

# Czynniki wpływające na wykorzystanie kolejowych przewozów regionalnych na przykładzie województwa lubelskiego

Marek GRAFF<sup>1</sup>

## Streszczenie

Modernizacja kolei, czyli remonty infrastruktury oraz zakupy nowego taboru plus modernizacje eksploatowanych pojazdów na terenie województwa lubelskiego, z powodzeniem jest realizowana od kilkunastu lat wraz z pojawieniem się funduszy pomocowych UE. Pierwszą inwestycją była budowa krótkiej linii kolejowej (< 4 km) na lotnisko cywilne pod Lublinem zrealizowana w ramach przygotowań do EURO 2012 (linia oddana do eksploatacji po koniec 2012 r.), czyli mistrzostw w piłce nożnej Europy organizowanych przez Polskę i Ukrainę. Wkrótce pojawiły się kolejne inwestycje – elektryfikacja LK 68 Lublin – Stalowa Wola oraz modernizacja LK 7 Warszawa – Lublin, czy przebudowa stacji Lublin Główny. Wykonano także rewitalizację LK 30 Łuków – Lublin oraz prace na LK 72 Zamość – Hrubieszów. Dodatkowo, ukończono przebudowę stacji w Białej Podlaskiej, Małaszewiczach i Terespolu wraz z modernizacją LK 2 pełniących istotną rolę w komunikacji towarowej z Rosją i Białorusią, której znaczenie zmniejszyło się po lutym 2022 r. (inwazja Rosji na Ukrainę). Sukcesywnie modernizowana jest LHS, której znaczenie w komunikacji z Ukrainą obecnie bardzo wzrosło. Nie uruchomiono jednak kolei aglomeracyjnej, łączącej Lublin z Chełmem i Zamościem oraz miastami powiatowymi: Puławami, Kraśnikiem i Parczewem czy Lubartowem (obecnie powstaje koncepcja lubelskiej kolei aglomeracyjnej).

**Słowa kluczowe:** Lublin, Program Polska Wschodnia, Program Kolej+, modernizacja, LK 7, LK 68, LHS

## 1. Wprowadzenie

Lubelszczyzna jest wschodnim regionem Polski, graniczącym z Ukrainą i Białorusią od wschodu, zatem na terenie ww. regionu znajduje się sieć kolejowa także o rozstawie 1520 mm, i to nie tylko na stacjach granicznych, ale także w postaci linii LHS. Kluczowy ośrodek regionu – Lublin jest połączony z Warszawą linią magistralną (LK 7), w ostatnich kilku latach zmodernizowaną do prędkości 160 km/h. Znaczna część linii kolejowych na terenie Lubelszczyzny jest zelektryfikowana, choć do jednego z dawnych miast wojewódzkich – Zamościa nadal bieżą linie nieelektryfikowane (rys. 1). Poza zrealizowaną w 2020 r. elektryfikacją północnego odcinka LK 68 Lublin Zemborzycy – Stalowa Wola Rozwadów, planowane są inne elektryfikacje np. linii Lublin – Parczew – Łuków, czy linii do Zamościa. W ramach realizacji programu Polska Wschodnia zmodernizowano stacje graniczne, co obejmowało zarówno sieć kolejową 1435 mm, jak i 1520 mm – Dorohusk, Terespol i Małaszewicze (bez Hrebennego). W obrębie stacji

w Dorohusku znajdował się dawny WRP (wojskowy rejon przeładunkowy), który zbudowano na potrzeby militarne armii sowieckiej (użytkowany do początku lat 90.). Był on wyposażony m.in. w urządzenia do przelewania produktów naftowych, a część z nich okazała się przydatna podczas międzynarodowej pomocy dla Ukrainy walczącej z inwazją Rosji. Natomiast przejście graniczne w Terespolu, czy raczej kompleks stacji przeładunkowych przy stacji Terespol (dodatkowo, Kobyłany i Małaszewicze) zostało rozbudowane wraz z rosnącymi potrzebami w ramach rozwijania Nowego Jedwabnego Szlaku / Jednego Pasa Jednego Szlaku, czyli przewozów kontenerowych z Chin do Europy. Stacja graniczna w Hrebennem nie była modernizowana ponieważ jest wykorzystywana wyłącznie w ruchu pasażerskim o niewielkim natężeniu, a rolę najbliższej towarowej stacji granicznej z Ukrainą pełni stacja Werchrata na LK 101, wyposażona w sieć kolejową obu rozstawów (1435 / 1520 mm). Budowa nowego przejścia granicznego we Włodawie, w tym mostu przez Bug, ewentualnie budowa odcinka 1520 mm Włodawa

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



którą także zelektryfikowano. Jedną z większych inwestycji na terenie województwa lubelskiego jest kompleksowa modernizacja stacji Lublin Główny (wymiana nawierzchni, sieci trakcyjnej, urządzeń srk itp.), połączona m.in. z budową nowego przystanku Lublin Zachodni, a także jednotorowej zelektryfikowanej łącznicy pomiędzy LK 7 i LK 68 (LK 588, Lublin Rury R3 – Lublin Rury R12; 0,98 km) w 2022 r., co pozwala na wyeliminowanie konieczności zmiany kierunku na stacji Lublin Gł. oraz podnosi przepustowość tej stacji. Zrealizowana elektryfikacja LK 71 na Podkarpaciu (Rzeszów – Ocice) umożliwiła uruchamianie pociągów dalekobieżnych relacji Warszawa – Lublin – Rzeszów z użyciem taboru elektrycznego, w szczególności elektrycznych zespołów trakcyjnych na całej trasie. Zakończenie elektryfikacji LK 68 (realizacja w latach 2017–2020) pozwoliło na zwolnienie części wagonów silnikowych serii SA103 i SA134 z obsługi trakcyjnej ww. linii i stworzyło możliwość zatrudnienia obu serii na innych liniach niezelektryfikowanych:

- Rejowiec – Zawada – Zamość / Bełżec (LK 69), w sezonie także przez Hrebenne i Lubaczów (LK 101) do Jarosławia, ew. Rzeszowa;
- Lublin Płn. – Parczew – Łuków (LK 30);
- Chełm – Włodawa (LK 81, pociągi uruchamiane sezonowo).

Na liniach Zamość – Hrubieszów (LK 72) czy Zwierzyniec – Biłgoraj – Stalowa Wola Płd. (LK 66) jest prowadzony tylko ruch dalekobieżny (pociągi PKP IC), tj. władze samorządowe nie zdecydowały się dotychczas uruchomić przewozów lokalnych, choć dysponują odpowiednim taborem (rys. 2). Przyczyną jest zapewne niska gęstość zaludnienia, co nie gwarantuje potoków pasażerskich na odpowiednim poziomie w powiatach: biłgorajskim (59,9 os./km<sup>2</sup>), zamojskim (56,7 os./km<sup>2</sup>), hrubieszowskim (49,3 os./km<sup>2</sup>), tomaszowskim (55,3 os./km<sup>2</sup>) czy włodawskim (30,4 os./km<sup>2</sup>); dane z 30.06.2020 r. Dla porównania, średnia dla województwa lubelskiego jest równa 81 os./km<sup>2</sup>.



Rys. 2. SN81-002 na stacji w Lublinie (1.05.2006 r.) [fot. M. Graff]

UM województwa lubelskiego zdecydował się opracować koncepcję kolei metropolitalnej, czyli sieć połączeń lokalnych Lublina z miejscowościami leżącymi umownie około 50 km od stolicy województwa: Puław, Kraśnika, Świdnika, Parczewa, ew. Chełma czy Zamościa. Pojazdy kursowałyby zarówno na liniach zelektryfikowanych, jak i niezelektryfikowanych (województwo dysponuje zarówno nowoczesnym taborem, jak i unowocześnionym).

Na Lubelszczyźnie ma początek linia LHS (LK 65), czyli szerokotorowa linia towarowa biegnąca od stacji Hrubieszów LHS do stacji Sławków LHS na terenie Zagłębia Dąbrowskiego (394,6 km). Znaczenie LHS wzrosło w ostatnich kilku latach, m.in. wraz z przewozami kontenerowymi z Chin, a od 2022 r. na tle współpracy z Ukrainą, w tym przewozów zboża. Planowana elektryfikacja LHS, czy nawet stacji granicznej Hrubieszów LHS, ostatecznie nie zostanie zrealizowana z powodu braku środków finansowych (koszty szacuje się na > 1,5 mld PLN). Rozbudowa LHS np. o odcinek Chełm – Rejowiec – Zamość i dalej do Włodawy raczej nie będzie zrealizowana (podobnie jak postulowane wydłużenie linii do stacji Kędzierzyn Koźle, gdzie znajduje się port rzeczny na Odrze) z powodu zbyt wysokich nakładów wobec spodziewanych zysków.

Wraz z liczną grupą uchodźców, która przybyła do Polski z Ukrainy, począwszy od lutego / marca 2022 r. po rozpoczęciu rosyjskiej agresji na Ukrainę, konieczne okazało się zwiększenie liczby połączeń pasażerskich pomiędzy oboma krajami, ewentualnie miejsc w kursujących już pociągach. Choć rolę głównej stacji w komunikacji pasażerskiej pomiędzy Polską i Ukrainą pełni stacja Przemyśl Gł., która przyjmuje kilka par pociągów dalekobieżnych UZ na dobę i funkcjonuje na granicy przepustowości, to obecność niezelektryfikowanej sieci kolejowej 1520 mm na stacji Chełm spowodowała, iż do ww. stacji mogą dojeżdżać pociągi pasażerskie po torze szerokim, skąd jest zapewniona przesiadka do pociągów PKP IC. Podróż z przesiadką na stacji Chełm (rys. 3) jest korzystna dla pasażerów z Ukrainy szczególnie jadących do Warszawy, ponieważ podróż relatywnie zabiera mniej czasu na terenie Polski, zatem koszt jest niższy w porównaniu z podróżą z Przemyśla do Warszawy. Ze stolicy Podkarpacia zapewnione są korzystne dojazdy do Rzeszowa, Krakowa, Katowic, Wrocławia, a także Pragi, Budapesztu, Wiednia i Berlina, a ich koszt – w porównaniu z przejazdem przez Warszawę – jest niższy. Jednak pomimo faktu, iż UZ wobec stanu sprzed 2022 r. do pociągu dalekobieżnego rel. Warszawa – Kijów dodały kilka wagonów (wzrost z 3 do 6), a pociąg rel. Dnipro / Kijów – Chełm prowadzi około 15 wagonów, zdecydowano się uruchomić kolejne połączenie przez przejście graniczne Hrebenne – Rawa Ruska. Koleje Ukrainie wynajęły



polskiego przewoźnika SKPL, który dysponuje spalinowymi zt serii SN84, w celu świadczenia przewozów po sieci PLK (rys. 4). Ponieważ odcinek Hrebenne – Rawa Ruska jest wyłącznie normalnotorowy, zapewniono więc przesiadkę na stacji UZ Rawa Ruska, skąd z Kołomyi przez Lwów dojeżdżają szt serii DPKr1 po linii niezelektryfikowanej. Ekspresowo wykonano remont części stacji Rawa Ruska<sup>4</sup> oraz odbudowano infrastrukturę dla służb granicznych. O sukcesie ww. połączenia świadczy fakt wysokiej frekwencji (80–90%, dane UZ).



