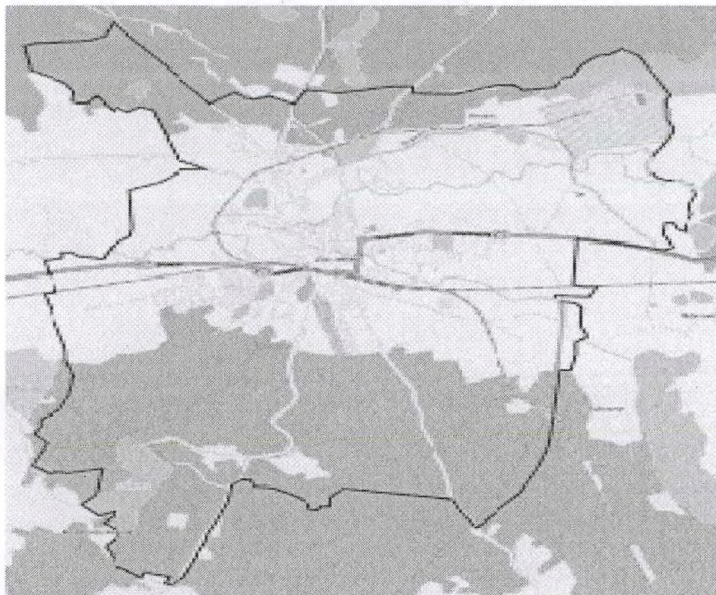
Liczba krawędzi peronowych 3

Kasy ✓

Linie kolejowe

- Linia **210** Choinice – Runowo Pomorskie (113,787 km)
- Linia **410** Grzmiąca – Kostrzyn (65,341 km)

Polożenie na mapie Złocienca



Złocieniec

53°31'40"N 16°01'05"E



Borne Sulinowo

 53°35'08,85"N 16°31'48,86"E

- 15.) Złocieniec w Ogólnopolskiej Bazie Kolejowej – bazakoleiowa.pl

www.Złocieniec w Atlasie Kolejowym Polski, Czech i Słowacji –
www.atlaskolejowy.net

- 16.) Żelechowo Szczecin w Ogólnopolskiej bazie kolejowej

a.) Szczecin Żelechowo w Atlasie Kolejowym Polski, Czech i Słowacji –
www.atlaskolejowy.net

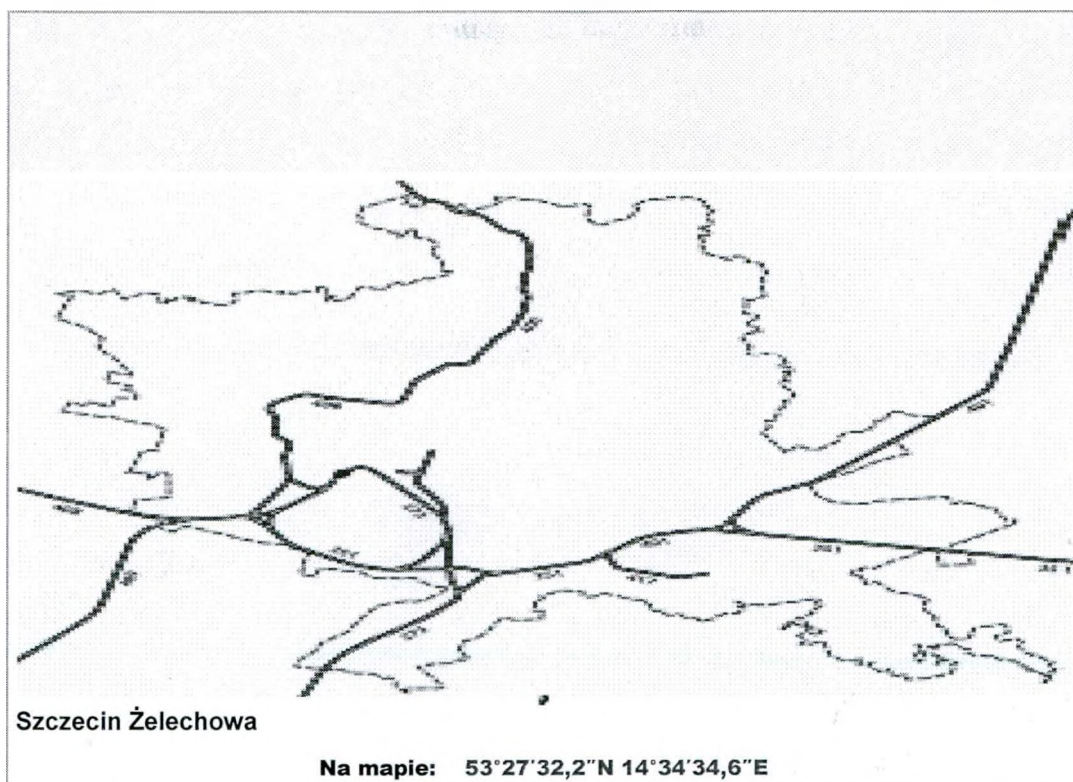
b.) Szczecin Żelechowa. Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
[dostęp 2019-04-19].

