

## Kolej na Podlasiu

Marek GRAFF<sup>1</sup>

### Streszczenie

W kilku ostatnich latach sieć kolejowa na Podlasiu została poddana rewitalizacji oraz modernizacji, co jest związane z realizowaną obecnie dużą inwestycją – budową linii Rail Baltica / modernizacją LK 6, łączącej Białystok z Warszawą. Ponieważ zdecydowana większość linii w regionie jest niezelektryfikowana (545 km z 771 km, tj. 70,1%), zatem fundusze, które PLK przeznaczyły na inwestycje (w porównaniu z innymi województwami), nie są duże. Pewną specyfiką Podlasia jest obecność stacji przeładunkowych wyposażonych także w sieć kolejową o rozstawie 1520 mm, wynikającą z sąsiedztwa z Białorusią. Budowa linii Rail Baltica, czyli połączenia normalnotorowego Polski z państwami bałtyckimi, jest największą inwestycją w województwie, która nie tylko skróci czas przejazdu, czy pozwoli na podniesienie prędkości, ale także umożliwi likwidację zapóźnienia technicznego w rozwoju infrastruktury kolejowej: sygnalizacji kształtowej, w tym na stacji w Białymstoku odcinków jednotorowych na LK 6, a także modernizację wielu stacji, Czyżewa, Łap, Szepietowa, oprócz oczywiście Białegostoku czy Elku. W porównaniu z innymi województwami wschodnimi, brakuje programów rozwoju kolei miejskiej, co można zaobserwować na Podkarpaciu (co już funkcjonuje) oraz na Lubelszczyźnie (obecnie w fazie planowania). Praktycznie nieobecni są prywatni przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie, choć na początku 2024 r. zaczęło się to zmieniać.

**Słowa kluczowe:** Podlasie, Rail Baltica, Białystok, granica Polski z Białorusią

### 1. Sieć kolejowa na Podlasiu

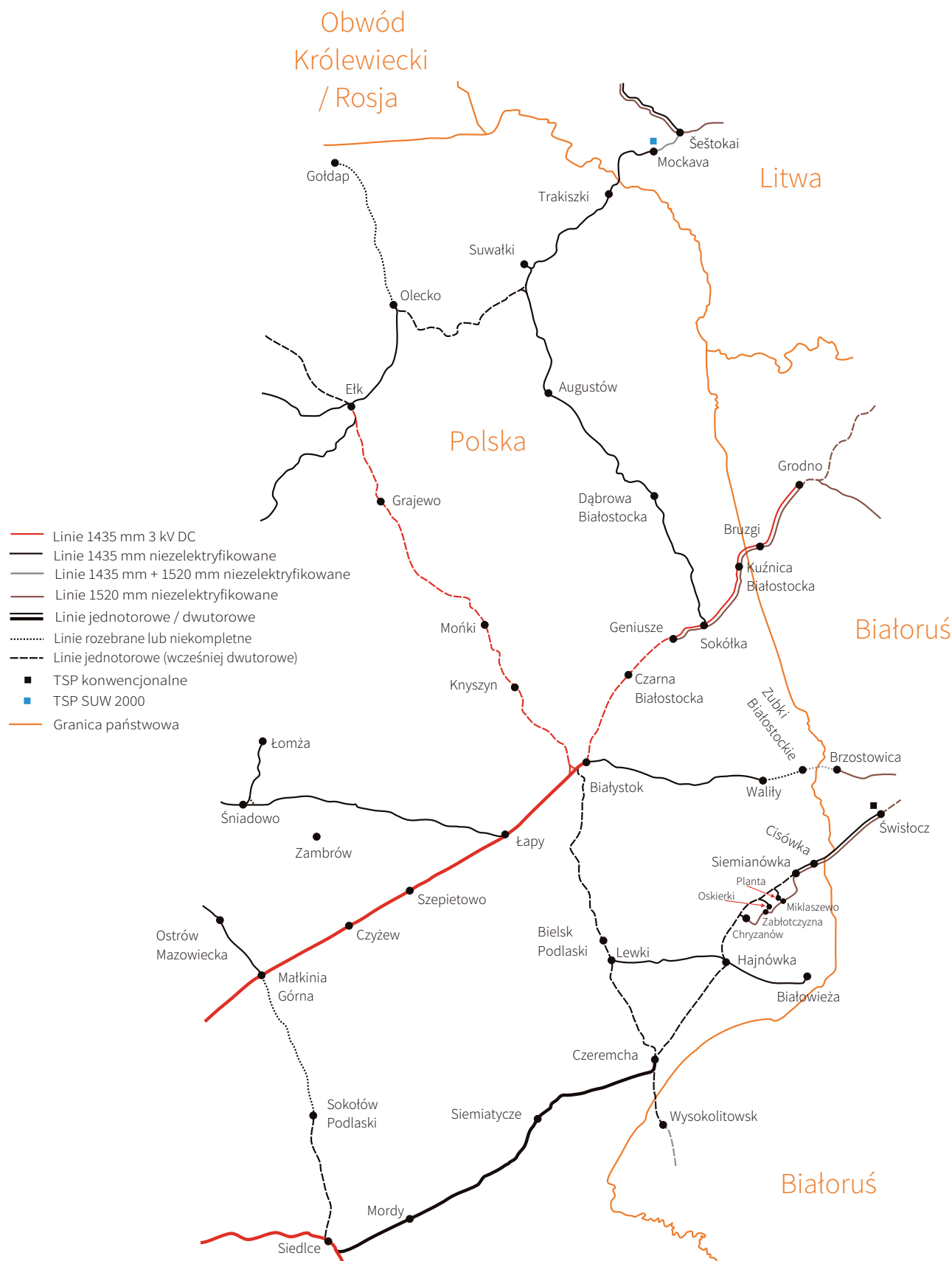
Podlasie jest regionem położonym w północno-wschodniej części Polski (rys. 1). Gęstość sieci kolejowej, z historycznych powodów wynosi 3,76 km / 100 km<sup>2</sup> (najniższy wskaźnik w Polsce [1], przy średniej dla całego kraju – 6,2 km / 100 km<sup>2</sup>). Stolica regionu – Białystok, pomimo iż założona w połowie XV w. dopiero po zbudowaniu w 1862 r. Kolei Warszawsko-Petersburskiej zaczęła się szybko rozwijać, awansując z miasta raczej prowincjonalnego do stolicy regionu. Dodatkowo, po powstaniu listopadowym (1831 r.), ustanowienie granicy celnej pomiędzy Królestwem Polskim z Rosją spowodowało, iż Białystok stał się celem inwestycji dokonywanych przez łódzkich fabrykantów. Mimo iż znajdujące się o kilkadziesiąt km Grodno (także na linii Kolei Warszawsko-Petersburskiej) było zamieszkwane przez mniejszą liczbę osób niż Białystok<sup>2</sup>, to jednak z przyczyn politycznych Grodno zostało stolicą guberni. Przynależność do zaboru rosyjskiego spowodowała, iż rozstaw linii kole-

jowych od początku wynosił 1524 mm (przekucie na normalny rozstaw, 1435 mm, nastąpiło dopiero w latach 1915–1916, co wykonała okupacyjna armia niemiecka). Po 1945 r. oraz zmianie granic państwowych kilka linii magistralnych straciło znaczenie i zostało zdegradowane do linii lokalnych, co objawiło się m.in. likwidacją drugiego toru:

- LK 6 (fragment) Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (– Grodno);
- LK 32 Białystok – Czeremcha (– Wysokie Litewskie – Brześć);
- LK 31 (fragment) Czeremcha – Hajnówka – Siemianówka (– Świsłocz – Wołkowysk);
- LK 37 Białystok – Zubki Białostockie (– Brzostowica – Wołkowysk);
- LK 38 Białystok – Elk – Korsze – Bartoszyce (– Królewiec), odcinek Białystok – Elk został zelektryfikowany w 1990 r. Elk leży w woj. warmińsko-mazurskim, a nie podlaskim, jednak dla większej przejrzystości tekstu związanego z opisem Rail Baltica, został umieszczony w niniejszym artykule.