Rys. 3. Stacja w Chelmie (1435 + 1520 mm) [fot. P. Mieszkowski, A. Lewandowski / PLK]



Rys. 4. SN84-001 przewoźnika SKPL (1435 mm) jako poc. do Warszawy i DPKr-3-005 (1520 mm) przewoźnika UZ jako pociąg z Kołomyi i Lwowa na stacji Rawa Ruska, Ukraina (15.10.2023 r.) [fot. M. Szymajda]

### Modernizacja sieci kolejowej na Lubelszczyźnie

Pod koniec grudnia 2016 r. PLK ogłosiły rozpoczęcie kilku dużych inwestycji na Lubelszczyźnie związanych z modernizacją infrastruktury, co pozwoli wydatnie skrócić czas podróży, a dzięki zamontowaniu nowych systemów sterowania – podnieść poziom bezpieczeństwa [1]. W ramach realizacji KPK

na terenie województwa lubelskiego, tylko na liście podstawowej, przewidziano wykonanie 8 inwestycji za ponad 3,2 mld PLN.

1. Największą inwestycją na terenie województwa lubelskiego jest modernizacja linii Warszawa – Lublin (LK 7, około 170 km), przy czym na obszarze Lubelszczyzny zaplanowano wydać około 50% ww. kwoty. Po modernizacji, tj. podniesieniu prędkości do 160 km/h czas przejazdu na trasie Warszawa – Lublin skróci się do 1,5 godz. Na LK 7 powstanie nowy przystanek Lublin Zachód. Budżet inwestycji na LK 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I oszacowano na ponad 3,5 mld PLN, z czego kwota dofinansowania unijnego POIiŚ na lata 2014–2020 wynosi ponad 2,9 mld PLN. Prace ukończono w 2022 r.
2. Rewitalizacja LK 30 na odcinku Parczew – Łuków pozwoli wykorzystać ww. linię jako trasę objazdową na czas modernizacji linii nr 7 i wznowić przewozy pasażerskie z Parczewa do Łukowa oraz do Lubartowa i Lublina.
3. Usprawnione zostaną przewozy m.in. pociągów towarowych (węglowych) z Kopalni Bogdanka do Elektrowni Połaniec.
4. Prace przewidziano na przejściach granicznych Dorohusk – Jahodyn z Ukrainą oraz Terespol – Brześć z Białorusią (sieć 1435 i 1520 mm).
5. Z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (POPW) będzie finansowana modernizacja i elektryfikacja linii Lublin – Stalowa Wola Rozwadow, co pozwoli skrócić czas jazdy o około 20 min.

Celem realizowanych inwestycji jest poprawa skomunikowania Lublina z Warszawą, a także z Rzeszowem, Kielcami, Olsztynem i Białymstokiem w ramach koncepcji tzw. Magistrali Wschodniej. Zarządca infrastruktury planuje także budowę łącznic kolejowych w Rejowcu i Zawadzie. Efektem będzie krótszy o około 50 min, czyli prawie o połowę, czas przejazdu pomiędzy Lublinem i Zamościem (z około 2 godz. 10 min do 1 godz. 18 min) m.in. dzięki wyeliminowaniu dwukrotnej zmiany kierunku jazdy. W Zamościu powstaną nowe przystanki kolejowe: od 11 grudnia funkcjonuje przystanek Mokre, wcześniej Zamość Starówka i Zamość Wschód. Lista rezerwowa KPK obejmuje 6 pozycji za ponad 800 mln PLN, czyli sumarycznie 14 inwestycji o wartości ponad 4 mld PLN. Efekty ukończenia prac w ramach KPK zaowocowało skróceniem czasu przejazdu, jak następuje:

<sup>4</sup> Pociągi PKP / PKP IC do stacji UZ Rawa Ruska kursowały w latach 2000–2005 (linia w latach 1944–1996 była nieczynna).

- w relacji Warszawa – Lublin o około 45 min z około 2 godz. 15 min do ok. 1 godz. 30 min;
- w relacji Lublin – Zamość o około 52 min z około 2 godz. 10 min do około 1 godz. 18 min;
- w relacji Lublin – Stalowa Wola o około 25 min z 1 godz. 50 min do około 1 godz. 25 min dla pociągów regionalnych oraz o około 15 min z 1 godz. 20 min do około 1 godz. 05 min dla pociągów dalekobieżnych;
- w relacji Lublin – Stalowa Wola – Rzeszów o około 20 min (dzięki skróceniu na odcinku Lublin – Stalowa Wola z około 1 godz. 50 min do około 1 godz. 25 min);
- w relacji Lubartów – Parczew o około 8 min z 36 min do około 28 min.

### Przebudowa stacji Lublin Główny

Przewidziano także przebudowę stacji Lublin Główny – nawierzchni, sieci trakcyjnej, peronów, przejść podziemnych i urządzeń srk [2, 3] (rys. 5–7). Inwestycja była współfinansowana w ramach programu POIiŚ. Na terenie całej stacji Lublin Gł. przewidziano wymianę około 70 rozjazdów [4]. W budynku Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) w Lublinie zamontowano nowoczesne urządzenia srk. Zastosowany, nowy system informatyczny umożliwi zwiększyć przepustowość stacji oraz bezpieczeństwo ruchu (w sierpniu 2020 r. trwały odbiory techniczne LCS). Przebudowane zostały także wiadukty kolejowe nad ul. Diamentową i przy Drodze Męczenników Majdanka, a także mosty nad Bystrzycą i Czerniejówką (zwiększono maksymalny nacisk osi). Aby obsługa pasażerów była prowadzona w sposób ciągły, na wiadukcie ul. Kunickiego od ul. Garbarskiej zbudowano peron tymczasowy, który zastąpił brakujące perony. Na początku marca 2018 r. z peronu tymczasowego były realizowane odjazdy i przyjazdy pociągów z kierunku Chełma, Stalowej Woli i Zamościa. Tymczasowy peron o długości 130 m i szerokości około 4 m oświetlono i zbudowano ścieżki dotykowe dla osób niedowidzących. Peron był oznakowany i wyposażony w wiatę, ławki, oświetlenie, tablicę informacyjną. Dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się po schodach przygotowano pochylnię, a dla pasażerów kontynuujących podróż pociągami dalekobieżnymi np. do Warszawy zorganizowano przejście obok dworca oznakowaną drogą do peronów 1 i 2 (przejście ul. Kunickiego i dalej ul. Pocztową). Czas potrzebny na przesiadkę i dojście (około 7 min) uwzględniono w rozkładzie jazdy stacji Lublin. Peron był wykorzystywany przez okres intensywnych prac do przełomu 2018/2019 r. Po włączeniu do obsługi peronu tymczasowego, wykonawca rozpoczął prace na peronie 2, przy czym utrzymo tylko jedną krawędź. Dojście od budynku dworca zostało zapewnione przez peron nr 1 i przejście

na peron nr 2 od strony zachodniej (tj. Warszawy). Rozpoczęto również przebudowę i budowę nowej konstrukcji tunelu pod torami na odcinku od peronu 3 do peronu 1. Po zakończeniu prac, dostęp na perony jest możliwy z pomocą wind. W połowie maja 2020 r. czynne były już perony nr 2 i 3 (zamontowano wiaty o długości 100 m), o większej wysokości wobec wcześniejszych konstrukcji [5]. Realizowana była także budowa nowej konstrukcji peronu nr 1 położonego przy budynku dworca.



Rys. 5. Stacja w Lublinie przed modernizacją (25.10.2014 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 6. Stacja w Lublinie po modernizacji (23.10.2021 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 7. Dworzec w Lublinie (4.07.2015 r.) [fot. M. Graff]



### Modernizacja LK 7 Warszawa – Lublin

W kwietniu 2016 r. Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) udzielił PKP PLK kredytu w wysokości 250 mln euro na modernizację 171 km linii kolejowej Warszawa – Lublin oraz rewitalizację 51 km linii objazdowej Łuków – Lublin (linii niezelektryfikowanej), która zapewniała dodatkową przepustowość podczas modernizacji LK 7 [6]. Modernizacja odcinka Warszawa – Lublin czyli podniesienie prędkości ze 120 km/h do 160 km/h umożliwiła skrócenie podróży pasażerskich oraz czasu przewozu towarów. Linia Warszawa – Lublin – Dorohusk należy do sieci TEN-T oraz jest ujęta w umowie AGTC jako C 28 i stanowi fragment połączenia portów nad Morzem Bałtyckim z przejściami granicznymi z Ukrainą. Zmodernizowana linia kolejowa zapewni również poprawę bezpieczeństwa dzięki zastosowaniu nowych systemów bezpieczeństwa ruchu. Dzięki zaoferowanym przez EBI konkurencyjnym warunkom finansowania, PLK mogły skorzystać z mniejszych kosztów finansowania oraz długiego okresu spłaty kredytu. Modernizacja LK 7 to kolejne przedsięwzięcie współfinansowane ze środków krajowych i unijnych, efekt współpracy pomiędzy EBI a PLK. Dotychczas Bank udzielił PKP PLK 15 kredytów o łącznej wartości około 2,3 mld euro. EBI jest instytucją UE, której właścicielem są kraje członkowskie. Bank wspiera inwestycje kolejowe w Polsce od 25 lat – dzięki kredytom EBI modernizowana jest m.in. infrastruktura kolejowa. Projekt POIiŚ 5.1-11 „Prace na LK 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin” był zgłoszony o finansowanie przez UE ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

### LK 7: odcinek Otwock – Lublin

Modernizacja Warszawa – Lublin na odcinku Otwock – Lublin rozpoczęła się w czerwcu 2017 r. (rys. 8) W pierwszej fazie przebudowywano odcinek pomiędzy Pilawą a Lublinem. Na odcinku Otwock – Pilawa realizację prac zaplanowano od grudnia 2018 r. do grudnia 2019 r. Wartość inwestycji „Prace na LK 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin” wynosi ponad 3,4 mld PLN, a dofinansowanie z UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko to 2,9 mld PLN. Po ukończeniu modernizacji LK 7, najkrótszy czas podróży pomiędzy stolicami Mazowsza i Lubelszczyzny to około 90 min. Stacje i przystanki wyposażono w nowe perony, wiaty, ławki, oświetlenie oraz dostosowano dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Przewidziano modernizację 42 przejazdów kolejowo-drogowych, co także zwiększyło poziom bezpieczeństwa.



Rys. 8. Stacja w Dęblinie po modernizacji [fot. G. Biega / PLK]

W połowie lutego 2018 r. na odcinku Dęblin – Lublin, zgodnie z planem pierwszej fazy prac, zostały rozebrane tory. W zależności od pogody, wykonywano prace ziemne. Rozebrano 2 wiadukty w okolicy Puław i Klementowic. Rozpoczęto prace w obrębie obiektów nad ul. Diamentową i rzeką Czerniejówką oraz wbijanie pali pod słupy sieci trakcyjnej. W celu usprawnienia dostaw materiałów zbudowano drogi techniczne. Rozpoczęto prace przy budowie LCS w Lublinie oraz nastawni na stacji Puławy Azoty. Zbudowano nastawnie na stacjach: Puławy, Klementowice oraz Nałęczów. Na stacjach w Pilawie oraz Dęblinie rozpoczęto rozbiórkę starych peronów i prace w tunelach dla pieszych. Zdemonstowano tory, rozjazdy, oświetlenie i sieć trakcyjną. Dodatkowo, na stacji w Dęblinie prowadzono prace na pobliskim wiadukcie oraz przepuście. Na odcinku Pilawa – Dęblin zdemonstwowany został jeden tor i sieć trakcyjna (I kwartał 2018 r.). Wtedy wykonano prace przy obiektach inżynierskich oraz przygotowywano podtorze. Kontynuowano rozbiórkę starych urządzeń sterowania ruchem oraz torów na przystankach i stacjach: Garwolin, Ruda Talubska, Łaskarzew Towarowy, Sobolew, Życzyn. Dostarczane są nowe rozjazdy.

