

Damian Lewczuk

Członek Stowarzyszenia

Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

**DEBATA**  
**NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH**  
**KOLEI W POLSCE**

**Wschodnia Magistrala Kolejowa jako impuls rozwoju Polski Wschodniej poprzez  
stworzenie możliwości nowych połączeń w ruchu osobowym i towarowym**

Rozważając kwestię stanu i potrzeb rozwojowych kolei w Polsce nie sposób pominąć ważkiego tematu, dotyczącego rozwoju infrastruktury w zakresie budowy nowych linii kolejowych i poprawy parametrów linii istniejących. Jest to problematyka o tyle ważna, że w ciągu ostatnich 30 lat w zasadzie nie budowano nowych linii kolejowych (za wyjątkiem krótkich łączników w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej czy do lotnisk np. w Warszawie, w Lublinie), a skupiano się jedynie na modernizacjach. Częstokroć jednak wieloletnie modernizacje ważnych szlaków kolejowych nie doprowadziły do znaczącej poprawy parametrów w zakresie przepustowości czy dopuszczalnej prędkości, pomimo poniesionych ogromnych kosztów. Przeciagające się prace budowlane w wielu przypadkach spowodowały odwrócenie się pasażerów od kolei. W ostatnich latach trend ten został jednak przełamany, podróżni zaczęli częściej korzystać z kolei (pandemia COVID-19 w 2020 i 2021 r. zahamowała wzrosty). W zakresie kolejowych przewozów towarowych mamy do czynienia nie z systematycznym obniżaniem się udziału kolei w przewozach. Nadzieją jest wzrost transportu kontenerów.

Aby pozwolić na ponowne odbicie w zakresie przewozów osobowych po pandemii i sprostać wymaganiom przeobrażającego się rynku przewozów towarów kolejją, gdzie coraz większy udział ma przewóz kontenerów (również w ramach tzw. intermodalu), konieczne są inwestycje w nowe linie kolejowe, które stworzą sprawną sieć połączeń i umożliwią przewozy

w relacjach krajowych i międzynarodowych dziś nieobsługiwanych lub o niesatysfakcjonującym czasie przejazdu. Przykładem takiego projektu jest Wschodnia Magistrala Kolejowa.

W końcu listopada 2017 r. przedstawiciele Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, PKP PLK i województw Polski Wschodniej podpisali umowę o powiązaniu ich stolic nowoczesnymi połączeniami kolejowymi. Zadania te zostały wpisane do Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.

Zgodnie z podjętymi wówczas zobowiązaniami Wschodnia Magistrala Kolejowa miała doprowadzić do bezpośredniego powiązania kolejowego stolic województw Polski Wschodniej. Wskazano też, że magistralę tworzy ciąg linii kolejowych: Olsztyn – Korsze – Kętrzyn – Giżycko – Ełk – Białystok – Czeremcha – Siedlce – Łuków – Dęblin – Lublin – Kraśnik – Tarnobrzeg – Kolbuszowa – Rzeszów wraz z odgałęzieniem do Kielc: Tarnobrzeg – Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko – Kielce.



Powyższe działania doprowadziły do przeprowadzenia w ostatnich latach kilku znaczących modernizacji i remontów linii kolejowych tworzących Wschodnią Magistralę Kolejową, co spowodowało poprawę stanu infrastruktury i umożliwiło m.in. wznowienie po kilkunastu latach ruchu pasażerskiego, jak chociażby w przypadku linii kolejowej nr 30 Łuków-Lublin Północny.

Przedmiotowe prace inwestycyjne, choć niewątpliwie potrzebne, to jednak tylko doraźne, powinny stanowić dopiero początek realizacji dużego projektu, zakładającego