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

<sup>2</sup> Obecnie liczby odwróciły się i Białystok zamieszkuje 292,6 tys. osób (2023 r., dane GUS), a Grodno – 356,9 tys. (2020 r., dane Państwowego Komitetu Statystycznego Białorusi).



Rys. 1. Schemat sieci kolejowej na Podlasiu [opracowanie własne]

Pojawienie się granicy polsko-sowieckiej w 1945 r. spowodowało, iż fragmenty LK: 6, 31, 32, 37 i 38 leżące na wschód od granicy polskiej zostały przekute na rozstaw 1524 mm. Dodatkowo, na stacjach granicznych (po obu stronach granicy) zbudowano punkty przeładunkowe dla wojska, które były eksploatowane do początku lat 90. XX w.<sup>3</sup> Były to tzw. WRP i ZRP (wojskowe / zastępcze rejonowe przeładunkowe), czyli stacje wyposażone w tory obu rozstawów (normalny i szeroki) i używane przez armię sowiecką do transportu sprzętu wojskowego (broni i amunicji), a także paliwa i żołnierzy z ZSRR do/z sowieckich garnizonów znajdujących się w Polsce, wschodnich Niemczech i Czechosłowacji. Ponieważ WRP powstały w większości na przełomie lat 40. i 50. XX w., a w latach 70. rola kolei w potencjalnym konflikcie zbrojnym zmniejszyła się (z powodu rozwoju techniki rakietowej i lotnictwa), to część WRP przekazano w użytkowanie cywilne. WRP znajdowały się w obrębie stacji:

- Kuźnica Białostocka (LK 6);
- Zubki Białostockie (LK 37);
- Siemianówka (LK 31).

O ile stacja Kuźnica Białostocka i Siemianówka zostały odpowiednio zmodernizowane w latach 2004–2007 i 2021 r., to stację Zubki Białostockie zlikwidowano (ruch na LK 37 zawieszono około 2000 r.). Dodatkowo, wzdłuż kilku linii normalnotorowych poprowadzono linie szerokotorowe (1520 mm)<sup>4</sup>:

- LK 57 Sokółka – Kuźnica Białostocka (– Grodno), odcinek Sokółka – Gieniusze po 1989 r. zlikwidowano, obecnie (2023 r.) trwa odbudowa fragmentu LK 57;
- LK 59 Chryzanów / Oskierki / Planta – Siemianówka – Cisówka (– Świsłocz), w większości wzdłuż LK 31.

Na terenie Podlasia znajdują się przejścia graniczne – do 1991 r. z SŻD – obecnie z Litwą i Białorusią:

- PKP / LG:
  - Trakiszki – Mockava (tylko 1435 mm), ściśle, jest to punkt styczny sieci kolejowej obu rozstawów (oba kraje należą do strefy Schengen);
- PKP / BC:
  - Kuźnica Białostocka – Bruzgi (1435 / 1520 mm), tor 1435 mm jest zelektryfikowany (3 kV DC);
  - Siemianówka – Cisówka – Świsłocz (1435 / 1520 mm);

- Czeremcha – Wysokie Litewskie (tylko 1435 mm), obecnie nieczynne;
- Zubki Białostockie – Brzostowica (1435 / 1520 mm), zlikwidowane.

Przejścia graniczne są jednotorowe (1 tor 1435 mm + 1 tor 1520 mm; osobno, ew. w splocie) i nieelektryfikowane: tylko przejście Kuźnica Białostocka – Bruzgi jest zelektryfikowane. Ponadto, przed 1989 r. ruch pasażerski był prowadzony jedynie przez przejście Kuźnica Białostocka – Bruzgi. Po 1991 r. przewozy pasażerskie uruchomiono także przez przejścia:

- Czeremcha – Wysokie Litewskie (pociągi PKP kursowały pomiędzy stacjami granicznymi), od 2010 r. przewozy są zawieszone;
- Trakiszki – Mockava, przejście eksploatowane.

Przez pozostałe przejścia graniczne był i jest prowadzony wyłącznie ruch towarowy.

Obecnie kluczową linią przechodzącą przez Podlasie jest LK 6, zelektryfikowana w 1983 r., która obecnie jest częścią linii magistralnej Rail Baltica. LK 6 jest modernizowana do prędkości 160 km/h z pomocą funduszy UE. Rail Baltica połączy Polskę z Litwą, Łotwą i Estonią oraz – po uzyskaniu finansowania na budowę tunelu pod Zatoką Fińską z Helsinkami. Rail Baltica na całej długości będzie miała rozstaw 1435 mm oraz będzie zelektryfikowana napięciem 25 kV 50 Hz w obrębie sieci LG, LDZ i EVR.

Poza LK 6 i LK 38, większość linii kolejowych jest nieelektryfikowana. Z powodu stosunkowo niewielkiej odległości od Warszawy (172 km, czas przejazdu około 2 godz.), w okolicach miasta nie ma lotniska cywilnego, a pasażerowie korzystają z lotnisk w Warszawie (Okęcie, Modlin). Granica z Białorusią powoduje, iż na stacjach pełniących rolę przejść granicznych zbudowano infrastrukturę do przeładunku towarów masowych: gazu propan-butan, drewna, rud metali i innych. W przypadku Litwy kolej zamierza przejąć chociaż część towarów przewożonych obecnie samochodami przez uruchamianie pociągów przewożących naczepy samochodowe pomiędzy Niemcami i Litwą. W tym celu m.in. powołano spółkę LTG Cargo, która rozpoczęła prowadzenie przewozów kolejowych na sieci PLK. Program modernizacji i rewitalizacji sieci kolejowej na Podlasiu rozpoczęto wraz z uzyskaniem środków UE w ramach kilku programów (POIiŚ, CEF, Polska Wschodnia).

<sup>3</sup> Do chwili zakończenia wycofania armii (już wtedy rosyjskiej) z krajów Europy Środkowej, tj. we wrześniu 1993 r.

<sup>4</sup> Zmiana normy rozstawu kolei sowieckich z 1524 mm na 1520 mm (–4/+8 mm) została wykonana w maju 1970 r., przy czym dotyczy to także systemów metra, a normę rozstawu dla systemów tramwajowych pozostawiono jako 1524 mm. Różnica 4 mm nie wymagała konwersji taboru czy infrastruktury, ale w okresie przejściowym spowodowało to poważne problemy z gwałtownie zwiększonym zużyciem zestawów kołowych.

Ponieważ przemysł Podlasia jest w większości skoncentrowany w Białymstoku, zatem lokalne linie kolejowe są wykorzystywane głównie w ruchu pasażerskim. Poza modernizowaną LK 6, pozostałe linie poddano rewitalizacji (prędkość eksploatacyjna < 120 km/h), co jest mniej kosztowne i prostsze niż modernizacja (prędkość eksploatacyjna < 160 km/h). Obecnie kluczowe linie lokalne są zrewitalizowane, co umożliwiło podniesienie prędkości oraz skrócenie czasu przejazdu. Podlaski UM uzyskał także nowe pojazdy, przy czym ograniczono się tylko do spalinowych zespołów trakcyjnych i wagonów silnikowych, a pojazdy elektryczne, tj. EN57 zmodernizowano do poziomu AKM. Zapewne jedną z przyczyn była dotychczasowa prędkość maksymalna na LK 6 równa 120 km/h oraz termin ukończenia modernizacji LK 6, co wiązało się z ograniczeniem przepustowości linii, która najbardziej objęłaby pasażerski ruch lokalny. Zanim przystąpiono do modernizacji LK 6, zrewitalizowano:

- LK 32 (Białystok – Czeremcha), na linii występowały liczne ograniczenia prędkości do 30 km/h [2];
- LK 52 (Lewki – Hajnówka);
- LK 36 Łapy – Ostrołęka, zakończenie nastąpiło w połowie 2018 r.: stan nawierzchni na ww. linii był ewidentnie zły, aby zapewnić prowadzenie ruchu towarowego liniami objazdowymi.