Na początku stycznia 2019 r. zrealizowano pierwsze wypłaty dla podwykonawców Astaldi, firmy która wycofała się z dwóch kontraktów na odcinku linii kolejowej Lublin – Warszawa oraz Poznań – Wrocław [7]. Do końca grudnia 2018 r. PLK wypłaciły 100 mln PLN, w tym 89,2 mln PLN podwykonawcom z LK 7. Na przełomie 2017 r. i 2018 r. wypłacono > 30 mln PLN. Spółka PKP PLK S.A. kontynuowała mediacje z podwykonawcami firmy Astaldi. Bieżące spotkania i mediacje dotyczące wypłat obejmowały podwykonawców prac budowlanych, usługodawców i dostawców, których zaufania nadużyło Astaldi, komplikując ich sytuację prawną i finansową. Firma Astaldi zawiodła na ważnych społecznie kontraktach. Podmiot wybrany zgodnie z obowiązującymi procedurami deklarował pełne zaangażowanie

i odpowiedzialne wykonanie prac, jednak firma postawiła zamawiającego, PKP PLK, w niełatwej sytuacji. Zatem PLK tak szybko, jak to było możliwe podjęły działania, aby kontynuować prace w obrębie obu kontraktów na LK 7 Lublin – Warszawa oraz LK 271 Poznań – Wrocław. Na odcinku Leszno – granica woj. dolnośląskiego zakończono inwentaryzację. W październiku 2018 r. PKP PLK podpisały umowę z Zakładem Robót Komunikacyjnych DOM Poznań Sp. z o.o. na wykonanie prac torowych, obejmujących sieć trakcyjną oraz zabezpieczenie obiektów inżynierskich pomiędzy Rawiczem a granicą woj. dolnośląskiego, czyli tor nr 2 oraz tor nr 1 pomiędzy Bojanowem a Leszno. ZRK DOM wykonało prace m.in. na stacji Rawicz i Bojanowo, przy obiektach na szlaku Rydzyna – Leszno. W grudniu 2018 r. na odcinku Dęblin – Lublin została zakończona inwentaryzacja. Pozwoliło to w marcu 2019 r. wprowadzić na place budowy nowych wykonawców.

Jednocześnie trwały prace firmy ZUE w obrębie 12 obiektów mostowych. PLK rozpoczęły procedurę wyłonienia wykonawców na pozostały zakres prac. Zachowanie firmy Astaldi oceniono negatywnie przez brak zaangażowania przy zapewnieniu wypłat dla podwykonawców oraz brak współpracy z zamawiającym, szczególnie przy prowadzeniu inwentaryzacji prac na linii Dęblin – Lublin. Przedstawiciele firmy nie uczestniczyli w spotkaniach pomimo wezwań i nie procedowali szybko dokumentów, tak jak byłoby to najkorzystniejsze społecznie. Efektem podobnych zachowań jest wydłużenie do końca 2018 r. procedur związanych z inwentaryzacją. Rozpoczęcie prac zaplanowano w kwietniu 2019 r. Umowy obejmowały zakres wszystkich prac, które nie zostały zrealizowane, a znajdowały się w umowie z Astaldi, czyli roboty torowe, sieciowe, okołotorowe. Na koniec września 2019 r. zaplanowano wznowienie ruchu pociągów po jednym torze na odcinku Dęblin – Lublin i do Warszawy. Ruch pociągów po dwóch torach miał zostać przywrócony pod koniec 2020 r.

Pod koniec marca 2019 r. PKP PLK zaplanowały podpisanie umowy na kontynuowanie prac na odcinku Dęblin – Lublin [8]. W rozszerzonym zakresie przewidziano budowę łącznicy (rys. 9) pozwalającą na zjazd z LK 7 na LK 68 bez zmiany kierunku na stacji Lublin. Na początku października 2021 r. zakończyły się zasadnicze prace na budowie łącznicy [9, 10]. Na nasypie o długości około 1,2 km ułożono nowy tor i rozwieszono sieć trakcyjną. Wyprofilowany został tor oraz wyregulowano sieć trakcyjną. Dla mieszkańców, szczególnie dla użytkowników ogródków działkowych, przygotowano przejście pod torami. Wybudowano również wiadukt kolejowy nad ul. Stary Gaj. Kontynuowane są prace związane z budową układu drogowego pod obiektem. Równoległe powstał system odwodnienia układu

torowego. Prace realizowane przez firmę Track Tec Construction trwały do końca października 2021 r., a przekazanie do użytku nastąpiło w II kwartale 2022 r. W kolejnym etapie powstaną urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk), które umożliwią sprawne przejazdy pociągów. Prace związane z montażem systemu srk zrealizowała firma Thales. Jako wykonawcę wybrano firmę Budimex do przeprowadzenia prac na odcinku Dęblin – Nałęczów łącznie ze stacją Nałęczów za 616,4 mln PLN netto oraz z firmą Track Tec Construction na odcinek Nałęczów – Lublin wraz ze stacją Lublin za 627,7 mln PLN netto. Na początku sierpnia 2020 r. pomiędzy Lublinem a Dęblinem przy modernizacji LK 7 zasadnicze prace zrealizowano na odcinku o długości ponad 70 km oraz przystąpiono do regulacji drugiego toru i sieci trakcyjnej. Wykonawca ukończył również prace na peronach w obrębie stacji i przystanków: Garwolin, Ruda Talubska, Wola Rowska, Łaskarzew Przystanek, Leokadia, Sobolew, Grabniak, Mika, Życzyn, Rokitnia Stara i Dęblin. Osobom o ograniczonych możliwościach poruszania zbudowano pochylnie oraz nowe przejścia podziemne wyposażone w windy m.in. na stacjach Pilawa, Garwolin, Sobolew i Dęblin. Nowy tor pomiędzy Pilawą a Otwockiem został oddany do użytku pod koniec sierpnia 2022 r., a także nowe perony na 3 stacjach i 6 przystankach. W grudniu został włączony do ruchu drugi tor i ukończono przejazdy po jednym torze na odcinku Otwock – Pilawa [11].



Rys. 9. Budowa łącznicy (LK 588) w Lublinie [fot. M. Tyburk / PLK]

W marcu 2023 r. wraz z marcową korektą rozkładu jazdy na zmodernizowanej LK 7 Otwock – Lublin podniesiono prędkość pociągów do 160 km/h [12]. Najkrótszy czas przejazdu pociągu PKP IC z Lublina do Warszawy Wschodniej wynosi 1 godz. 42 min, czyli o 17 min szybciej. Podniesienie prędkości na linii kolejowej było możliwe dzięki uzyskaniu certyfikacji dla nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. W ramach inwestycji



zmodernizowano m.in.: tory i sieć trakcyjną oraz 42 przejazdy kolejowo-drogowe LK 7 na odcinku o długości 150 km. Na tej linii znajduje się 13 nowych i 31 zmodernizowanych mostów i wiaduktów kolejowych. Pasażerowie korzystają z 77 nowych i wyższych peronów. Wszystkie obiekty zostały dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Zbudowano 11 i zmodernizowano 4 przejścia podziemne. Powstał nowy przystanek Lublin Zachodni z peronem wyspowym położony na km 170,337.

W październiku 2021 r. przekazano do eksploatacji Lokalne Centrum Sterowania w Lublinie, które zastąpiło 4 dotychczasowe stare nastawnie wyposażone w elektryczne układy przekaźnikowe [13]. LCS nadzoruje ruch pociągów na stacji Lublin Główny i 16 km przyległych szlaków. LCS umożliwiło bezpieczny ruch dla 200 tys. pociągów, tj. około 190 przejeżdżających przez stację Lublin Główny w okresie doby do czerwca 2022 r. Po zakończeniu wszystkich prac przy budowie systemu sterowania na odcinku Klementowice – Motycz (na trasie Lublin – Warszawa) dyżurni ruchu będą śledzić na monitorach ruch pociągów na odcinku 45 km linii pomiędzy Puławami a Lublinem. Docelowo nadzór obejmie 15 jednopoziomowych skrzyżowań pomiędzy Lublinem a Warszawą. LCS w Lublinie obejmie nadzorem nie tylko stację Lublin Główny, ale również stacje Klementowice, Nałęczów, Sadurki, Motycz. Budowa urządzeń systemu sterowania ruchem kolejowym na odcinku Lublin – Warszawa zakończyła się w IV kwartale 2022 r. Koszt budowy nowego LCS to ponad 2 mln PLN.

#### **LK 7: odcinek Warszawa Wschodnia – Otwock**

W marcu 2023 r. PLK prowadziły prace budowlane na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Wawer i prace przygotowawcze do modernizacji odcinka Warszawa Wawer – Otwock. Efektem realizacji inwestycji „Prace na LK 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap II” będzie umożliwienie rozdzielania ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego przez budowę 4 torów pomiędzy Warszawą Wschodnią a Otwockiem. Zatem skróci się czas przejazdu w relacjach dalekobieżnych i wzrośnie przepustowość linii. Na uwagę zasługuje fakt budowy drugiego toru na odcinku Piława – Otwock [14].

Modernizacja odcinka Warszawa Wschodnia – Warszawa Wawer polega na budowie dwóch nowych torów na odcinku Warszawa Goławek – Warszawa Wawer. Na linii prowadzone są prace przy budowie 5 nowych przejść podziemnych. Przebudowywane jest także istniejące przejście na stacji Warszawa Wawer, które ujęte jest w gminnej ewidencji zabytków (we wrześniu 2023 r. nowy peron na przystanku Warszawa Goławek pod wiaduktem na ul. Marsa

był częściowo gotowy). Budowane jest przejście podziemne z pochylniami i schodami, windą oraz dojściem na peron. Przebudowano peron na przystanku Warszawa Olszynka Grochowska. Wyremontowano także wiatę przystankową oraz zaplanowano budowę nowej kładki nad torami, która będzie wyposażona w windy. Przewidziano montaż systemu dynamicznej informacji pasażerskiej o przyjazdach i odjazdach pociągów. Ponadto, pomiędzy przystankiem Warszawa Olszynka Grochowska a Warszawa Goławek będą wybudowane przejścia do rezerwatu Olszynka Grochowska. Pomiedzy stacją Warszawa Wschodnia i Warszawa Olszynka Grochowska zaplanowano budowę nowego przystanku Warszawa Grochów w pobliżu szpitala na ul. Szaserów. Wybudowano peron wyspowy z wiatą, wyposażony w system informacji pasażerskiej, z dojazdem m.in. do osiedli i kliniki. Zakończenie zasadniczych prac na odcinku od Warszawy Wschodniej do stacji Warszawa Wawer zaplanowano do końca 2023 r. Przygotowywana jest także przebudowa ostatniego odcinka – Warszawa Wawer – Otwock. Dla inwestycji opracowano dokumentację projektową. Obecnie pozyskiwane są niezbędne decyzje środowiskowe (ich zakończenie zaplanowano do końca 2023 r.). Na przełomie I/II kwartału 2024 r. planowane jest ogłoszenie przetargu na realizację prac budowlanych dla tego odcinka. Łącznie inwestycja obejmuje budowę 20 nowych podziemnych przejść dla pieszych, w 6 lokalizacjach wskazanych przez lokalne samorządy (4 na terenie dzielnicy Wawer i 2 na terenie Józefowa) oraz przebudowę jednego na stacji Warszawa Falenica. Przebudowane zostaną stacje i przystanki: Warszawa Falenica, Warszawa Anin, Warszawa Międzyzlesie, Warszawa Radość, Warszawa Miedzeszyn oraz Michalin, Józefów i Otwock Świder. Będą na nich wybudowane przejścia podziemne prowadzące na perony. Wszystkie obiekty będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz wyposażone w system dynamicznej informacji pasażerskiej na peronach. Wyższy poziom bezpieczeństwa i sprawniejszą komunikację drogową zapewnią 4 nowe dwupoziomowe skrzyżowania – w Falenicy, Radości, Józefowie oraz na ul. Werbeny – Brucknera (pogranicze Warszawy i Józefowa). Inwestycja na odcinku Warszawa Wawer – Otwock jest planowana do wykonania w latach 2025–2027 w ramach programu unijnego FENiKS. Po zakończeniu modernizacji tego odcinka i pozyskaniu niezbędnych pozwoleń, czas przejazdu pomiędzy Warszawą a Lublinem szacowany jest na 90 min.