Szczecin Żelechowa – przystanek kolejowy położony przy ul. Żelaznej, nieopodal wiaduktu ul. Hożej w centrum osiedla Żelechowa.

Przystanek kolejowy położony ok. 250 m od głównej drogi łączącej Szczecin z Policami. Z Żelechowej prowadzi bocznicą (obsługiwana przez stację Niebuszewo) do dawnej stoczni Vulcan (obecnie Morska Stocznia Remontowa Gryfia). Najbliżej zlokalizowany jest przystanek „Studzienna”

W związku z planowanym uruchomieniem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej przeprowadzona ma zostać modernizacja przystanku obejmująca swoim zakresem remont peronów, budowę wiaty oraz kładki nad torowiskiem, a także utworzenie węzła przesiadkowego

Szczecin Żelechowa	
	
Zarośnięty peron przystanku kolejowego Szczecin Żelechowa	
<u>Państwo</u>	 <u>Polska</u>
<u>Województwo</u>	 <u>zachodniopomorskie</u>
<u>Miejscowość</u>	<u>Szczecin-Północ</u>
<u>Lokalizacja</u>	<u>Żelechowa</u>
<u>Zarządca</u>	<u>PKP Polskie Linie Kolejowe</u>
<u>Data otwarcia</u>	1898
<u>Data zamknięcia</u>	30 września 2002
<u>Poprzednie nazwy</u>	Züllchow Żelechowa Szczecińska Szczecin Żelechowo
<u>Rodzaj</u>	towarowa
Dane techniczne	
<u>Liczba peronów</u>	1
<u>Liczba krawędzi peronowych</u>	2
<u>Kasy</u>	nieczynne
Linie kolejowe	
<ul style="list-style-type: none"> • <u>406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński</u> 	



17.) **Stacja kolejowa Ueckermünde, Seebad Ueckermünde (D)**

Ueckermünde




Herb

<u>Państwo</u>	 <u>Niemcy</u>
<u>Kraj związkowy</u>	 <u>Meklemburgia-Pomorze Przednie</u>
<u>Powiat</u>	<u>Vorpommern-Greifswald</u>
<u>Zarządzający</u>	<u>Gerd Walther</u>
<u>Powierzchnia</u>	84,69 km ²
<u>Wysokość</u>	4 m n.p.m.

Populacja (31.12.2008)

- liczba ludności 10 210
- gęstość 121 os./km²

Nr kierunkowy 039771

Kod pocztowy 17373

Tablice rejestracyjne VG, ANK, GW, PW, SBG, UEM, WLG

Podział miasta 4 dzielnice



Położenie na mapie Meklemburgii-Pomorza Przedniego


Ueckermünde Na mapie: 53°44'N 14°02'E

18.) Stacja kolejowa Anklam (D)

Stacja kolejowa: Anklam

Na mapach: 53°51'21,67"N 13°42'06,16"E



Państwo  Niemcy



Kraj związkowy  Meklemburgia-Pomorze Przednie

Miejscowość Anklam

Dane techniczne

Liczba peronów	2
Liczba krawędzi peronowych	2
Kasy	czynne

19.) **Greifswald – stacja kolejowa w Greifswald, w kraju związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie, w Niemczech.
Znajdują się tu 2 perony.**