Stan nawierzchni na LK 31 (Siedlce – Czeremcha) jest stosunkowo dobry, zatem ograniczono się do punktowych napraw infrastruktury (sumarycznie około 7 km), czy remontów przejazdów kolejowych, ew. budowy nowych przystanków i remontu istniejących. W latach 2017–2019<sup>5</sup> rewitalizowano linię LK 52 Hajnówka – Lewki (– Bielsk Podlaski) oraz w styczniu 2021 r. przywrócono ruch pasażerski (towarowy w październiku 2018 r.).

Na uwagę zasługuje modernizacja stacji i dworca w Białymstoku (rys. 2 i 3). Poza kompleksową wymianą nawierzchni na stacji pasażerskiej i towarowej PLK zdecydowała się zbudować zadaszenia peronów w części pasażerskiej. Inną widoczną zmianą jest montaż nowoczesnego systemu sterowania ruchem (LCS) oraz wymiana sygnalizacji kształtowej na świetlną<sup>6</sup>. Budynki dworców doczekały się modernizacji na stacjach w Czyżewie, Elku, Szepietowie, a na kilku stacjach powstały tzw. dworce systemowe – m.in. Czeremsze, Bielsku Podlaskim. Budynki stacyjne w Łapach, Grajewie, Suwałkach, Augustowie i inne nadal oczekują na modernizację. Na początku 2024 r. wyburzono dotychczasowy budynek dworco-

wy w Sokółce, gdzie zaplanowano powstanie Gminnego Centrum Przesiadkowego (wcześniej budynek został przejęty od PKP przez władze samorządowe).



Rys. 2. Stacja Białystok przed modernizacją (15.07.2020 r.)  
[fot. ze zbiorów PLK]



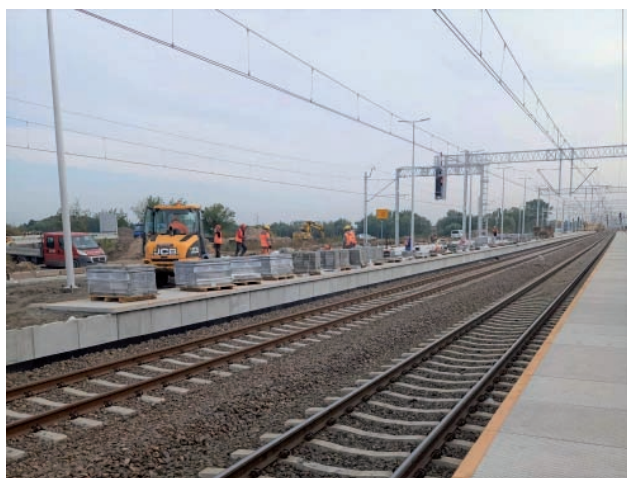
Rys. 3. Stacja Białystok podczas modernizacji – nowy układ torowy [fot. A. Lewandowski / PLK]

### 1.1. Budowa linii Rail Baltica / modernizacja LK 6

W styczniu 2022 r. oddano nowy wiadukt drogowy nad torami w Szepietowie, który jest jednym z 25 bezkolizyjnych skrzyżowań dróg z linią kolejową pomiędzy Czyżewem a Białymstokiem. Poza eksploatowanymi już wiaduktami w Szepietowie i Uhowie, realizowane są pozostałe bezkolizyjne skrzyżowania i ponad 60 km dróg dojazdowych. W styczniu 2023 r. przywrócono kursowanie pociągów regionalnych na trasie Białystok – Czyżew (70 km), a we wrześniu 2023 r. na odcinku Czyżew – Warszawa (rys. 4–6).

<sup>5</sup> Łącznie z budową nowych przystanków osobowych.

<sup>6</sup> Do chwili obecnej modernizacji stacji Białystok, była to największa stacja kolejowa w Polsce wyposażona w sygnalizację kształtową.



Rys. 4. Stacja Czyżew na LK 6 (km 111,838) podczas modernizacji (15.09.2022 r.) [fot. A. Kupińska / PLK]



Rys. 5. Stacja Szepietowo na LK 6 (km 127,376) podczas modernizacji [fot. A. Lewandowski / PLK]



Rys. 6. Stacja Racibory na LK 6 (km 140,474) podczas modernizacji [fot. Artur Lewandowski]

Na odcinku Czyżew – Racibory (28 km) ruch pociągów jest prowadzony dwutorowo od początku 2023 r., a od I kwartału 2023 r. – także na odcinku Kiełtanka – Czyżew. W kwietniu 2023 r. rozpoczęto prace na odcinku Łapy – Białystok, co obejmuje przebudowę przystanków w Uhowie, Bojarach, Niewodnicy i Klepaczach, a w Baciutach w miejscu przystanku powstanie stacja [30]. Jednym z największych wyzwań będzie budowa nowego, prawie 200 m mostu nad Narwią w Uhowie. Poza stacją Białystok, w Starosiel-

cach zbudowano łącznicę kolejową, która połączy linię z Elku z linią do Bielska Podlaskiego. W obrębie stacji Czyżew powstały nowe perony, wiadukt kolejowy oraz drogi dojazdowe. Na stacji Szepietowo, podobnie na stacji Czyżew, prace były kontynuowane, przy czym zaplanowano budowę dwóch wiaduktów. Od lutego 2023 r. w Czyżewie funkcjonuje nowa nastawnia wyposażona w cyfrowy system sterowania ruchem. Na odcinku Czyżew – Białystok zaplanowano przebudowę 38 peronów oraz budowę przejść podziemnych w 14 lokalizacjach. W grudniu 2022 r. wykonywano prace na 16 z 25 zaplanowanych budów wiaduktów drogowych i kolejowych m.in. w Klepaczach, Niewodnicy, Barszczówce, Porośli-Kijach, Jabłoni Kościelnej i Czyżewie. W styczniu 2023 r. większość prac na stacjach w Czyżewie i Szepietowie została wykonana, a na stacjach w Raciborach, Łapach i Białymstoku prace były kontynuowane [1]. We wrześniu 2023 r. w fazie przebudowy były perony na przystankach Bojary, Baciuty, Trypucie i Niewodnica, a prace prowadzono w obrębie 24 obiektów inżynierskich – mostów, wiaduktów i przejść pod torami [33]. Rozpoczęto prace przy budowie nowych wiaduktów drogowych w lokalizacjach: Czyżew, Dąbrowa-Łazy, Jabłoń-Dąbrowa, Porośl-Kije [31]. Przy kolejowym przystanku Bojary powstanie przejście pod torami. Poza rozpoczętymi inwestycjami, zaawansowane są już prace w obrębie 19 obiektów inżynierskich – mostów, wiaduktów i przejść pod torami, postępowały także prace na nowym wiadukcie pomiędzy miejscowościami Barszczówka i Baciuty. Na odcinku Czyżew – Białystok zaplanowano budowę lub modernizację:

- 6 stacji;
- 12 przystanków (w tym nowego – Zielone Wzgórze);
- 17 wiaduktów drogowych;
- 8 wiaduktów kolejowych;
- 2 tunele drogowych;
- 14 przejść podziemnych;
- 10 mostów kolejowych.