#### **Elektryfikacja LK 68: Lublin – Stalowa Wola Rozwadów**

Na początku marca 2017 r. PLK podpisały umowę na elektryfikację odcinka LK 68 z Lublina do Stalowej



Woli [15]. Równocześnie przewidziano modernizację linii związaną z wymianą nawierzchni, co umożliwiło podnieść prędkość do 120 km/h dla pociągów pasażerskich, budowę nowych peronów, przebudowę 20 stacji, budowę dwóch nowych przystanków (Zaklików Miasto oraz Stalowa Wola Charzewice) oraz przebudowę 75 przejazdów kolejowo-drogowych. Przewidziano prace dotyczące obiektów inżynieryjnych (przebudowę 24 i remont 46). Inwestycja jest największym programem finansowanym w ramach POPW przewidzianym przez KPK i jest szacowana na ponad 460 mln PLN brutto. PLK zaplanowały:

- od lipca do grudnia 2017 r. na odcinku Lublin Główny – Lublin Zemborzyce – prace w obrębie jednego toru (odcinek Lublin Główny – Lublin Zemborzyce został zelektryfikowany w 1976 r.);
- od grudnia 2017 do marca 2018 r. – prace na torze sąsiednim;
- od marca 2018 r. do lipca 2019 r. odcinek jednotorowy Lublin Zemborzyce – Stalowa Wola Rozwadów był zamknięty (do sierpnia 2018 r. – odcinek Lublin Zemborzyce – Kraśnik oraz do lipca 2019 r. – Kraśnik – Stalowa Wola Rozwadów).

Prace rozpoczęto w lipcu 2017 r. [16]. Zatem zbudowano nowe perony w Kraśniku, Krężnicy Jarej, Majdanie, Niedrzwicy Kościelnej, Leśniczówce, Wilkołazie Wieś, Pułankowicach, znacznie wyższe w porównaniu z poprzednimi konstrukcjami, przystosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się [17]. Na całej linii wymieniono nawierzchnię oraz zamontowano 21 nowych rozjazdów. W połowie lipca 2018 r. na całym odcinku Lublin Zemborzyce – Kraśnik (44 km) wykonawca ukończył montaż konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej (rys. 10–13). Na odcinku Niedrzwica – Wilkołaz na 3 przejazdach jednopoziomowych zamontowano urządzenia sygnalizacji przejazdowej. Pomiędzy stacją Lublin Zemborzyce a stacją Kraśnik wyremontowano 35 obiektów inżynieryjnych, w tym: 28 przepustów, 6 mostów, a także 1 wiadukt. Na stacji Stalowa Wola Rozwadów zbudowano nowe perony, wymieniono tory przy 5 krawędziach peronowy, 14 rozjazdów oraz zamontowano nowe urządzenia srk. Wraz z przywróceniem ruchu na odcinku Lublin Zemborzyce – Kraśnik na początku września 2018 r. rozpoczęły się prace na odcinku Kraśnik – Zaklików. Na czas modernizacji przewoźnicy wprowadzili autobusową komunikację zastępczą. Prace remontowe objęły także trójpręsłowy most kolejowy (300 m) na Sanie w Kępie Rzeczyckiej [18]. Odnowiona konstrukcja pozwoliła na podniesienie prędkości pociągów z 80 km/h do 120 km/h. Prace obejmowały wzmocnienie konstrukcji obiektu i przygotowanie do elektryfikacji, a także niezbędne roboty przy podporach mostu.

Bilans elektryfikacji i modernizacji LK 68 ukończonej w połowie grudnia 2020 r., to:

- 20 przebudowanych stacji i przystanków;
- 2 nowe przystanki;
- 75 przebudowanych jednopoziomowych przejazdów kolejowo-drogowych;
- 46 wyremontowanych oraz 24 przebudowanych obiektów inżynieryjnych;
- 92 km zelektryfikowanej linii kolejowej, a także 105 km zmodernizowanej linii kolejowej;
- wymieniono 22 tys. podkładów oraz prawie 1100 t szyn (100 km).

Wartość inwestycji szacuje się na 367 mln PLN netto (dofinansowanie ze środków UE 85%). Bezpieczeństwo ruchu na LK 68 jest nadzorowane przez LCS w Szastarce od stycznia 2020 r. na odcinku Kraśnik – Szastarka – Rzeczyca i obejmuje nie tylko Szastarkę, ale też stacje Kraśnik i Rzeczyca oraz przystanki osobowe Sulów, Polichna Kraśnicka i Rzeczyca-Kolonia [19]. Nowe centra sterowania powstały także na stacjach w:

- Stalowej Woli Rozwadowie, który oprócz tych stacji obejmie posterunki Zaklików, Lipa, Stalowa Wola Charzewice, z możliwością powiększenia obszaru centralnego sterowania o inne stacje;
- na pozostałych odcinkach ruch jest nadzorowany przez centra sterowania w Niedrzwicy i Lublinie.

Czas podróży z Lublina do Stalowej Woli został skrócony o około 15 min i wynosi 1 godz. 10 min dla pociągów dalekobieżnych oraz 1 godz. 40 min dla pociągów regionalnych. Pociągi pasażerskie kursują z prędkością do 120 km/h, a towarowe 80 km/h [20].



Rys. 10. Stary dworzec w Kraśniku (30.12.2014 r.)  
[fot. Pece / Wikimedia Commons]



Rys. 11. Nowy dworzec w Kraśniku, tzw. systemowy (24.12.2023 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 12. Podstacja trakcyjna Rzeczycza (6.10.2020 r.) [fot. L. Brylowski / PLK]



Rys. 13. Dart ED161-005 na stacji Kraśnik [fot. A. Lewandowski / PLK]

### LK 72: Zamość – Hrubieszów

W lipcu 2022 r. zakończono prace rewitalizacyjne na LK 72 pomiędzy Zamościem (rys. 14) a Hrubieszowem, co obejmowało montaż nowych szyn i podkładów z wykorzystaniem specjalistycznej maszyny PUN, czyli pociągu do potokowej wymiany nawierzchni kolejowej [21]. Inwestycja o wartości około 10 mln PLN, została zrealizowana przez PLK ze środków własnych. Prace zaplanowano do IV kwartału 2022 r. Zatem wymieniono 10 km starej

nawierzchni pomiędzy stacjami Zamość Szopinek a Hrubieszów Miasto. Prace metodą „tradycyjną” zajęłyby ponad miesiąc, a maszyna PUN wykonała całą pracę w ciągu 10 dni. Na części trasy, wykonawca wykorzystał starożyteczne szyny i podkłady, pozyskane po modernizacji LK 7 Otwock – Lublin Główny. Wymieniono także ponad 19 tys. podkładów, z których 11,2 tys. stanowiły materiały z LK 7. Po wymianie podkładów i szyn, tor został oczyszczony i ustabilizowany. Klasyczne połączenie szyn pomiędzy Zamościem a Hrubieszowem zastąpiono połączeniem bezстыkowym (szyny były zgrzewane), co zmniejszyło oddziaływanie linii na otoczenie, zredukowało poziom hałasu i wibracji. Dzięki inwestycji PLK, zaplanowano skrócenie podróży na zrewitalizowanym odcinku o około 10 min dzięki podniesieniu prędkości z 60 km/h do 80 km/h dla pociągów pasażerskich oraz z 50 km/h do 60 km/h dla pociągów towarowych.



Rys. 14. SA134-015 na stacji Zamość (21.02.2015 r.) [fot. M. Graff]

### LK 30: Łuków – Lublin

W grudniu 2021 r. przekazano do eksploatacji nowe przystanki w Berejowie i Laskach na przebudowanym odcinku LK 30 Lubartów – Parczew [22, 23]. Inwestycja za 90 mln PLN była współfinansowana ze środków unijnych z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego. Podróż na trasie Lubartów – Parczew zajmie pociągom dalekobieżnym około 18 min, a regionalnym 30 min. Na stacji i przystankach: Parczew, Parczew Kolejowa, Gródek, Zabiele, Brzeźnica Bychawska, Tarło, Pałecznicza, Ciecierzyn zamontowano nowe wiaty, ławki, czytelne oznakowanie, nowe oświetlenie oraz zbudowano wyższe perony wyposażone w antypoślizgową nawierzchnię. Wyremontowano 13 przejazdów jednopoziomowych kolejowo-drogowych. Nowe urządzenia sterowania ruchem umożliwią podniesienie przepustowości linii. Po przebudowie prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich



wynosi 120 km/h, a towarowych – 80 km/h. W trudnych warunkach zimowych eksploatację ułatwiają nowe rozjazdy, które wyposażono w urządzenia elektrycznego ogrzewania ograniczające działanie śniegu i mrozu. Rozbudowano LCS w Lubartowie. Most nad Wieprzem (200 m) w Lubartowie, to największa i najważniejsza przeprawa kolejowa na odcinku Lubartów – Parczew. Stalowa kratownica została pokryta powłoką antykorozyjną. Na moście ułożono nowy tor. Po remoncie, wraz z 14 innymi obiektami inżynierskimi, jest możliwy przejazd cięższych (o nacisku osi 221 kN – 22,5 t) i dłuższych pociągów towarowych. Wartość inwestycji „Rewitalizacja LK 30 na odcinku Lubartów – Parczew” to 90 mln PLN netto, która jest współfinansowana ze środków unijnych z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego 2014–2020. W maju 2023 r. PLK ogłosiły przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej na elektryfikację LK 30 Łuków – Lublin [24] (rys. 15). Szacowana wartość inwestycji z Rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 r. to około 378 mln PLN. Przetarg obejmuje opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla elektryfikacji linii Łuków – Lublin Północny.



Rys. 15. Dworzec w Łukowie (8.07.2017 r.) [fot. M. Graff]

### Przebudowa stacji w Białej Podlaskiej, Małaszewiczach i Terespolu na LK 2

W styczniu 2017 r. PLK ogłosiły przetarg na modernizację i przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym na trzech stacjach: w Białej Podlaskiej, Małaszewiczach (rys. 16) i Terespolu [25]. Przewidziano także wymianę nawierzchni i sieci trakcyjnej, budowę nowych peronów czy przejazdów kolejowych, całość za 0,5 mld PLN. Termin składania ofert minął 3 lutego 2017 r. Na peronach zamontowano nowe oświetlenie i nawierzchnię antypoślizgową, a także nowe wiaty peronowe, ławki, oznakowanie i tablice informacyjne. Zamontowano

również nowoczesny system nagłośnienia i monitoringu. Wszystkie obiekty dostosowano do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. W Małaszewiczach i Terespolu zamontowano windy, natomiast w Białej Podlaskiej – wygodny podjazd. W ramach inwestycji zaplanowano także budowę bezkolizyjnych skrzyżowań – m.in. w Białej Podlaskiej – PLK wspólnie z władzami miasta wybudują tunel drogowy. W Terespolu powstał LCS. W obrębie ww. stacji przewidziano wymianę 14 km torów i rozjazdów oraz przebudowę sieci trakcyjnej i systemu telekomunikacji. Po zakończeniu inwestycji prędkość pociągów pasażerskich wzrosła do 160 km/h, a towarowych do 120 km/h. Planowane lata realizacji inwestycji to 2017–2020. Zatem przebudowano przejście podziemne, m.in. przez budowę windy. Na stacji przebudowano linie energetyczne oraz sieć trakcyjną. W obrębie stacji Małaszewicze powstała nowa nastawnia.