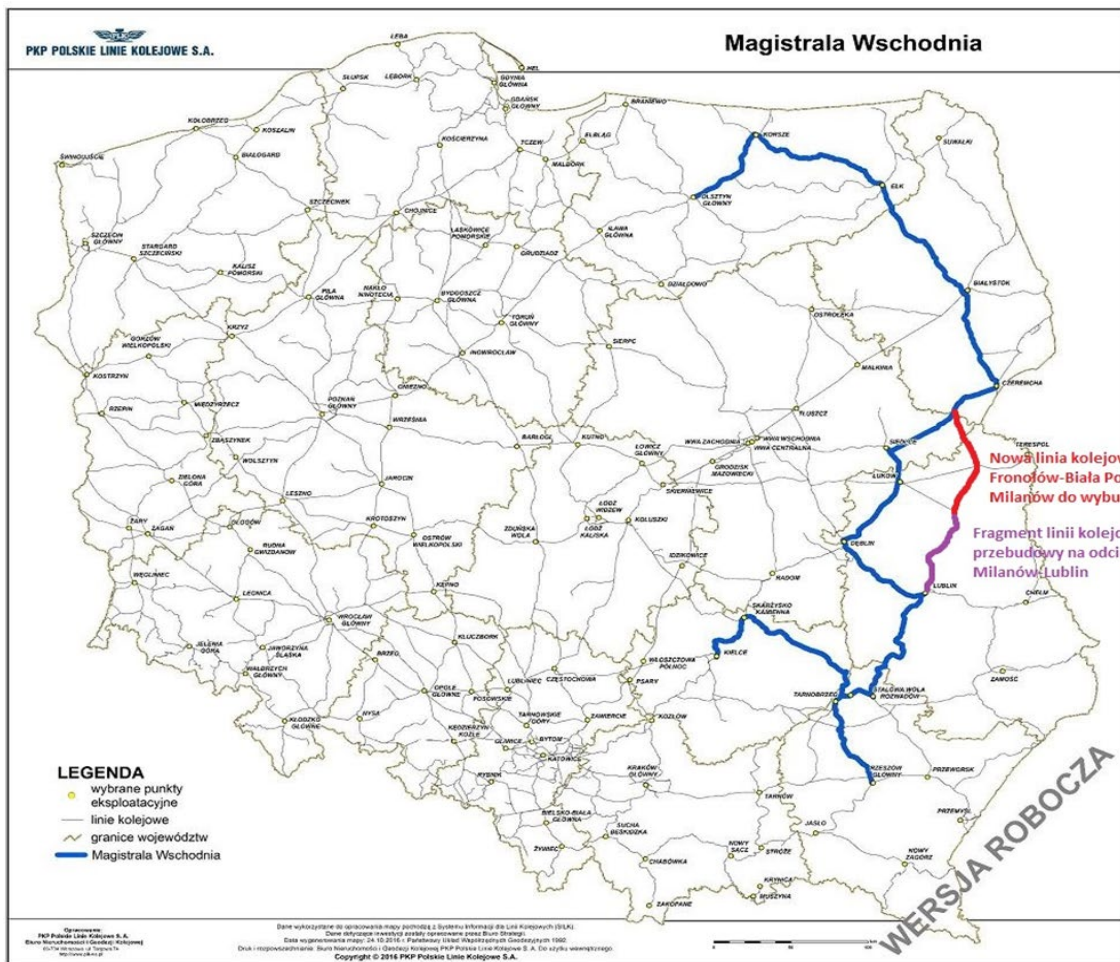
stworzenie magistrali kolejowej w prawdziwym tego słowa znaczeniu, magistrali kolejowej przez duże M, zapewniającej odpowiednie parametry w zakresie przepustowości i prędkości składów.

W tym zakresie konieczne jest podjęcie działań, które doprowadzą do umieszczenia na liście priorytetów inwestycyjnych i zapisania do Krajowego Programu Kolejowego na kolejne lata nowych zadań inwestycyjnych, obejmujących m.in.

- elektryfikację i budowę drugiego toru na liniach kolejowych nr 30, 31 i 32;
- budowę drugiego toru na zelektryfikowanej w ostatnim czasie linii kolejowej nr 68;
- poprawę parametrów linii kolejowych łączących Stalową Wolę z Rzeszowem.

Najważniejszym jednak wyzwaniem, zapewniającym osiągnięcie optymalnych parametrów, jest „wyprostowanie” Wschodniej Magistrali Kolejowej poprzez budowę nowej, zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej, stanowiącej spinacz linii kolejowej nr 30 i 31.

Potrzebę taką dostrzegł rząd, umieszczając w wykazie linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe (rozporządzenie Rady Ministrów z 14 maja 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym, Dz.U. z 2019 r. poz. 899)) linię kolejową nr 631 Milanów – Biała Podlaska – Fronołów.



Linia kolejowa nr 631 o długości około 98 km ma powstać w ramach komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego jako fragment szprychy nr 12 - ciągu komunikacyjnego łączącego Stalową Wolę, Lublin, Białą Podlaską i Białystok. Przygotowania do budowy linii mają rozpocząć się w 2023 roku, a sama budowa ma zakończyć się w 2034 roku.