Stacja kolejowa Greifswald	
	
Państwo	 <u>Niemcy</u>
Kraj związkowy	 <u>Meklemburgia-Pomorze Przednie</u>
Miejscowość	<u>Greifswald</u>
Na mapach:	54°05'34"N 13°22'13"E
Dane techniczne	
Liczba peronów	2
Liczba krawędzi peronowych	3
Kasy	czynne
<p>Położenie na mapie Meklemburgii-Pomorza Przedniego</p> <p>Linia kolejowa: Greifswald – Grimmen – Tribsees – lokalna linia kolejowa biegnąca przez teren kraju związkowego <u>Meklemburgia-Pomorze Przednie</u>, w północnych <u>Niemczech</u>.</p>	

Łączy Greifswald przez Grimmen z Tribsees. Linia została otwarta w 1896.

20.) **Stacja kolejowa Grimmen**

Grimmen – miasto w Niemczech, w kraju związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie, w powiecie Vorpommern-Rügen. Do 3 września 2011 siedziba powiatu Nordvorpommern.

Linia kolejowa nr 6786 Grimmen Schützenplatz-Grimmen

Linia kolejowa Greifswald – Grimmen – Tribsees

Dane podstawowe

<u>Zarządca</u>	<u>DB Netz</u>
<u>Numer linii</u>	6786 Grimmen Schützenplatz-Grimmen
<u>Długość</u>	50,5 km
<u>Rozstaw szyn</u>	1435

21.) **Stralsund (D) (ludność: 59 139)**

Nadbałtyckie miasto powiatowe i hanzeatyczne w niemieckim kraju związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie, siedziba powiatu Vorpommern-Rügen. Leży nad cieśniną Strelasund i ma połączenie kolejowe i drogowe z największą wyspą Niemiec – Rugią. Z tego też powodu Stralsund nazywany jest bramą Rugii. Stralsund uzyskał prawa miejskie w 1234. W 2002 Stare Miasto Stralsundu zostało wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO (wspólnie ze starówką Wismaru).

Jest największym miastem Pomorza Przedniego^[1] i należy do najważniejszych miast kraju związkowego, w którym wraz z Greifswaldem (z którym tworzy duocentryczny ośrodek) pełni funkcję jednego z głównych ośrodków gospodarczych (niem. *Oberzentrum*). W mieście znajdują się siedziby niektórych nadrzędnych władz: sądu administracyjnego, sądu federalnego, urzędu finansowego, urzędu zaopatrzenia i adwokatura państwowa

Podział administracyjny

Powierzchnia miasta wynosi 38,97 km², co przy liczbie mieszkańców wynoszącej 59 139 (dane z roku 2016) pozwala zaliczyć Stralsund do najgęściej zaludnionych miast Meklemburgii-Pomorza Przedniego (1518 os./km²).

Miasto hanzeatyckie Stralsundu dzieli się na następujące obszary miasta, tudzież dzielnice:

Nr	Obszar miasta	Liczba mieszkańców	Nr	Dzielnica	Mieszkańcy (dane z 2016)
01	Altstadt	6061	011	Altstadt	5754
			012	Hafeninsel	25
			013	Bastionengürtel	282
02	Knieper	25223	021	Kniepervorstadt	6176
			022	Knieper Nord	6618
			023	Knieper West	12429
03	Tribseer	10163	031	Tribseer Vorstadt	5302
			032	Tribseer Siedlung	3481
			033	Tribseer Wiesen	1251
			034	Schrammsche Mühle	129
04	Franken	6629	041	Frankenvorstadt	5253
			042	<u>Dänholm</u>	202
			043	Franken Mitte	389

Nr	Obszar miasta	Liczba mieszkańców	Nr	Dzielnica	Mieszkańcy (dane z 2016)
			044	Frankensiedlung	785
05	Stadtgebiet Süd	4007	051	Andershof	3366
			052	Devin	567
			053	Voigdehagen	74
06	Lüssower Berg	225			
07	Langendorfer Berg	312			
08	Grünhufe	6519	081	Stadtkoppel	318
			082	Vogelsang	2553
			083	Grünthal-Viermorgen	3579
			084	Freienlande	69

Do miasta należą także niektóre tereny w pobliżu Stralsundu, jak również na wyspach Ruqii, Hiddensee oraz Ummanz.