Rys. 16. Stacja Małaszewicze [fot. K. Sabak / PLK]

W III kwartale 2018 r. w Białej Podlaskiej rozpoczęła się budowa wiaduktu kolejowego, który zastąpił przejazd kolejowo-drogowy w ciągu ulicy Lubelskiej i DW 812 Lublin – Biała Podlaska [26–28]. Wykonawca zaplanował prace z zachowaniem niezakłóconego ruchu pociągów. Aby odpowiednio przygotować i zabezpieczyć teren przygotowano specjalne konstrukcje, a w celu zapewnienia bezpieczeństwa na kilka dni podczas prac wstrzymano ruch pociągów. W dniach 23–26.10.2018 r. i 13–16.11.2018 r. wprowadzono zastępczą komunikację autobusową dla pociągów regionalnych na odcinku Międzyrzec Podlaski – Terespol. Zastępcza komunikacja autobusowa dla pociągów dalekobieżnych obowiązywała bez zmian na odcinku Biała Podlaska – Terespol. W obrębie stacji w Białej Podlaskiej przebudowano układ torowy oraz wymieniono 113 rozjazdów. Od marca 2018 r. do kwietnia 2019 r. dla pociągów regionalnych na odcinku Chotyłów – Terespol i dla pociągów



dalekobieżnych na odcinku Biała Podlaska – Terespol przewoźnicy przygotowali zastępczą komunikację autobusową. PLK wymieniły nawierzchnię i oświetlenie na 5 przejazdach kolejowo-drogowych. Nad rzeką Rudką wybudowano nowy most umożliwiający sprawny przejazd pociągów z większymi ładunkami (o nacisku osi 221 kN). Zakończenie modernizacji zaplanowano w sierpniu 2020 r.

PLK przewidziały budowę przystanku Biała Podlaska Rozrządowa. Inwestycja pod nazwą „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na linii kolejowej E20 Siedlce – Terespol dla zadania pn. «Prace na linii kolejowej E20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – LCS Terespol górny» była finansowana z instrumentu unijnego CEF. Łączna wartość inwestycji wynosiła 754,9 mln PLN, a kwota dofinansowania to 546,4 mln PLN. Poza tym, w Siedlcach, Międzyrzeczu Podlaskim i Łukowie, od połowy 2015 r. pasażerowie korzystają z nowych peronów wyposażonych m.in. w windy, ławki i wiaty dostosowane także do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Monitoringiem objęto perony, obiekty inżynierskie i przejazdy kolejowe. Bezpieczeństwo ruchu oraz sterowanie ruchem pociągów jest realizowane przez LCS Łuków.

W listopadzie 2022 r. PLK podpisały umowę za 123 mln PLN na zaprojektowanie i rozbudowę układu torowego w rejonie stacji Biała Podlaska i Małaszewicze na linii Warszawa – Terespol, w ramach której powstanie dodatkowych 10 torów na stacji Biała Podlaska i 3 na stacji Małaszewicze (sumarycznie kilkanaście km) [29, 30]. Stacje będą dostosowane do obsługi cięższych i dłuższych pociągów towarowych – 750 m. Zakres prac obejmuje także budowę sieci trakcyjnej, rozjazdów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz budowę odwodnienia. Prace są finansowane ze środków publicznych przeznaczonych na dokapitalizowanie spółki PKP PLK w ramach dofinansowania KPK. W zakresie podpisanej umowy jest także uwzględniona budowa przejścia pod torami na nowym przystanku Biała Podlaska Wschodnia, wyposażonego w dwa perony jednokrawędziowe. Wejście do tunelu będzie zapewnione od strony ulicy Sidorskiej i Akademii Białskiej. Wykonawcą prac jest firma Trakcja S.A. Prace zaplanowano na lata 2022–2024.

### **Planowana linia Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj**

Pod koniec marca 2023 r. PLK ogłosiły przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej budowy nowej linii Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj, połączonej z LK 68 i LK 66 [31] (patrz rys. 1). To było pierwsze postępowanie przetargowe w woj. lubelskim z rządowego „Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 roku.”

Szacunkowa wartość tej inwestycji to 906 mln PLN. Wykonawca wyłoniony w ramach przetargu będzie odpowiedzialny za opracowanie dokumentacji projektowej 18 km linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski oraz około 12 km jednotorowej linii kolejowej do Kraśnika Fabrycznego wraz z łącznicą Kraśnik Miasto – Kraśnik. Obie linie zostaną zelektryfikowane. Czas przejazdu pomiędzy Kraśnikiem Fabrycznym a Lublinem szacowany jest na 52 min, a pomiędzy Biłgorajem i Lublinem na 1 godz. 36 min. inwestycja przewiduje budowę około 15 stacji i przystanków, które będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Dodatkowo, w ramach inwestycji powstanie także studium projektowo-techniczne budowy oraz elektryfikacji kolejnej, 35 km jednotorowej linii kolejowej Janów Lubelski – Biłgoraj. PLK zaplanowały, że projekt linii będzie ukończony do 2026 r., a w 2027 r. rozpocznie się budowa. We wrześniu 2023 r. PLK także podpisały umowę na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z nadzorem autorskim nad budową nowej linii [32]. Dokumentacja za ponad 23 mln PLN netto będzie zrealizowana w ramach rządowego programu. Dokumentacja projektowa dotyczy budowy oraz elektryfikacji 35 km jednotorowej linii kolejowej Janów Lubelski – Biłgoraj. PLK podpisały umowę z wykonawcą – Konsorcjum Mosty Katowice Sp. z o.o. (lider) oraz Arcadis Sp. z o.o. (partner).

### **Program Kolej Plus w woj. lubelskim**

Z Programu Kolej Plus, do realizacji w województwie lubelskim, w ramach inwestycji zakwalifikowano 5 zadań [33, 34] (oprócz budowy linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj) wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Kraśnik. Zatem zaplanowano:

- budowę nowej linii kolejowej Lublin – Łęczna / KWK Bogdanka;
- rewitalizację LK 81 Chełm – Włodawa (rys. 17) wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa;
- elektryfikację LK 30 Łuków – Lublin (w maju 2023 r. ogłoszono przetarg na wykonanie projektu);
- modernizację i elektryfikację LK 69 i LK 72 na odcinku Rejowiec – Zamość Szopinek wraz z odbudową i elektryfikacją łącznicy kolejowej omijającej stację Zawada.

Program Kolej Plus zaplanowano do realizacji do 2029 r. Program będący pod egidą Ministerstwa Infrastruktury jest wart około 13,2 mld PLN, w tym 11,2 mld PLN stanowią środki budżetu państwa i około 2 mld środki jednostek samorządu terytorialnego.

W ramach budowy linii Lublin – Łęczna / KWK Bogdanka powstanie 25 km linii jednotorowej,

na której prędkość maksymalna będzie wynosić 120 km/h. Zaplanowano zbudować 12 nowych stacji i przystanków – Lublin Lotnisko, Trzeszkowice, Krzesimów, Ciechanki Krzesimowskie, Łączna Szpital, Łączna Akacyjowa, Łączna Polna, Łączna, Stara Wieś, Turowola, Puchaczów i Bogdanka. Szacowana wartość inwestycji to około 736 mln PLN.



Rys. 17. Stacja we Włodawie, w tle SA103-007 (30.08.2015 r.)  
[fot. M. Graff]

PLK ogłosiły również przetarg na dokumentację projektową rewitalizacji LK 81 pomiędzy Chełmem a Włodawą wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego we Włodawie. Inwestycja o szacowanej wartości ponad 500 mln PLN obejmuje odnowienie około 41 km linii na odcinku Chełm – Okuninka Białe oraz budowę około 10 km jednotorowej niezelektryfikowanej linii kolejowej przez Okuninkę do Włodawy. Planowana prędkość maksymalna po rewitalizacji będzie wynosić około 120 km/h, a czas przejazdu pomiędzy Włodawą i Chełmem wyniesie około 53 min. Po realizacji będzie możliwe przywrócenie regularnych połączeń pasażerskich na tej linii. W ramach prac zaplanowano modernizację 9 przystanków: Koza-Gotówka, Karolinówka, Ruda-Huta, Ruda-Opalin, Uhrusk, Wola Uhruska, Stulno, Sobibór, Okuninka Białe oraz budowę stacji Włodawa Miasto. Wszystkie obiekty będą przystosowane do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Dokumentacje projektowe dla obu inwestycji powinny być zakończone do 2026 r., a budowa rozpocznie się w 2027 r. To kolejne postępowanie przetargowe w woj. lubelskim z rządowego „Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 r.”

### **Budowa LK 581 czyli toru dojazdowego Świdnik – Lublin Airport**

Na początku lutego 2011 r. podpisano umowę pomiędzy Trakcją Polska S.A. a PKP PLK Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Lublinie, przedmiotem

której jest opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie na jej podstawie robót budowlanych dla inwestycji: „Modernizacja części infrastruktury technicznej LK 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk w obrębie przystanku osobowego Lublin Północny oraz stacji Świdnik dla sprawnego skomunikowania aglomeracji” [35] (rys. 18). Zakres prac obejmuje m.in.:

- przebudowę peronów na przystanku osobowym Lublin Północny wraz z infrastrukturą techniczną i przystosowaniem dla obsługi osób niepełnosprawnych;
- przebudowę krawędzi peronowej peronu nr 2 przystanku osobowego Świdnik Miasto;
- częściową przebudowę układu torowego stacji Świdnik;
- budowę i przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym po modernizacji układu torowego;
- przebudowę przejść podziemnych z dostosowaniem do obsługi osób niepełnosprawnych;
- modernizację głowicy rozjazdowej i układu torowego posterunku odgałęźnego Lublin Północny.



Rys. 18. SA107-002 na stacji Lublin Airport (4.07.2015 r.)  
[fot. M. Graff]

Całkowita wartość inwestycji wynosiła ponad 22 mln PLN, a wartość wynagrodzenia wykonawcy określona w umowie wynosi 15,5 mln PLN. Termin realizacji umowy przewidziano na czerwiec 2012 r.

Na początku września 2011 r. PKP PLK Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Lublinie i KZA Przedsiębiorstwo Automatyki i Telekomunikacji S.A. w Lublinie podpisały także umowę na opracowanie dokumentacji projektowej oraz wykonawstwo prac budowlanych w ramach zadania „Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą” [36]. Wyboru najkorzystniejszej oferty dokonała komisja przetargowa w postępowaniu o udzielenie zamówienia prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Wartość wynagrodzenia wykonawcy



określona w umowie wynosiła 2,2 mln PLN i przewidywała budowę linii o długości 2,2 km wraz z budową i przebudową urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Linia połączyłaby stację Świdnik z projektowanym terminalem pasażerskim Portu Lotniczego Lublin S.A. Zakończenie rzeczowe realizacji umowy przewidziano na koniec września 2012 r. Projekt, zgodnie z Indykatywnym Wykazem Indywidualnych Projektów Kluczowych, jest jedną z 6 inwestycji, która w 85% będzie współfinansowana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007–2013 realizowanych przez PKP PLK Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Lublinie. Na początku lutego 2012 r. PLK ogłosiły przetarg nieograniczony na budowę toru dojazdowego w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą, z wyłączeniem systemu srk od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku [37]. Szacunkowa wartość zamówienia wynosi 8 mln PLN (ostatecznie 14 mln PLN). Przekazanie LK 581 do eksploatacji nastąpiło w połowie grudnia 2012 r. [38]. W ramach inwestycji wykonano prace ziemne na całej długości budowanego toru wraz z przekopami, nasypami oraz odwodnieniem. Przebudowano tor i zamontowano rozjazd do bocznic elektrociepłowni w Świdniku. Wykonano również montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz elektryfikację. LK 581 (3,695 km, jednotorowa) odgałęzia się od LK 7 na odcinku Świdnik Miasto – Świdnik Wschód.