Pod koniec 2023 r. był ukończony odcinek Łapy – Białystok (23 km), z wyłączeniem stacji Łapy i Białystok, gdzie prace są kontynuowane [42]. Prace zakończono na 12 przystankach i 4 stacjach na LK 6 oraz w obrębie mostu w Uhowie nad Narwią (rys. 7). Koszt budowy mostu to 46 mln PLN. Każdy most składa się z dwóch przęseł podpartych na podporze pośrodku obiektu oraz przyczółkach na brzegach [32, 38]. Na czas prac pozostawiono podpory starego mostu, które były wykorzystywane przy nasuwaniu konstrukcji. Przy budowie pracowało około 50 osób. Za pomocą specjalnych zestawów siłowników i pomp hydraulicznych, ważąca około 1500 t kratownicowa konstrukcja została przesunięta o prawie 10 m w bok. Specjalistyczna operacja trwała kilkadziesiąt godzin.

Wcześniej przez kilka miesięcy, w miarę postępu budowy, most był stopniowo nasuwany nad rzekę. Podobna technologia prac umożliwiła budowę dwóch bliźniaczych mostów kolejowych. Nowa przeprawa na Narwi ma konstrukcję kratownicową, złożoną z dwóch stalowych mostów (po jednym na każdy tor) osadzonych na wspólnych przyczółkach i żelbetowej podporze. Nowy most umożliwia kursowanie pociągów o nacisku osi do 22,5 t i przejazd z prędkością < 200 km/h. Po etapie nasuwania, gotowa konstrukcja pierwszego mostu została przesunięta w bok, tak aby uzyskać miejsce pod budowę drugiego mostu. W ten sposób było możliwe wykonanie obu mostów na tym samym placu budowy. Zakończenie prac zaplanowano na 2023 r. Ruch pociągów na linii Warszawa – Białystok był wówczas realizowany po jednym ze starych mostów. Podróżnym także udostępniono nowo wybudowany peron w Uhowie, do którego została wytyczona tymczasowa droga dojazdu. Otwarcie mostu i peronu umożliwi rozpoczęcie następnego etapu prac budowy kolejnej części przejścia podziemnego i drugiego peronu.



Rys. 7. Uhowo na LK 6 (km 156,265), budowa nowego mostu nad Narwią [fot. Ł. Brylowski]

W 2024 r. zaplanowano także zakończenie przebudowy stacji Łapy, gdzie powstają nowe perony i 3 przejścia podziemne. Ważną częścią modernizacji podlaskiego odcinka linii Rail Baltica jest budowa dwupoziomowych skrzyżowań. Na odcinku Czyżew – Białystok zaplanowano budowę 25 bezkolizyjnych skrzyżowań. Do eksploatacji przekazano podobne obiekty w Czyżewie, Łapach i Niewodnicy. W budowie pozostaje 16 skrzyżowań. Na podlaskim odcinku Rail Baltica powstanie także 14 przejść podziemnych, przy czym użytkowane są już na przystanku Białystok Zielone Wzgórza oraz na stacjach w Szepietowie i Czyżewie. Prace trwają w 8 lokalizacjach, a w 3 miejscowościach: Jabłoń Kościelna, Zdrody Nowe i Trypucie rozpoczną się w 2024 r. Inwestycja prowadzona jest w ramach programu „Prace na linii E75 na odcinku Czyżew – Białystok”. Wartość całej

inwestycji Rail Baltica to prawie 3,4 mld PLN, współfinansowanej ze środków instrumentu CEF „Łącząc Europę” – (*Connecting Europe Facility* – CEF).

Ruch pociągów na linii Białystok – Warszawa cały czas jest utrzymany. Jednak prace prowadzone na jednym z dwóch torów na odcinku z Łap do Białegostoku wymagały zmiany w rozkładzie jazdy. Na odcinku Białystok – Szepietowo wprowadzono zastępczą komunikację autobusową za większość pociągów regionalnych POLREGIO. Komunikacja zastępcza objęła także jeden pociąg IC na odcinku Białystok – Warszawa. Po zakończeniu wszystkich prac, najkrótsza podróż pociągiem z Białegostoku do Warszawy zajmie około 90 min.

Program inwestycyjny w ramach budowy linii Rail Baltica obejmuje m.in. budowę drugiego toru na odcinku Białystok – Elk (około 90 km) oraz podniesienie prędkości maksymalnej do 250 km/h (tj. modernizację stacji i przystanków). Przewidziano budowę łącznicy Zatyki – Norki, umożliwiającej prowadzenie pociągów na odcinku Olecko – Suwałki bez konieczności zmiany czoła pociągu. Dokumentację projektową odcinka Elk – Trakiszki ukończono do grudnia 2023 r., prace budowlane zaplanowano na lata 2024–2027. Inwestycję podzielono na 2 etapy [15]:

- „Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Białystok – Elk – Olecko – Suwałki – Trakiszki (– Granica Państwa), etap I odcinek Białystok – Elk”, o wartości 587 mln PLN;
- „Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Białystok – Elk – Olecko – Suwałki – Trakiszki (– Granica Państwa), etap II odcinek Elk – Trakiszki (– Granica Państwa)”.

Wartość umowy na prace projektowe oszacowano na 58 mln PLN. Przebudowana zostanie stacja Olecko – całkowicie zmieniony zostanie układ torowy oraz powstaną nowe perony.

## 1.2. Stacja Białystok

W grudniu 2021 r. PLK przekazały do dalszych analiz 3 warianty korytarzy kolejowej Północnej Obwodnicy Białegostoku [16]. Konsultacje społeczne prowadzono od jesieni 2019 r., m.in. podczas 5 spotkań informacyjnych: z mieszkańcami, wideokonferencji w sierpniu 2021 r. oraz z nadesłanych 3217 ankiet. Zatem PLK do dalszych analiz wybrały 3 warianty przebiegu korytarzy nowej linii kolejowej (W6, W12, W13). W następnych etapach opracowano szczegółowe rozwiązania techniczne oraz analizy środowiskowe i ekonomiczne. W ich wyniku, w 2022 r. wybrano najkorzystniejszy wariant przebiegu obwodnicy. Planowane zakończenie wszystkich prac studialnych nastąpiło w II kwartale 2023 r., po czym zlecono opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uży-

skaniem koniecznych decyzji administracyjnych. Prace budowlane zaplanowano na lata 2027–2030. Inwestycja „Budowa Północnej Obwodnicy Białegostoku” jest finansowana ze środków budżetowych.

W kwietniu 2023 r. na stacji Białystok wykonawca rozszerzył zakres prac. Dotychczas poza peronami zdemontowano około 30 km starych torów i sieci trakcyjnej. Przygotowywano teren pod budowę tuneli pod torami (dotychczas dojście na perony było możliwe przez kładkę nad torami, ew. przejście w poziomie torów). Z budynku dworca na perony powstaną przejścia wyposażone w pochylnie.