Sąsiednie gminy

Więszymi miastami w pobliżu Stralsundu są Greifswald i Rostock. W bliskiej okolicy znajdują się poza tym miasta Barth oraz Ribnitz-Damgarten.

Linia kolejowa Stralsund – Rostock – zelektryfikowana jednotorowa magistrala kolejowa biegnąca przez teren kraju związkowego Meklemburgia-Pomorze Przednie, w północnych Niemczech. Łączy Stralsund przez Ribnitz-Damgarten z Rostockiem. Jest częścią projektu Verkehrsprojekte Deutsche Einheit nr 1 (Lubeka–Rostock–Stralsund).

Przypisy

1. ↑ *Interaktywna mapa linii kolejowych. DB Netz. [dostęp 2018-05-14]. (niem.).*
2. ↑ *Eisenbahnatlas Deutschland. 9. Auflage. Schweers+Wall, Aachen 2014, ISBN 978-3-89494-145-1.*



Dane podstawowe

<u>Zarządca</u>	<u>DB Netz</u>
Numer linii	6322
Tabela <u>SRJP</u>	190
Długość	72 km
<u>Rozstaw szyn</u>	1435 mm
<u>Sieć trakcyjna</u>	15 kV 16,7 Hz ~




Wniosek o uruchomienie kolejowego pasażerskiego
Głucholazy Zdrój >>> Opole >>> Oleśnica >>> Kłodzko >>> Wrocław >>> Złotów >>> Jastrowie >>> Borne Sulinowo >>> Złocieniec >>> Szczecin >>> Rostock (D)

Przebieg

Legenda

[2]

-  **6081** ↑ Angermünde, **6088** ↑ Berlin
-  **6321** ← Sassnitz
-  0,0 Stralsund Hbf
-  **!** → Tribsees
-  2,6 Stralsund Grünhufe
-  4,1 Langendorf (Strals)
-  7,7 Pantelitz
-  10,1 Martensdorf
-  13,1 Kummerow
-  **105**
-   19,0 Velgast
-  **!** → Tribsees
-  **6778** ← Barth
-  Barthe
-  22,6 Starkow
-  24,9 Buchenhorst
-  28,5 Langenhanshagen

🚪	34,1 <u>Altenwillershagen</u>
🚪	← Lotnisko Pütnitz (do 1993)
🚪	39,7 <u>Ribnitz-Damgarten Ost</u>
🚪	<u>Recknitz</u>
🚪	105
🚪	43,3 <u>Ribnitz-Damgarten West</u>
🚪	← Faserplattenwerk (do 1994)
🚪	105
🚪	48,9 <u>Altheide</u>
🚪	53,2 <u>Gelbensande</u>
🚪	→ Militär Schwarzenpfost (do 1994)
🚪	55,6 <u>Schwarzenpfost</u>
🚪	56,6 <u>Rövershagen Krug</u>
🚪	6943 ← <u>Graal-Müritz</u>
🚪	57,7 <u>Rövershagen</u>
🚪	61,6 <u>Mönchhagen</u>
🚪	6949 → Poppendorf
🚪	64,8 <u>Bentwisch</u>
🚪	66,5 19
🚪	6443 ← Rostock Seehafen Nord
🚪	6443 ↔ Rostock – Rostock Seehafen Nord
🚪	68,7 P. odg. Riekdahl 6443 ← Rostock Seehafen Nord
🚪	70,0 <u>Rostock-Kassebohm</u>
🚪	<u>Warnow</u>
🚪	← <u>Rostock Gbf</u>
🚪	← dworzec towarowy

↑	71,4P. odg. Warnowbrücke West → Schwaan
↓	← Rostock Güterbahnhof
↑	6446 → Bad Kleinen, 6929 → Tribsees, 6325 → Neustrelitz
📍	72,6 Rostock Hbf
⋮	6325 ↓ Warnemünde, 6921 ↓ Wismar

22.) Stacja kolejowa **Rostock**

Rostock, Hanse- und Universitätsstadt Rostock – miasto na prawach powiatu w kraju związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie w północno-wschodnich Niemczech. Miasto to położone jest nad rzeką Warnow, w odległości ok. 12 km od jej ujścia do Zatoki Meklemburskiej na Morzu Bałtyckim. Jest uznawany za jedyną w landzie tzw. regiopolię (*Regiopole*). W czasach NRD Rostock był stolicą okręgu. Liczy 208 886 mieszkańców.





