### Program Przystankowy w województwie lubelskim

Na początku czerwca 2022 r. PLK ogłosiły przetarg na budowę nowego i przebudowę 3 przystanków na Lubelszczyźnie [39]:

1. Nowy obiekt powstanie w podlubelskich Łagiewnikach, pomiędzy Ciecierzynem a Rudnikiem na LK 30 Łuków – Lublin Północny.
2. Przebudowa będzie zrealizowana na przystankach w Kraśniku (LK 68), Zamościu Starówka oraz Zamościu Wschód (LK 72): PLK przedłużą perony, aby mogły zatrzymywać się dłuższe pociągi.

Po przebudowie, perony Zamość Starówka i Zamość Wschód będą miały długość 200 m (przed przebudową – 100 m) natomiast na stacji Kraśnik, peron zostanie wydłużony do 250 m. Dodatkowo, przystanki Zamość Starówka i Zamość Wschód dostosowano do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Przewidziano także budowę pochylni, systemu ścieżek naprowadzających, montaż nowych wiat, ławek i tablic informacyjnych. Podpisanie umowy na budowę i modernizację przystanków w systemie „Projektuj i Buduj” zaplanowano w III kwartale 2022 r. Zakończenie inwestycji przewidziano na IV kwartał 2023 r. (rys. 19).



Rys. 19. Przystanek Parczew Kolejowa oraz SA103-012  
[fot. A. Lewandowski, P. Mieszkowski / PLK]

W maju 2023 r. PLK zakończyły budowę nowych peronów w Sarnowie na LK 26 Łuków – Dęblin [40]. To trzeci po Leopoldowie i Grabowie Szlacheckim nowy przystanek realizowany w ramach rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025. Inwestycję zrealizowano kosztem 4,4 mln PLN, co obejmowało budowę dwóch nowych jednokrawędziowych peronów o długości 150 m. Od września 2022 r. podróżni korzystają z nowych peronów w Leopoldowie. W Grabowie Szlacheckim wykonawca rozpoczął demontaż starych peronów. Zakończenie prac na przystanku zaplanowano w połowie 2024 r.

W województwie lubelskim program przystankowy obejmuje budowę lub przebudowę 20 nowych obiektów. Oprócz przystanku w Łagiewnikach, podobne obiekty powstaną w: Chełmie, Grabowie Szlacheckim, Milanowie, Bezwoli, Lisiowólce, Szczepieszynie Miasto, Długim Kącie, Zamościu Starówka (rys. 20), Zamościu Wschód, Jaskach i Aleksandrowie, Żurawnicy, Leopoldowie, Sarnowie, Bystrzycy koło Lublina, Kraśniku, Wólce Niedzieliskiej, Chotyłowiu i Zaklikowie Miasto. Przystanki Szczepieszyn Miasto, Klemensów, Długi Kąt zmieniają lokalizację, aby zapewnić mieszkańcom łatwiejszy dostęp do kolei. Na liście rezerwowej na LK 30 znajdują się m.in. przystanki: Milanów, Bezwola, Lisiowólka, Jaski i Aleksandrów. Do realizacji przewidziano przystanki: Szczepieszyn Miasto, Długi Kąt, Sarnów, Klemensów, Zamość Wschód, Wólka Niedzieliska, Żurawnica, Łagiewniki, Bystrzyca koło Lublina. Zakończenie prac zaplanowano w 2023 r. Obecnie podróżni korzystają już z efektów Programu w dwóch lokalizacjach; są to Leopoldów (powiat rycki) i Niedzieliska Kolonia (powiat zamojski).

### Rządowy Program dla lepszej komunikacji kolejowej

Celem „Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025” jest przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu, promowanie ekologicznych środków transportu oraz wspieranie polskiej gospodarki. Zaplanowane



zadania inwestycyjne umożliwią podróżnym dostęp do kolei wojewódzkiej i międzywojewódzkiej. Na ten cel przeznaczono 1 mld PLN. Środki zostaną wykorzystane m.in. na wybudowanie lub zmodernizowanie przystanków kolejowych, a także sfinansowanie prac związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla pasażerów. W „Rządowym Programie budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025” uwzględniono 314 lokalizacji w całej Polsce. Na liście podstawowej umieszczono 185 lokalizacji, a na liście rezerwowej 129.



Rys. 20. Przystanek Zamość Starówka [fot. A. Lewandowski / PLK]

### Mosty kolejowe na Lubelszczyźnie

W połowie kwietnia 2021 r. PLK przeznaczyły 25 mln PLN na odnowienie w latach 2020–2021 kolejowych mostów na Lubelszczyźnie [41]. Do tej pory wykonano prace za blisko 6 mln PLN na przeprawach nad rzekami Giełczew, Huczwą i Bystrzycą. Kolejne prace obejmą m.in. most graniczny na Bugu w Dorohusku i przeprawę w Rykach nad rzeką Zalesianką. Prace zapewnią podróże koleją i przewóz towarów po torach m.in. do kopalni i cukrowni. Zadania są realizowane ze środków własnych Spółki (rys. 21, 22).

1. Na trasie Lublin – Chełm dzięki bieżącym pracom zapewnione są przewozy pasażerskie i obsługa ruchu towarowego m.in. przewozów do kopalni węgla kamiennego Bogdanka.
2. PLK wykonały duży zakres prac na moście kolejowym w Biskupicach nad rzeką Giełczew, gdzie zamontowano nowe przęsła. Podpory mostu zostały zabezpieczone przed podmyciem oraz wykonano nowe schody, balustrady, a także poręcze. Wyremontowano 2 tory – wymieniono podkłady, szyny i tłuczeń. Dzięki pracom zlikwidowano ograniczenie prędkości i zwiększyła się przepustowość. Po obiekcie mogą poruszać się cięższe pociągi, gdyż w efekcie prac zwiększono nośność mostu. Wartość prac to około 3,5 mln PLN.
3. Na linii Łuków – Dęblin przebudowano most nad rzeką Bystrzycą w okolicy Łukowa. Do prac wykorzystano m.in. przęsła uzyskane z przebudowy przeprawy na CMK. Przęsła, po wymaganych badaniach,

zakwalifikowano do dalszej eksploatacji. Wykonano także żelbetową płytę, co umożliwia przejazd ciężkich składów towarowych. Most zabezpieczono przed korozją. Obecnie przeprawa pociągów może odbywać się z prędkością do 120 km/h. Wartość inwestycji to około 1,4 mln PLN.

4. Odnowiony most w Werbkowicach nad rzeką Huczwą na linii Zamość – Hrubieszów zapewnia obsługę cukrowni. Kratownicowy most ma naprawione przyczółki. Konstrukcję zabezpieczono przed korozją i pomalowano. Wartość prac to około 1 mln PLN.



Rys. 21. LK 68 przed modernizacją oraz most na Sanie w Kępie Rzeczyckiej (odc. Kępa – Pilchów) [fot. PLK]



Rys. 22. LK 68 przed modernizacją, wiadukt w pobliżu stacji Wilkołaz [fot. PLK]

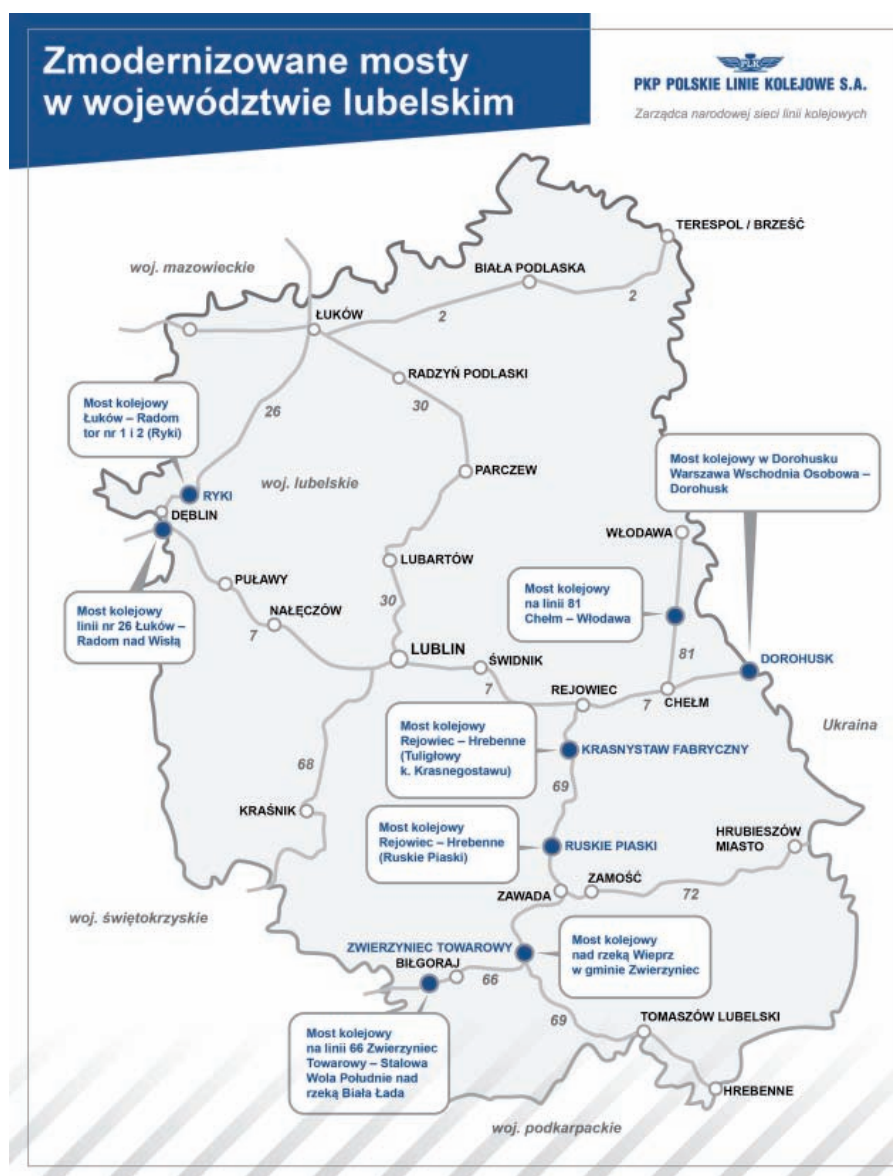
W 2021 r. za 19 mln PLN PLK zaplanowały prace na mostach Lubelszczyzny (rys. 23) m.in. remont mostu w Biłgoraju nad rzeką Biała Łada na odcinku Zwierzyniec – Stalowa Wola, mostu granicznego w Dorohusku, przeprawy w Rykach nad rzeką Zalesianką na odcinku Łuków – Radom i w Krasnymstawie nad rzeką Wojsławką na odcinku Rejowiec – Hrebennie. Pod koniec stycznia 2022 r. władze PLK poinformowały, iż za około 19 mln PLN

wyremontowano 8 mostów nad 7 rzekami na Lubelszczyźnie [42]:

1. Na linii Rejowiec – Zawada (LK 69) wyremontowano 2 mosty kolejowe nad rzekami Łabuńką i Wieprzem. Po remoncie, most nad Łabuńką k. stacji w Ruskich Piaskach zyskał nowe przęsła, tory i system odwodnienia. Utrzymanie obiektu ułatwi wybudowany pomost dla służb technicznych. Betonowe oraz stalowe elementy mostu zabezpieczono powłokami ochronnymi. Przyczółki mostu wzmocniono kamieniem.
2. Na moście nad rzeką Wieprz w gminie Zwierzyniec wbudowano przęsło uzyskane z przebudowy mostu na CMK. Położono płyty żelbetowe, naprawiono przyczółki i wybudowano odwodnienie. Nowe schody zapewniają dojście do chodnika technicznego.
3. Odnowiona dwutorowa przeprawa kolejowa w Rykach nad rzeką Zalesianką zapewnia

transport na LK 26 Łuków – Radom. Ponownie wykorzystano przęsło z demontażu mostu na LK 91 Kraków Główny – Medyka. Konstrukcję oparto na nowych przyczółkach i filarach. Na moście przygotowano strefy do obsługi technicznej.