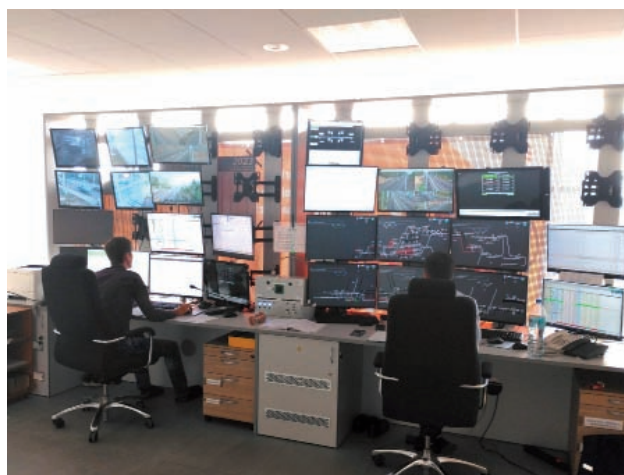
We wrześniu 2023 r. do dyspozycji podróżnych oddano częściowo 3 nowe perony wyposażone w stylizowaną halę (rys. 8). Etapami oddawano do użytku perony nowego przystanku Białystok Zielone Wzgórza. Dotychczas na stacji Białystok wymieniono 35 km nawierzchni oraz zabudowano 104 rozjazdy (sumarycznie, do 55 km nawierzchni oraz 144 rozjazdów) [34]. Zakończenie prac przy budowie peronów oraz tunelu pod torami nastąpiło w 2024 r. oraz uzyskano pełną funkcjonalność stacji. W październiku 2023 r. przekazano do eksploatacji nastawnię wyposażoną w cyfrowe urządzenia sterowania ruchem (LCS), a obiekt zastąpi 6 dotychczasowych nastawni w Białymstoku (rys. 9 i 10) [37]. Obrazowo, układanie drogi przebiegu pociągów odbywa się przez kliknięcie myszką, bez konieczności ręcznego przekładania rozjazdów bezpośrednio na torach. Istotnym elementem systemu są urządzenia zamontowane w torach, tj. elektryczne napędy zwrotnicowe, sygnalizatory świetlne oraz liczniki osi, które odnotowują liczbę składów przejeżdżających przez stację. LCS uzyskała pełną funkcjonalność wraz z zakończeniem modernizacji LK 6, a dyżurni za pomocą monitorów będą nadzorować ruch pociągów łącznie na 70 km linii. Scentralizowany nadzór obejmuje stacje: Czyżew, Szepietowo, Racibory, Łapy i Baciuty. W dalszej perspektywie jest przyłączenie do LCS kolejnego odcinka linii Rail Baltica z Białegostoku do Grajewa oraz linii z Łap do Łomży.



Rys. 8. Nowa hala peronowa na dworcu głównym w Białymstoku (6.04.2024 r.) [fot. Rakoon / Wikimedia Commons]



Rys. 9. Dotychczasowe urządzenia mechaniczne w starej nastawni na stacji Białystok (5.10.2023 r.) [fot. T. Lotowski / PLK]



Rys. 10. LCS Białystok (5.10.2023 r.) [fot. T. Lotowski / PLK]

### 1.3. Stacje w Elku

W grudniu 2021 r. rozpoczęto prace na stacjach w Elku. Przebudowano całkowicie stacje w Elku (Elk i Elk Towarowy). Zatem wymieniono nawierzchnię: czyli zużyto 70 tys. ton tłucznia, 2,5 tys. ton stali szynowej i zbrojeniowej, 40 tys. podkładów, układając kilkanaście km torów, sieć trakcyjną – 10 km plus 70 konstrukcji wsporczych. Zbudowano także nowe perony wraz z zadaszeniami i nawierzchnią antypoślizgową oraz zamontowano nowe ławki i jasne oświetlenie czy dłuższe przejścia pod torami na stacji pasażerskiej (rys. 11) [14]. Zadbano, aby wykonywane prace nie zakłócały rozkładowego prowadzenia pociągów w obrębie stacji. Wszystkie 3 perony zostały podwyższone i poszerzone, pomyślano także o ułatwieniach dla osób o ograniczonej mobilności przez montaż wind. Inwestycja PLK o szacunkowym koszcie 587 mln zł netto jest współfinansowana z funduszy UE (w ramach instrumentu CEF „Łącząc Europę”) kwotą około 116 mln euro, tj. 85% dofinansowania.

Modernizacja objęła również przystanek Ełk Szyba Wschód, gdzie zaplanowano budowę dwóch jednokrawędziowych peronów o długości 200 m. Przebudowano stację Ełk Towarowy, aby mogła przyjmować pociągi o długości 740 m. Zbudowano nowe wiadukty kolejowe nad ulicami: Towarową, Kolejową (obiekty zastąpiły przejazdy jednopoziomowe) oraz przebudowano wiadukt kolejowy nad ul. Suwalską. Zmodernizowano most kolejowy nad rzeką Ełk (rys. 12): dotychczasowy obiekt sukcesywnie zdemontowano, używając do tego liny tnącej. Wykonawcą prac projektowych i budowlanych jest Budimex [29, 35, 36].



Rys. 11. Stacja Ełk podczas modernizacji [fot. D. Strzemkowski / PLK]



Rys. 12. Budowa mostu nad rzeką Ełk [fot. P. Chamera / PLK]

#### 1.4. LK 40 Sokółka – Suwałki

W lutym 2023 r. spółka PLK podpisała umowy na modernizację peronów w 9 lokalizacjach na linii Sokółka – Suwałki, sumarycznie o wartości około 18 mln PLN [28]. Są to inwestycje finansowane z „Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025”. W I kwartale 2023 r. PLK podpisały umowy na przebudowę peronów na stacjach w Augustowie (rys. 13) i Dąbrowie Białostockiej, a prace obejmą także lokalizacje: Gliniszcz, Sidra, Różanystok, Balinka, Augustów Port, Szczepki i Płociczno koło Suwałk, na które już zostały podpisane umowy z wykonawcami. Zakończenie prac zaplanowano na jesień 2023 r. Przebudowa

zakładała zbudowanie wyższych peronów o długości 120 m i wysokości 0,76 m, wyposażonych w pochylnię i nawierzchnię antypoślizgową, a także wiaty i ławki oraz czytelne oznakowanie i tablice informacyjne plus oświetlenie LED. W województwie podlaskim „Rządowy Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025” obejmuje sumarycznie 15 przystanków. We wrześniu 2023 r. PLK ogłosiły przetarg na wykonanie prac w trzech ostatnich lokalizacjach: Kamienna Nowa na linii Sokółka – Suwałki oraz Podbiele i Repczyce Zalew (nowy przystanek) na linii Białystok – Czeremcha [13]. Wykonanie prac zaplanowano na 2024 r. W sierpniu 2023 r. spółka PLK ogłosiła przetarg na budowę LCS dla LK 40 na stacji Augustów [12]. Poza tym, zaplanowano remont lub modernizację 7 przejazdów kolejowo-drogowych. Przewiduje się, że inwestycja będzie finansowana z programu Krajowego Planu Odbudowy i realizowana przez program „Digitalizacja infrastruktury kolejowej przez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów – etap I”. Budowę LCS zaplanowano w 2024 r.



Rys. 13. Stacja Augustów po modernizacji [fot. T. Lotowski / PLK]

#### 1.5. LK 32 Białystok – Czeremcha, LK 31 Czeremcha – Siedlce i LK 36 Ostrołęka – Łapy

Prowadzona modernizacja LK 6 w ramach budowy Rail Baltica obejmuje także rewitalizację linii, które mogą zapewnić objazd (w szczególności dla ruchu towarowego). Są to 3 niezelektryfikowane linie:

- LK 31 Czeremcha – Siedlce, linia dwutorowa;
- LK 32 Czeremcha – Białystok, linia jednotorowa; wymieniono nawierzchnię praktycznie na całej linii; po zakończeniu podniesiono prędkość z 60 km/h do 120 km/h oraz wydatnie skrócono czas jazdy;
- LK 36 Ostrołęka – Łapy, linia dwutorowa.