Po Lubece i Kilonii jest trzecim co do wielkości niemieckim portem morskim nad Bałtykiem. Jest jednocześnie największym (ludnościowo i powierzchniowo) miastem Meklemburgii-Pomorza Przedniego, chociaż nie jest jego stolicą (jest nią Schwerin).

Linia kolejowa Bad Kleinen – Rostock – dwutorowa, zelektryfikowana główna linia kolejowa w Meklemburgii-Pomorzu Przednim. Jest to jedna z najstarszych i najważniejszych linii kolejowych w Meklemburgii i stanowi część głównej linii Lipsk - Magdeburg - Schwerin - Rostock.

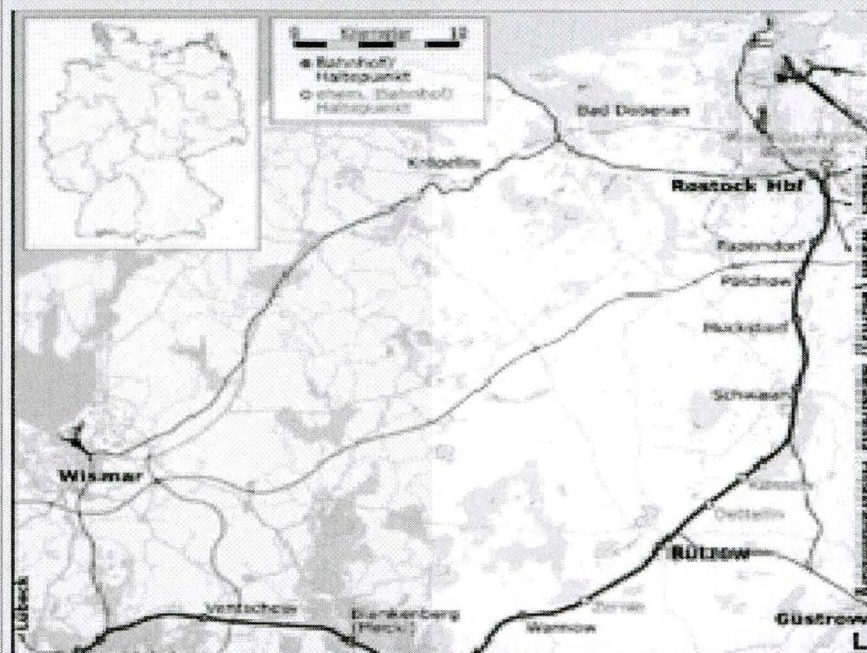
Linia kolejowa nr 6443 (Rostock–Rostock Seehafen Nord), 6448 (Kavelstorf–Rostock Seehafen)	
Linia Rostock – Rostock - Seehafen Nord	
Dane podstawowe	
<u>Zarządca</u>	<u>DB Netz</u>
<u>Numer linii</u>	6443 (Rostock–Rostock Seehafen Nord), 6448 (Kavelstorf–Rostock Seehafen)
<u>Długość</u>	7,4 km
<u>Rozstaw szyn</u>	1435 mm
<u>Sieć trakcyjna</u>	15 kV 16,7 Hz ~
<u>Prędkość maksymalna</u>	100 km/h

Legenda

[2]