Kolejnym istotnym działaniem, bez którego budowa nowej linii kolejowej nr 631 nie będzie miała sensu, jest elektryfikacja i budowa drugiego toru na linii kolejowej Lublin-Łuków Północny, na której to linii po kilkunastu latach przywrócono ruch kolejowy, dzięki przeprowadzeniu prac remontowych w celu stworzenia objazdu na czas remontu linii kolejowej nr 7. Skala zainteresowania podróżnych, uruchomionymi w następstwie powyższego połączeniami, potwierdziła potencjał, jaki drzemie w tej linii kolejowej w skali wojewódzkiej i międzyregionalnej.

Aby uwolnić ten potencjał w pełni, należy podjąć intensywnie działania na rzecz niezwłocznego rozpoczęcia prac przygotowawczych, studialnych i planistycznych. Kroki w tym zakresie przedsięwzięło Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, które 6 marca 2020 r. w Radzynie Podlaskim było współorganizatorem konferencji „Rozwój kolei w województwie lubelskim”. Podczas spotkania 20 samorządowców z województwa lubelskiego podpisało dokument, będący apelem do ministra aktywów państwowych i ministra infrastruktury o podjęcie pilnych działań w zakresie przedmiotowej inwestycji na linii kolejowej nr 30 oraz linii kolejowej nr 631.

Realizacja powyżej wskazanych inwestycji pozwoliłaby stworzyć kolejową alternatywę dla drogowej trasy S19 (Via Caraptia) i będzie stanowić najkrótsze kolejowe połączenie miast wojewódzkich Polski Wschodniej: Rzeszowa, Białegostoku i Lublina. Obecnie uruchomienie połączeń pasażerskich pomiędzy Białymstokiem a Lublinem nie jest opłacalne z uwagi na nieatrakcyjny czas przejazdu (trasa odbiega od południkowej linii prostej,

dodatkowo konieczność zmiany trakcji z elektrycznej na spalinową z uwagi na przeważające odcinki niezelektryfikowane).

Przede wszystkim jednak będzie miała niebagatelne znaczenie gospodarcze dla środkowo-wschodniego regionu Polski. Dzięki jej wybudowaniu w Białej Podlaskiej powstanie nowy ważny węzeł kolejowy. Bliskie sąsiedztwo autostrady A2, trasy S19 Via Carpatia oraz Suchego Portu Przeładunkowego w Małaszewiczach, stanowiącego istotny element Nowego Jedwabnego Szlaku, uzupełnione o nową linię kolejową w relacji Północ-Południe, uczyni region Południowego Podlasia i Lubelszczyzny niezwykle atrakcyjnym pod względem gospodarczym. Bardzo korzystnie wpłynie na rozwój przedsiębiorczości, a co za tym idzie powstanie nowych miejsc pracy.

Ponadto powstaną nowe połączenia Małaszewicz na północ i południe Polski, a nawet Europy, co będzie stanowić dodatkowy bodziec rozwoju przewozów towarowych, w tym intermodalnych. Przyczyni się to także do wykorzystania ogromnych możliwości Parku Logistycznego w Małaszewiczach, który powstanie po zakończeniu ogromnej przebudowy infrastruktury, planowanej przez Cargotor w latach 2022-2026 (szacunkowa wartość prac to nawet 4mld zł).

Nie do przecenienia jest też aspekt społeczny powstania nowej linii kolejowej o parametrach magistralnych, która umożliwi dojazd z Białej Podlaskiej do stolicy województwa w Lublinie w czasie około 70 min (aktualny czas przejazdu samochodem wynosi ponad 2h). W stolicy województwa lubelskiego studiują setki studentów z Białej Podlaskiej, Radzyna Podlaskiego, Parczewa i okolic, do szpitali i urzędów codziennie musi dojechać wiele obywateli – wszyscy skazani są nie niekomfortowe i długie podróże transportem drogowym.

Ponadto uruchomione zostać mogą nowe połączenia międzywojewódzkie Białystok-Lublin czy Białystok-Rzeszów, co dzięki atrakcyjnemu czasowi przejazdu pozwoli na istotne wzmocnienie trendu wzrostowego w zakresie liczby pasażerów.

Damian Lewczuk