Prace rewitalizacyjne prowadzono sumarycznie na 235 km linii, a po ich zakończeniu linie te przejęły część pociągów (zwłaszcza towarowych), umożliwiając odciążenie LK 6 podczas modernizacji odcinków Sadowne – Czyżew i Czyżew – Białystok. Umowę na rewitalizację ww. linii podpisano pod koniec stycznia 2017 r. [8]. Wartość umowy to 208 mln PLN brutto, a na realizację przeznaczono 10 miesięcy.

Podczas rewitalizacji LK 36 jako pierwsze zrealizowano prace na zamkniętym odcinku, co obejmowało zabudowę urządzeń srk i uzupełnienie braków nawierzchni kolejowej. PLK sumarycznie wymieniły 95 km nawierzchni, w tym > 150 tys. podkładów oraz kilkanaście rozjazdów. Przebudowano 40 przejazdów kolejowo-drogowych, przy czym na 30 zamontowano nowe urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej. Do remontu zakwalifikowano 12 mostów i wiaduktów oraz 10 przepustów. Wykonane prace pozwoliły znacząco podnieść prędkość eksploatacyjną oraz skrócić czas jazdy.

We wrześniu 2017 r. firma Torpol podpisała umowę z PLK na wykonanie rewitalizacji trzech linii kolejowych na Podlasiu (projekt i wykonanie) [41]:

- LK 31: na odcinku gr. województwa – Czeremcha – Hajnówka;
- LK 32: na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski – Lewki;
- LK 52: na odcinku Lewki – Hajnówka.

Sumaryczna wartość prac wynosi 385,6 mln PLN brutto. Termin wykonania ustalono na 20 miesięcy od dnia podpisania umowy, okres gwarancji – 72 miesiące (6 lat). Rewitalizacja LK 31 obejmowała remont nawierzchni na sumarycznej drodze 37 km, wymianę zwrotnic oraz urządzeń srk (rys. 14). Przebudowano 10 peronów na odcinku Siemiatycze – Hajnówka (rys. 15), a także zamontowano nowe wiaty, ławki, czytelne oznakowanie oraz tablice z rozkładami jazdy. Przebudowano sumarycznie 40 przejazdów kolejowo-drogowych oraz wykonano prace remontowe 28 dotychczasowych obiektów inżynierskich – mostów, wiaduktów, przepustów czy kładek dla pieszych. Zbudowano także nowe mosty oraz przepusty.

W styczniu 2017 r. PKP S.A. podpisały z biurem projektowym An Archi Group umowę w zakresie opracowania dokumentacji przebudowy dworca w Czeremsze (dotychczasowy budynek zbudowano w 1989 r.), w kierunku zmniejszenia powierzchni obiektu o około 200 m<sup>2</sup> wraz z łącznikiem (~300 m<sup>2</sup>). PKP S.A. podpisały umowę z wykonawcą w III kwartale 2017 r. z terminem realizacji 12 miesięcy, przy czym projektant sprawował nadzór autorski nad inwestycją. Nowy dworzec jest jednym z 10 obiektów przewidzianych do modernizacji (budowy lub przebudowy) w ramach programu Polska Wschodnia, podobnie jak sąsiednie obiekty w Siemiatyczach (do

przebudowy; na LK 31) czy Bielsku Podlaskim (dworzec systemowy; na LK 32). W styczniu 2020 r. przekazano do użytku nowy dworzec w Czeremsze, zbudowany w formule Innowacyjnego Dworca Systemowego (dotychczasowy obiekt został wyburzony) [19]. Nowy dworzec wyposażono w nowoczesny system informacji pasażerskiej, dostosowany dla osób o obniżonej sprawności ruchowej, wydzielono pomieszczenie dla matki z dzieckiem. Dworzec otrzymał kolektory słoneczne, energooszczędne oświetlenie LED i pompy ciepła oraz system odzysku wody szarej (deszczowej). Prace zrealizowano kosztem 13 mln PLN brutto z udziałem środków UE w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (POPW) oraz środków PKP S.A.



Rys. 14. Stacja Czeremcha po modernizacji (6.06.2020 r.)  
[fot. M. Graff]



Rys. 15. Stacja Hajnówka po modernizacji (21.08.2021 r.)  
[fot. M. Graff]

## 1.6. LK 49 Śniadowo – Łomża

W lipcu 2023 r. PLK podpisały z Urzędem Marszałkowskim Województwa Podlaskiego umowę na realizację inwestycji z rządowego „Programu Uzu-

pełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 r.” [10]. Umowa podpisana przez przedstawicieli PLK oraz samorządu województwa podlaskiego zakłada rewitalizację linii kolejowej z Łap przez Śniadowo do Łomży. Poza kursami okazjonalnymi, ostatni pociąg pasażerski odjechał z Łomży w 1993 r. (rys. 16). Dzięki rewitalizacji linii dostęp do kolei zyska ponad 60 tys. mieszkańców Łomży oraz około 22 tys. mieszkańców 4 gmin położonych przy linii. Rewitalizacja zakłada przywrócenie prędkości maksymalnej 80–100 km/h. Najkrótszy czas przejazdu pociągu z Łomży do Białegostoku, po zakończeniu wszystkich prac i uzyskaniu niezbędnych dopuszczeń, jest planowany na 1 godz. 35 min. (77 km). Szacuje się, że z połączenia kolejowego miesięcznie skorzysta średnio około 24 tys. podróżnych. Przewiduje się także odtworzenie kolejowej infrastruktury do obsługi ruchu pasażerskiego, zarówno lokalnego, jak i dalekobieżnego, tj. na przystankach: Konarzyce, Koziki, Śniadowo (nowy przystanek Śniadowo Łącznica), Czachy-Kołaki, Kulesze Kościelne i Sokoły. W Śniadowie powstanie łącznica o długości około 1 km (odbudowa), co wyeliminuje konieczność zmiany kierunku jazdy od strony Białegostoku w kierunku Łomży. Dodatkowo zaplanowano budowę mijanki w Czerwonym Borze. Budżet prac zaplanowanych w ramach inwestycji wynosi 430 mln PLN, w tym blisko 366 mln PLN z budżetu państwa (85%) oraz 64,5 mln (15%) ze środków samorządu województwa. Ogłoszenie przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej i prac zaplanowano na III kwartał 2023 r., a prace budowlane na lata 2025–2028. W połowie czerwca 2023 r. PLK poinformowały, iż ostatecznie zrezygnowano z elektryfikacji LK 49 i fragmentu LK 36, odpowiednio Łomża – Śniadowo i Łapy – Śniadowo, a zwolnione środki finansowe zostaną przeznaczone na inne inwestycje prowadzone przez PLK, m.in. modernizację linii z Bielska-Białej do Cieszyńska w województwie śląskim [2].



Rys. 16. Stacja Łomża [fot. T. Lotowski / PLK]

### 1.7. LK 59 Granica Państwa – Siemianówka – Chryzanów (1520 mm)

W kwietniu 2018 r. PLK ogłosiły przetarg na rewitalizację LK 59 (jednotorowa, 1520 mm) na odcinku Granica Państwa – Siemianówka – Chryzanów (20 km) oraz na kolejowym przejściu granicznym w Siemianówce. Prace zostały wykonane z udziałem środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014–2020, Funduszu Kolejowego i budżetu państwa. Na realizację prac przeznaczono 86,8 mln PLN, a zakup szyn i podkładów – 109 mln PLN [21]. Termin wykonania ustalono na 23 miesiące. Prędkość po rewitalizacji została podniesiona do 60 km/h, przy nacisku maksymalnym osi na tor 24,5 kN. Rewitalizację LK 59 połączono z wymianą urządzeń srk na LK 31 Hajnówka – Siemianówka (poprzedni przetarg, bez udziału LK 31 ostatecznie nie został rozstrzygnięty). Zakres prac obejmował przebudowę 6 mostów na Narwce i 13 przejazdów kolejowych, a także modernizację nastawni w Siemianówce, która została wyposażona w nowoczesne urządzenia cyfrowe. Prace wykonano w latach 2018–2021, co obejmowało także wymianę nawierzchni na stacji Siemianówka (1435 mm i 1520 mm), przy wartości prac 32 mln PLN. Rewitalizację stacji w Siemianówce zakończono w sierpniu 2021 r. [11]. Obie inwestycje zostały wpisane do Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. jako element programu „Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach (ośmiu) przejść granicznych, w tym toru szerokiego”.