4. Remont objął most kolejowy na przejściu granicznym Polski z Ukrainą nad rzeką Bug w Dorohusku oraz w Tuligłowach koło Krasnegostawu (LK 69) nad rzeką Wojsławką na linii biegnącej w kierunku przejścia granicznego w Hrebenym. Zakres prac w Dorohusku obejmował m.in. wymianę uszkodzonych elementów stalowych mostu i antykorozyjne zabezpieczenie. Na przeprawie zbudowano obustronne chodniki dla obsługi technicznej. Naprawiono także przyczółki i filary. Remontem objęto most z torem o rozstawie 1435 mm. Na przeprawie zamontowano nowe szyny i podkłady. Wzmocniono konstrukcję, co ułatwi przejazd ciężkich



Rys. 23. Lokalizacja wyremontowanych mostów kolejowych w woj. lubelskim [PLK]



składów towarowych. Most zabezpieczono przed korozją. Zamontowano system odwodnienia. Wykonano stalowy chodnik dla obsługi technicznej. Tak jak w przypadku mostu w Rykach nad rzeką Zalesianką, również w Tuligłowach wykorzystano przeszło pozyskane z rozbiórki mostu nad Wisłą w Krakowie. Części z krakowskiego mostu zamontowano na LK 181 na odcinku Herby Nowe – Kępno [43].

### Lubelska Kolej Aglomeracyjna

Po podpisaniu porozumienia z Zarządem Województwa Lubelskiego, w połowie czerwca 2020 r. [44], Polskie Linie Kolejowe ogłosiły przetarg na początku lipca 2020 r. na wybór wykonawcy koncepcji programowo-przestrzennej Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej (LKA). PLK zobowiązały się przeprowadzić przetarg na wybór wykonawcy koncepcji oraz sprawować nadzór nad jej przygotowaniem. LKA ma umożliwiać szybki i sprawny dojazd do stolicy województwa m.in. z Puław, Parczewa, Chełma i Kraśnika (rys. 24, 25). Wśród założeń jest m.in. modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków kolejowych. Perony zostaną dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania. Założono większą integrację z innymi środkami transportu dzięki planowanym węzłom przesiadkowym. W ramach koncepcji dokładnie przeanalizowano obszar, który będzie obejmował Lubelska Kolej Aglomeracyjna. Zbadano również możliwość budowy nowych linii kolejowych z Szastarki przez Janów Lubelski do Biłgoraja oraz z Lublina do Łęcznej. Rozważano elektryfikację odcinka Lublin – Łuków, a także budowy nowej łącznicy do Lotniska Lublin od strony Chełma. Opracowanie koncepcji zaplanowano na lata 2020–2021 kosztem szacowanym na około 0,4 mln PLN. Województwo lubelskie zobowiązało się pokryć połowę kosztów opracowania, a pozostałą część sfinansują PKP PLK. Przygotowanie koncepcji umożliwi opracowanie studium wykonalności, które określi szczegółowy zakres prac.



Rys. 24. Impuls EN98-002 jako poc. osobowy do Lublina na stacji Chełm (22.04.2023 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 25. SA103: 007 i 012 na stacji Lublin (23.12.2007 r.) [fot. M. Graff]

### Rozbudowa i modernizacja infrastruktury LHS

W połowie stycznia 2017 r. władze LHS zapowiedziały rozpoczęcie programu inwestycyjnego o wartości 850 mln PLN, obejmujące m.in. modernizację taboru i infrastruktury, w tym zwiększenie prędkości, a także wzrost przepustowości linii oraz rozbudowę terminali i placów przeładunkowych (rys. 26–28) [45]. Szczegółowo, będą zrealizowane następujące inwestycje [46–49]:

- modernizacja urządzeń srk na stacji Zamość-Bortatycze LHS;
- rozbudowa układu torowego stacji Hrubieszów LHS;
- budowa mijanki Zamość Majdan LHS;
- budowa bazy przeładunkowej na stacji Zamość Bortatycze;
- budowa terminala intermodalnego w Woli Baranowskiej oraz na Górnym Śląsku;
- modernizacja Euroterminalu w Sławkowie;
- modernizacja stacji Sławków LHS;
- montażu systemu blokady liniowej na odcinku Sławków LHS – Bukowno LHS;
- modernizacja 10 lokomotyw ST44 (wymiana zespołów napędowych).

W maju 2022 r. przekazano do eksploatacji mijankę Zamość – Majdan LHS: 5 torów o sumarycznej długości 6,4 km (1520 mm + 1435 mm, w tym część w splocie) oraz terminal, w obrębie którego znajduje się: plac ładunkowy o pow. 14 tys. m<sup>2</sup> oraz droga dojazdowa [50, 51]. Ruch na stacji będzie nadzorowany przez powstałe w 2018 r. LCS Zamość Bortatycze LHS. Wykonawcą inwestycji był KZN Rail, a koszt to około 53 mln PLN (w tym 23 mln PLN dofinansowania UE). Właścicielem terminalu jest Laude Smart Intermodal, a przepustowość obiektu jest równa 10 pociągów na dobę, choć uwzględniając przepustowość przejścia granicznego w Hrubieszowie, terminal może przyjmować 2 pociągi na dobę. Mogą być także obsługiwane pociągi kontenerowe (< 15 tys. TEU rocznie). Długość torów przyjazdowych i odjazdowych – 900 m umożliwia przyjmowanie praktycznie



wszystkich pociągów (po torze 1520 mm). Terminal jest wyposażony w 2 suwnice o nośności 40 t (do końca 2023 r. właściciel planował zamontować trzecią), 5 wózków kontenerowych typu reachstacker oraz wagę. Plac ładunkowy pozwala na składowanie kontenerów w wolumencie 2 tys. TEU. Powierzchnia utwardzona jest równa 38 tys. m<sup>2</sup>, a na terenie terminalu urządzono kilka placów parkingowych i manewrowych. Spółka Laude współpracuje z ukraińskimi podmiotami od 2008 r. W 2022 r. zrealizowano inwestycje na LHS kosztem 57 mln PLN obejmujące [52]:

- przebudowę i modernizację stacji i hali wagonowej na stacji Hrubieszów LHS;
- wymianę urządzeń srk na linii, mijankach i stacjach (II etap inwestycji);
- budowę mijanki Zamość – Majdan LHS;
- oddano do użytku halę magazynową na terenie Terminalu Przeładunkowego Szczepieszyn LHS.



Rys. 26. Wagony UZ (1520 mm) do przewozu zboża serii 19-752 na stacji Hrubieszów LHS (25.10.2014 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 27. ST44: 2027, 2008 (1520 mm) przed modernizacją na stacji Zamość Bortatycze (21.02.2015 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 28. Stacja w Zwierzyncu (1435 + 1520 mm) (23.10.2021 r.) [fot. M. Graff]

W odpowiedzi na zwiększony poziom przewozów na granicy polsko-ukraińskiej, Koleje Ukrainkie ogłosiły w 2018 r. zamiar elektryfikacji odcinka Kowel – Izów (– Hrubieszów LHS) napięciem 25 kV 50 Hz oraz wykonanie w latach 2020–2021 [54–56]. Po stronie polskiej powstałby około 3 km, także zelektryfikowany odcinek. Planowano połączenie obu odcinków (UZ i PKP LHS) światłowodem usprawniającym łączność i umożliwiającym przysłą modernizację systemów sterowania ruchem kolejowym. W czerwcu 2022 r. UZ zakończyły elektryfikację odcinka Kowel – Izów. Obecnie LHS przejęła większość przewozów rudy żelaza do Polski z kierunku wschodniego, odciążając m.in. LK 91 Kraków – Medyka. Zatem we wrześniu 2018 r. władze LHS zamówiły studium wykonalności elektryfikacji LHS oraz przedłużenia linii: celowości inwestycji, wyboru napięcia (3 kV DC, 25 kV 50 Hz). Wykonawcą studium zostało konsorcjum IDOM Inżynieria Architektura i Doradztwo z terminem realizacji 6 miesięcy od daty zawarcia umowy. W marcu 2022 r. władze LHS ostatecznie poinformowały o rezygnacji z elektryfikacji LHS, uzasadniając to zbyt niskim natężeniem ruchu (około 10 par pociągów na dobę). Wydaje się, iż bliższe prawdy są wysokie koszty elektryfikacji – przez analogię z PKM, gdzie koszt elektryfikacji 1 km oszacowano na 4,7 mln PLN [57], a konieczne nakłady na elektryfikację LK 65 to około 1,5–2,0 mld PLN. Zatem samodzielne pozyskanie funduszy (o podobnej wielkości) przez Spółkę bez poręczenia państwa nie wydaje się obecnie możliwe. Należy dodać, iż linia LHS nie jest wpisana do sieci TEN-T, a wnioskowanie o dofinansowanie UE do opisanego procesu elektryfikacji może być problematyczne.

## 2. Wnioski

Województwo lubelskie jest obszarem, gdzie w ostatnich latach dokonano modernizacji magistralnej linii kolejowej Warszawa – Lublin, co w połączeniu

z zakupami taborowymi dokonanyymi w okresie ostatnich 5–10 lat przez PKP IC (lokomotywy Griffin, zespoły Dart, modernizacje wagonów pasażerskich itp.) pozwoliło zwiększyć prędkość do 160 km/h oraz wykorzystać możliwość skrócenia czasu jazdy w celu pozyskania większej liczby pasażerów. Zakończono także elektryfikację LK 68 na odcinku Lublin Zemborzycy – Stalowa Wola Rozwadów w 2020 r., łączącej Lublin z Rzeszowem czy Przemyślem, co także pozwoliło zrezygnować z utrzymywania lokomotyw spalinowych i obsługiwać wybrane połączenia także z użyciem ezt Dart. Pewnym podobieństwem z sąsiednim woj. podkarpackim jest tor o szerokości 1520 mm, co wynika z faktu istnienia granicy z Ukrainą czy dodatkowo z Białorusią. Modernizacje takich stacji jak Dorohusk czy Medyka (tory normalne i szerokie) wykonano w ramach programów finansowanych z budżetu państwa. Koszty prac w tych przypadkach nie przekraczały umownej wartości 100 mln PLN [58–60] zatem uznano, iż odstąpienie od współfinansowania przez UE nie będzie bardzo uciążliwe, choć początkowo podobne inwestycje pozyskiwano z funduszy UE [61], a wysiłek związany z przygotowaniem wniosków o dofinansowanie może zostać spożytkowany przy bardziej kosztownych inwestycjach, np. modernizacji LK 7. Ze względu na znacznie większy zakres prac wynikający z obszaru zajmowanego przez stacje Małaszewicze i Terespol, prace na ww. stacjach postanowiono połączyć z modernizacją LK 2 [62, 63].