-  **9,2**Rostock Seehafen Nord
-  **Połączenia z portem**
-  **Połączenia m.in. do parku przemysłowego Hinrichsdorf**
-  **19**
-  **7,2**Rostock Seehafen Bahnbetriebswerk
-  **6,3**Rostock Toitenwinkel
-  **4,8**Rostock Hinrichsdorfer Straße
-  **Połączenie z tramwajami Rostock**
-  **4,4**Rostock Seehafen
-  **3,1**Rostock Dierkow
-  **2,9/11,4**Rostock Seehafen Süd
-  → Stralsund
-  **P. odg. Riekdahl, **6322** → Stralsund**
-  **0,0/6,0**P. odg. Cassebohm/Neuroggentin
-  ↓ Rostock
-  ****6929** ↔ Rostock - Tessin**
-  ****205** ← Rostock**
-  **20**
-  **0,0**Kavelstorf
-  ****205** ↓ Neustrelitz**

Linia kolejowa nr Bad Kleinen–Bützow: 1122, Bützow–Rostock: 6446



Dane podstawowe

<u>Zarządca</u>	DB Netz
<u>Numer linii</u>	Bad Kleinen–Bützow: 1122, Bützow–Rostock: 6446 ^[1]
<u>Długość</u>	71 km
<u>Rozstaw szyn</u>	1435 mm
<u>Sieć trakcyjna</u>	15 kV 16,7 Hz ~
<u>Prędkość maksymalna</u>	Ventschow - Schwaan: 160 km / h, Pozostała część trasy: 120 km / h km/h

Przebieg

Legenda

[2]

	1122 ↑ <u>Lübeck Hauptbahnhof</u>
	1122 ← <u>Schwerin Hauptbahnhof</u>
	59,3 <u>Bad Kleinen</u>
	1122 → <u>Wismar</u>
	<u>Wallensteingraben</u>
	67,6 <u>Ventschow</u>
	14
	<u>Brüeler Bach</u>
	6936 → <u>Wismar</u>
	76,8 <u>Blankenberg (Meckl)</u>
	192
	6936 ← <u>Karow (Meckl)</u>
	<u>Po Friedrichswalde (Meckl),</u> 81,2 (dawny. Gbf)
	87,5 <u>Warnow</u>
	89,7 <u>Warnow (Meckl)</u>
	93,2 <u>Zernin</u>
	99,9 <u>Bützow</u>
	-0,2
	0,0 1122 ← <u>Güstrow</u>
	4,2 <u>Oettelin</u>
	6,5 <u>Kassow</u>
	<u>P.</u> 12,0 odg. <u>Schwaan</u> , 6445 → <u>Güstrow</u>
	14,1 <u>Schwaan</u>
	16,9 <u>Warnow</u>
	19,3 <u>Huckstorf</u>



Linia kolejowa: **Bad Kleinen – Rostock** – dwutorowa, zelektryfikowana główna linia kolejowa w Meklemburgii-Pomorzu Przednim. Jest to jedna z najstarszych i najważniejszych linii kolejowych w Meklemburgii i stanowi część głównej linii Lipsk - Magdeburg - Schwerin - Rostock.

Trasa:

Z dworca Bad Kleinen trasa biegnie w kierunku wschodnim, początkowo północnym brzegiem jeziora Schwerin, przez tereny bogate w lasy i jeziora.

Przed stacją Blankenberg (Meckl) przez linię przebiega trasa zamkniętej w 1998 roku linii kolejowej Wismar - Karow. Stacja na linii Wismar - Karow znajduje się na południe od głównej stacji kolejowej. Dolina rzeki o tej samej nazwie znajduje się w pobliżu zamkniętej dla ruchu osobowego stacji kolejowej Warnow (Meckl). Trasa skręca na północny wschód. Za stacja kolejowa Bützow, która znajduje się tuż za miastem, linia rozgałęzia się w kierunku Güstrow. Inna trasa z Güstrow łączy się na południe od stacji Schwaan. Po Schwaan ponownie krzyżuje się Warnow. Przed Rostockiem stara linia odchodzi do Friedrich-Franz-Bahnhof. Zakręt do głównego dworca kolejowego to jedyny jednotorowy odcinek trasy i biegnie równoległe do toru z Neustrelitz/Tessin.

Przypisy

1. ↑ Interaktywna mapa linii kolejowych. DB Netz. [dostęp 2019-03-17]. (niem.).
2. ↑ Eisenbahnatlas Deutschland. 9. Auflage. Schweers+Wall, Aachen 2014, ISBN 978-3-89494-145-1.