### 1.8. LK 57 Kuźnica Białostocka – Geniusze (1520 mm)

W czerwcu 2018 r. PKP PLK ogłosiły przetarg na rewitalizację i przebudowę LK 57 Kuźnica Białostocka – Geniusze (28 km) wraz z LK 923 Buchwałowo Wschód – Buchwałowo (2,6 km), będącej odnogą LK 57 (rys. 17) [20, 24, 40]. Wartość inwestycji to 194,9 mln PLN netto, przy czym część środków pochodzi z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego 2014–2020. Obecnie zaplanowano montaż 34 zwrotnic na stacjach: Kuźnica Białostocka, Sokółka, Geniusze (na ww. stacji powstanie dodatkowy tor), wymianę urządzeń srk, i przebudowę 16 przejazdów kolejowo-drogowych oraz 10 mostów i 15 innych obiektów inżynierskich. Pozwoli to na zwiększenie prędkości do 60 km/h przy nacisku 245 kN/oś. Na LK 923 zaplanowano wymianę nawierzchni, montaż 3 nowych zwrotnic na bocznicę Buchwałowo, gdzie znajduje się terminal paliw PKN Orlen. Zakończenie prac nastąpiło w 2021 r. Dzięki wykonanym inwestycjom, stało się możliwe

przyjmowanie pociągów o długości do 1050 m. Należy dodać, iż odcinek LK 57 Sokółka – Geniusze został wyłączony z eksploatacji w 1992 r.



Rys. 17. Grupa torów 1520 mm na stacji Kuźnica Białostocka (16.04.2016 r.) [fot. M. Graff]

## 2. Modernizacje stacji granicznych (1435 / 1520 mm)

W sierpniu 2021 r. spółka PLK poinformowała o stanie realizacji programu modernizacji przejść granicznych, gdzie oprócz normalnotorowej sieci kolejowej, występuje sieć szerokotorowa [27]. Prace z Krajowego Programu Kolejowego były realizowane ze środków budżetowych za ponad 280 mln PLN. Na terenie województwa podlaskiego prace zostały wykonane na trzech przejściach granicznych:

- Siemianówka – Swisłocz – prace prowadzono na przejściu granicznym w Siemianówce za około 79 mln PLN. Stacje mogą przyjmować i obsługiwać cięższe i dłuższe pociągi o naciskach do 245 kN/oś (25 t/oś) i do 1050 m długości (cecha pociągów towarowych kursujących po torze 1520 mm). Na stacji w Siemianówce wymieniono nawierzchnię i tory obu rozstawów. Zamontowano cyfrowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym w nastawni stacji Siemianówka oraz na nowej nastawni na stacji Zabłotczyzna (zakończono pod koniec 2022 r.). Prace były uzupełnieniem modernizacji LK 59 (1520 mm) od granicy państwowej w Siemianówce do Zabłotczyzny realizowanej ze środków RPO Województwa Podlaskiego.
- Kuźnica Białostocka: stacja została przystosowana do przyjmowania większej liczby cięższych i dłuższych składów towarowych – o naciskach do

245 kN/oś (25 t/oś) i do 1050 m długości. Za około 10 mln zł PLK wybudowały dodatkowe tory. Inwestycja łączy się z realizowanym z RPO Województwa Podlaskiego remontem linii kolejowej od Kuźnicy Białostockiej do stacji Geniusze. Prace zakończono pod koniec 2023 r.

- Czeremcha – Wysokie Litewskie (Wysokolitowski): w kwietniu 2018 r. PKP zapowiedziały przywrócenie ruchu przez przejście Czeremcha – Wysokie Litewskie jesienią 2018 r., które byłoby wykorzystywane nie tylko, jak do tej pory, lokalnym ruchem pasażerskim, ale także towarowym [9]. Ruch towarowy obejmuje m.in. przewozy kontenerowe, a całość pozwoliłaby odciążać dotychczasowe przejście Brześć – Terespol – Małaszewicze. Wprawdzie rewitalizacji poddano krótki (około 5 km) odcinek od Czeremchy do Granicy Państwa, jednak przeszkodą okazał się brak zgody polskich służb celnych, które postawiły warunek montażu skanera, który bez otwierania wagonów czy kontenerów umożliwiałby kontrolę ich zawartości. Zatem zapowiadany termin otwarcia dotychczas nie został dotrzymany (nie jest jasne, w jaki sposób uzyskać środki finansowe na zakup i montaż skanera).

W połowie kwietnia 2023 r. polskie władze centralne przedłużyły zakaz wykonywania przewozów pasażerskich pomiędzy Polską i Białorusią, formalnie motywując to pandemią SARS Covid 19 [6]. Kursowanie pociągów pomiędzy oboma krajami zostało zawieszone w marcu 2020 r. wraz z wybuchem pandemii koronawirusa i wprowadzonymi restrykcjami w zakresie przemieszczania się transportem publicznym, szczególnie w komunikacji międzynarodowej, z krajami poza unijnymi. Choć część restrykcji została zniesiona, to niektóre z nich nadal obowiązują [39]. Wydaje się, iż bardziej prawdopodobne są nienajlepsze stosunki polityczne pomiędzy Polską i Białorusią, której władze centralne wywołały kryzys migracyjny na granicy z Polską, a także w lutym 2022 r. wsparły inwazję Rosji na Ukrainę. Zapowiadane przez polskie MSWiA dalsze ograniczenia w przekraczaniu granicy z Białorusią, a nawet zamiar całkowitego zamknięcia granicy w odpowiedzi na stanowisko najwyższych władz Białorusi pokazują, iż przywrócenie pasażerskich połączeń kolejowych Polska – Białoruś jest raczej odległą perspektywą [7].

## 3. Współpraca z Litwą

W połowie czerwca 2022 r. przedstawiciele zarządcy litewskiej infrastruktury kolejowej AB LTG Infra złożyli wizytę w Polsce w ramach funkcjonowania Polsko-Litewskiej Grupy Infrastrukturalnej po-

wołanej w 2021 r. [22]. Jest to forum współpracy i wymiany doświadczeń w celu podniesienia jakości prowadzenia ruchu kolejowego na transgranicznych odcinkach. Grupa współpracuje na rzecz poprawy komunikacji kolejowej pomiędzy Polską a Litwą. Rozmawiano o wzmocnieniu współpracy w zakresie udostępnienia i utrzymania linii kolejowych oraz możliwościach zwiększenia przewozów pomiędzy Polską a Litwą (rys. 18). Omawiano także doświadczenia dotyczące realizacji inwestycji, szczególnie w zakresie międzynarodowego programu budowy Rail Baltica. Ważną częścią spotkania była wizyta techniczna na placu budowy na stacji Białystok oraz mostu kolejowego nad rzeką Narwią. Delegacja litewska ze szczególnym zainteresowaniem wysłuchała informacji o realizacji budowy linii Rail Baltica, a zwłaszcza dotyczących wypracowania wspólnych podejść i zastosowanych rozwiązań technicznych. Działania Grupy dotyczą m.in. wdrażania nowych rozwiązań technicznych i eksploatacyjnych oraz wprowadzania systemu bezpieczeństwa ruchu ERTMS.