O ile modernizacja czy rewitalizacja sieci kolejowej pozostaje domeną PLK, ew. LHS, to władze samorządowe Lubelszczyzny są zaangażowane w zakupy taborowe realizowane od około 20 lat. Początkowo pozyskano pojazdy o napędzie spalinowym (jednoczłonowe w latach 2003–2006, dwuczłonowe w latach 2010–2013), które wydawały się najbardziej potrzebne 15–20 lat temu, aby dysponować taborom do obsługi linii drugorzędnych. Pojazdy o napędzie elektrycznym zakupiono – w porównaniu z innymi województwami (np. podkarpackim czy małopolskim) stosunkowo późno (w 2021 r. wobec 2013 r. ew. 2014 r.), co zapewne przełożyło się na opóźnienia w uruchomieniu planowanej kolei aglomeracyjnej, której koncepcja nie została jeszcze szczegółowo opracowana.

Nie wszystkie inwestycje są udane – np. budowa linii na lotnisko cywilne Lublin – Świdnik (LK 581), przy czym nie wynika to z przyjęcia złych założeń, lecz jest cechą systemową linii kolejowych biegnących na mniejsze lotniska – niska regularność przylotów i odlotów samolotów (np. loty w wybrane dni tygodnia)

powoduje, iż trudno przewoźnikom kolejowym ułożyć optymalny rozkład jazdy pociągów gwarantujący, iż pociągi będą miały wysoką frekwencję, co przełoży się na wpływy z biletów. Z kolei ograniczenie liczby pociągów (aby nie kursowały puste) powoduje, iż pasażerowie rezygnują z usług kolei. Stosunkowo niewielka odległość lotniska od centrum Lublina (10 km w prostej linii), a także relatywnie mała liczba pasażerów korzystających z lotniska (360 tys. w 2019 r.<sup>5</sup>) powoduje, iż korzystniejsze wydaje się uruchomienie komunikacji autobusowej.

Ambitny program inwestycyjny przyjęły także władze LHS, które starają się modernizować np. systemy srk, budować nowe mijanki, co pozwoli zwiększyć przepustowość ww. jednotorowej nieelektryfikowanej linii. Domeną LHS pozostanie przewóz m.in. rudy żelaza, na którą zapotrzebowanie jest stabilne i niezależne od takich czynników jak pandemia SARS-Covid-19. W przeciwieństwie do przewozu kontenerów z Chin, które są z jednej strony działalnością dochodową, jednak bardziej wrażliwą na czynniki pozabiznesowe w kontekście coraz bardziej skomplikowanych stosunków UE z Państwem Środka [64], może skutkować np. przeniesieniem produkcji z Chin do innych krajów.

## Literatura

1. Kolejowe inwestycje za 3,2 mld PLN na Lubelszczyźnie, Newsletter PLK, 19.12.2016 r.
2. Stacja Lublin, kluczowa faza przebudowy peronów, Newsletter PLK, 14.02.2018 r.
3. Budujemy nowoczesną kolej w Lublinie (fotogaleria), Newsletter PLK, 20.02.2021 r.
4. Dobre zmiany dla podróżnych stacji Lublin Główny, Newsletter PLK, 06.08.2020 r.
5. Montaż rozjazdów na stacji Lublin Główny, Newsletter PLK, 16.05.2020 r.
6. 250 mln euro na modernizację linii Warszawa – Lublin, Newsletter PLK, 22.04.2016 r.
7. PLK wobec sytuacji podwykonawców Astaldi oraz inwestycji na odcinkach linii kolejowych nr 7 Lublin – Dęblin oraz nr 271 Leszno – gr. woj. Dolnośląskiego, Newsletter PLK, 04.01.2019 r.
8. PLK podpisują umowy na odcinek Dęblin – Lublin, w kwietniu prace Newsletter PLK, 29.03.2019 r.
9. Nowa łącznica w Lublinie zwiększy możliwości transportu kolejowego w regionie, Newsletter PLK, 5.10.2021 r.

<sup>5</sup> Dla porównania, lotnisko Chopina w Warszawie obsłużyło 14,4 mln pasażerów, a lotnisko Kraków-Balice – 7,4 mln (dane ULC z 2022 r.).



10. W Lublinie łącznica kolejowa zwiększy możliwości podróży i przewozu towarów, Newsletter PLK, 18.05.2021 r.
11. Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa – Lublin – Dorohusk <https://siskom.waw.pl/kp-kolej-wawa-dorohusk.htm>.
12. Od 12 marca krótsze podróże pomiędzy Lublinem a Warszawą, Newsletter PLK, 11.03.2023 r.
13. Lublin – ponad 200 tys. pociągów przejechało pod nadzorem systemów komputerowych, Newsletter PLK 9.06.2022 r.
14. Szybciej i wygodniej koleją z Warszawy do Lublina, Newsletter PLK, 25.09.2023 r.
15. Jest umowa na elektryfikację linii z Lublina do Stalowej Woli, Rynek Kolejowy, 08.03.2017 r.
16. Rozpoczęła się modernizacja i elektryfikacja linii Lublin – Stalowa Wola, Rynek Kolejowy / Newsletter PLK, 11.07.2017 r.
17. Nowe perony w Kraśniku i na trasie z Lublina do Stalowej Woli, Newsletter PLK, 18.07.2018 r.
18. Ruszył remont mostu na Sanie między Lublinem a Stalową Wolą, Newsletter PLK, 01.06.2019 r.
19. Ponad 2 tys. pociągów pod kontrolą Lokalnego Centrum Sterowania Szastarka, Newsletter PLK, 15.04.2020 r.
20. Elektrycznym pociągiem z Lublina do Stalowej Woli, Newsletter PLK, 11.12.2020 r.
21. Będzie szybsze połączenie pomiędzy Hrubieszowem a Zamościem, Newsletter PLK, 7.07.2022 r.
22. W grudniu pojedziemy pociągiem z Lublina do Łukowa, Newsletter PLK, 26.11.2021 r.
23. Na trasie Lublin – Łuków zwiększy się dostępność kolei, Newsletter PLK, 24.05.2021 r.
24. Linia kolejowa pomiędzy Łukowem a Lublinem będzie zelektryfikowana, Newsletter PLK, 17.05.2023 r.
25. Stacje Biała Podlaska, Małaszewicze, Terespol wygodniejsze dla podróżnych, Newsletter PLK, 16.01.2017 r.
26. Zmieniają się stacje Biała Podlaska, Terespol i Małaszewicze, Newsletter PLK, 19.10.2018 r.
27. W Małaszewiczach podróżni korzystają z nowych peronów, Newsletter PLK, 08.08.2018 r.
28. PLK zwiększają komfort obsługi na stacjach w Białej Podlaskiej, Małaszewiczach i Terespolu, Newsletter PLK, 07.03.2018 r.
29. Ze stacji Biała Podlaska i Małaszewicze będzie lepszy przewóz towarów, Newsletter PLK, 18.11.2022 r.
30. Większe możliwości przewozu towarów na stacji Małaszewicze, Newsletter PLK, 21.07.2023 r.
31. Powstanie projekt linii Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj, Newsletter PLK, 30.03.2023 r.
32. Pociągi pojadą pomiędzy Szastarką, Janowem Lubelskim i Biłgorajem – podpisano umowę na projekt linii Janów Lubelski, Newsletter PLK, 16.09.2023 r.
33. Łęczna i Włodawa będą miały szybkie połączenie kolejowe z Lublinem, Newsletter PLK, 24.05.2023 r.
34. Program Kolej+ <https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus>.
35. Modernizacja przystanku Lublin Północny i stacji Świdnik ze środków RPO województwa lubelskiego, Newsletter PLK, 08.02.2011 r.
36. Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą, Newsletter PLK, 08.09.2011 r.
37. Koleją z Lublina na lotnisko w Świdniku, Newsletter PLK, 10.02.2012 r.
38. Pierwsze samoloty i pierwsze pociągi na lotnisku w Lublinie, Newsletter PLK, 19.12.2012 r.
39. Nowy przystanek i zmodernizowane perony – ułatwią podróże koleją na Lubelszczyźnie, Newsletter PLK, 3.06.2022 r.
40. Podróże z nowych peronów pomiędzy Łukowem a Dęblinem, Newsletter PLK, 19.05.2023 r.
41. Mosty kolejowe na Lubelszczyźnie – ważne dla transportu towarów, Newsletter PLK, 19.04.2021 r.
42. Sprawniej koleją na Lubelszczyźnie dzięki remontom mostów, Newsletter PLK, 26.01.2022 r.
43. Krakowski most poprawił przewozy koleją na linii do Kępna, Newsletter PLK, 12.10.2021 r.
44. Coraz bliżej Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej, Newsletter PLK, 04.07.2020 r.
45. Graff M.: *Kolej na pograniczu*, Europrinter Rybnik, 2024 (w trakcie przygotowania).
46. Lubelskie: PKP LHS zainwestuje również w regionie, Rynek Kolejowy, 19.01.2017 r.
47. Nowe centrum sterowania w Zamościu usprawni ruch na 47 kilometrowym odcinku LHS, PKP LHS, 05.03.2018 r.
48. PKP LHS z kolejnym rekordem w przewozach i inwestycjach za 2018 rok, PKP LHS, 21.01.2019 r.
49. PKP LHS zmodernizuje stację Zamość Bortatycze, Rynek Kolejowy, 19.10.2016 r.
50. Nowa mijanka i plac ładunkowy na linii, PKP LHS Rynek Kolejowy, 11.05.2022 r.
51. Szymajda M. Laude otwiera wielki terminal pod Zamościem, Rynek Kolejowy, 24.06.2022 r.
52. PKP LHS z rekordowymi przewozami w 2022 roku, PKP LHS, 18.01.2023 r.
53. W Hrubieszowie przywrócono do użytkowania bocznice kolejową przy Terminalu Gazu Płynnego, NaKolei.pl, 21.10.2022 r.
54. Będzie elektryfikacja LHS? Rynek Kolejowy, 02.12.2016 r.
55. Iron ore route electrified, Railway Gazette International, 11 September 2018.
56. PKP LHS wybrała wykonawcę analiz dotyczących elektryfikacji i przedłużenia linii, PKP LHS, 06.09.2018 r.

57. Szymajda M.: *Pomorskie potwierdza: Będą elektryczne pociągi na PKM*, Rynek Kolejowy, 23.05.2023 r.
58. PLK dla lepszej obsługi terminali w rejonie Medyka – Mostiska, Newsletter PLK, 15.06.2021 r.
59. Madryas J.: *Większe inwestycje PLK przy granicy z Ukrainą*, Rynek Kolejowy, 18.07.2016 r.
60. PKP Polskie Linie Kolejowe wyremontują stację Werchrata przy granicy z Ukrainą, Rynek Kolejowy, 30.07.2021 r.
61. Wkrótce rusza modernizacja linii nr 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza, Newsletter PLK, 13.07.2011 r.
62. Fiszer K.: *E20: Prace w rejonie Terespolu do końca roku. Trzy lata opóźnienia*, Rynek Kolejowy, 26.07.2023 r.
63. Fiszer K.: *Modernizacja E20: Koniec sześciolietniej przebudowy stacji Terespol*, Rynek Kolejowy, 22.08.2023 r.
64. Uznańska P.: *Unijne zwanie z Pekinem: szczyt UE – Chiny*, Analizy Ośrodka Studiów Wschodnich, Warszawa, 13.12.2023.