Zakupione przez samorząd pojazdy serii SA133 były używane w komunikacji z Litwą do grudnia 2022 r., co wymagało m.in. zamontowania systemu bezpieczeństwa używanego na sieci LTG na pokładach SA133, dodania w pojazdach informacji w języku litewskim oraz przeszkolenia personelu LTG (zmiana drużyn konduktorskich odbywa się na stacji Trakiszki). Pojazdy SA133 wykonywały kursy na trasie Białystok – Suwałki – Kowno w weekendy. Natomiast ruch dalekobieżny od grudnia 2022 r. jest realizowany w komunikacji przesiadkowej na stacji Mockava (pol. Maćkowo), gdzie pasażerowie przesiadają się z pociągu relacji Kraków – Warszawa – Mockava do poc. Mockava – Kowno – Wilno lub odwrotnie. Pociąg ostatniej relacji porusza się całkowicie po torze 1520 mm i jest obsługiwany spalinowym zt na całej trasie.



Rys. 18. ST44-1259 przewoźnika PKP Cargo z cysternami UZ (na torze 1435 mm) na stacji LTG Mockava, Litwa (20.11.2022 r.) [fot. V. Bigelis]

#### 4. Program Przystankowy na Podlasiu

Na terenie województwa podlaskiego, w ramach „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025”, przewidziano budowę lub modernizację sumarycznie 15 przystanków [25]. Zatem do 2023 r. zmodernizowano przystanki na liniach:

- LK 40 Sokółka – Suwałki (jw.);
- LK 32 Białystok – Czeremcha: Kleszczewo, Suchowolce (rys. 19, 20), Gregorowce Południowe (nowy przystanek), trwają przetargi na modernizację przystanku Podbiele oraz budowę nowego – Repczyce Zalew.

Łączny koszt prac prowadzonych dotychczas w ramach Programu Przystankowego w województwie podlaskim to ponad 21 mln PLN. W ramach tzw. prac utrzymaniowych w 2023 r. na terenie Województwa wykonano m.in. rewitalizację prawie 100 km torów i wymieniono 62 rozjazdy. Wykorzystano 7,7 tys. podkładów i 40 tys. ton tłuczni. Zmodernizowano 18 przejazdów kolejowo-drogowych. Podpisano umowę z wykonawcą prac w Hajnówce. Na stacji powstały nowe perony oraz zainstalowano nowe urządzenia sterowania ruchem, zwiększające przepustowość stacji. W 2021 r., w województwie podlaskim, na podstawowej liście Programu Przystankowego umieszczono 17 lokalizacji. Poza Kleszczewem i Suchowolcami są to: Czarnowo-Undy, Czerwony Bór, Jamiołki, Łubnica Łomżyńska, Kołaki, Kulesze Kościelne, Roszki Leśne, Wnory, Płonka, Sokół, Śniadowo, Sokole Białostockie, Żednia, Zajezerce i Waliły. Ponadto, na listę rezerwową wpisano ponad 30 lokalizacji.



Rys. 19. Przystanek Suchowolce na LK 32 (km 13,007) przed modernizacją (21.04.2021 r.) [fot. E. Lewkowicz / PLK]



Rys. 20. Przystanek Suchowolce na LK 32 (km 13,007) po modernizacji [fot. T. Lotowski / PLK]

## 5. Program Kolej Plus

Do realizacji z Programu Kolej Plus zakwalifikowano 35 inwestycji zgłoszonych przez samorządy 11 województw. Programy obejmują miasta > 10 tys. mieszkańców, które nie mają obecnie pasażerskich połączeń kolejowych lub połączenia wymagają usprawnienia. Dzięki realizacji Programu Kolei Plus około 1,5 mln ich mieszkańców zyska większy dostęp do kolei pasażerskiej. W obrębie Kolej Plus przewidziano:

- 12 programów dotyczących rewitalizacji linii na łączną długość około 372 km;
- 13 programów dotyczących odbudowy lub rozbudowy linii na sumaryczną długość około 484 km;
- 7 programów dotyczących budowy nowych linii na łączną długość około 189 km;
- 3 programy opracowania dokumentacji dla około 183 km linii kolejowych.

Podstawowe warunki realizacji inwestycji w ramach Programu:

- zapewnienie współfinansowania w wysokości > 15% kosztów kwalifikowalnych przez podmioty zgłaszające i współfinansowania kosztów niekwalifikowalnych (gdy dotyczy);
- przedłożenie deklaracji organizatora przewozów dla połączenia – min. 4 pary pociągów przez > 5 lat;
- zawarcie umowy na realizację inwestycji pomiędzy wnioskodawcą a PLK.

Realizację Programu Kolej Plus zaplanowano do końca 2029 r. Będący pod egidą Ministerstwa Infrastruktury Program jest wart około 13,3 mld PLN, w tym 11,2 mld PLN stanowią środki budżetu państwa i około 2 mld PLN środki jednostek samorządu terytorialnego.

## 6. Obsługa połączeń regionalnych

W połowie marca 2024 r. reaktywowano połączenie Białystok – Ostrołęka w liczbie 2 pary pociągów na dobę, z POLREGIO jako przewoźnikiem [26]. Koszty uruchomienia pociągów oraz utrzymanie połączeń – do końca 2024 r. oszacowano na 4 mln PLN, co pokryją władze samorządowe. Wprowadzono atrakcyjną taryfę biletową, która ma zachęcić studentów i uczniów do korzystania z kolei. Obecnie, połączenia będą obsługiwane przez szt SA133, przy czym w chwili zawieszenia przewozów około 2000 r. kursujące pociągi zestawiano z 3–4 wagonów prowadzonych przez lokomotywę serii SU45. Pojawiły się jednak sugestie, iż liczba połączeń – po jednym rano i po południu, jest zbyt niska wobec faktycznego zapotrzebowania, nawet w porównaniu z liczbą pociągów uruchamianych na innych liniach w Województwie [4]. Władze Urzędu Marszałkowskiego wyjaśniły, iż jest to program pilotażowy, odrzucając jednocześnie sugestie, iż jest to element kampanii przed wyborami samorządowymi w kwietniu 2024 r. Jednym z pomysłów jest zwrócenie się o współfinansowanie do mazowieckiego UM, ponieważ część LK 36 znajduje się w woj. mazowieckim, choć wymagałoby to zmian w rozkładzie jazdy [3].

Inną kwestią jest wybór przewoźnika do obsługi tras regionalnych (w domyśle), z napędem spalinywym. Jednym z podmiotów, który używa podobne pojazdy, jest prywatny przewoźnik SKPL Cargo. Podlaski UM wyraził zainteresowanie dzierżawą dwóch pojazdów SN82 i SN83, odpowiednio jedno- i dwuczłonowych m.in. na trasie Łapy – Ostrołęka [5]. Dodatkowo, SKPL Cargo użyczył już 4 własne pojazdy przewoźnikowi POLREGIO: po 2 pojazdy w woj. lubuskim i pomorskim oraz wykonuje przewozy na Podkarpaciu jako podwykonawca na zlecenie POLREGIO.

Na początku lutego 2024 r. władze podlaskiego UM zapowiedziały powtórzenie nieudanego przetargu na wybór przewoźnika ogłoszonego we wrześniu 2023 r. [18]. W postępowaniu złożono 2 oferty na wykonywanie przewozów w latach 2025–2029, które jednak okazały się zbyt drogie wobec środków finansowych zarezerwowanych przez przewoźnika (367 mln PLN). Po raz pierwszy zgłosiła się do przetargu Arriva wraz z POLREGIO, która złożyła tańszą ofertę wobec dotychczasowego przewoźnika. Przewozy miałyby być wykonywane na liniach:

- LK 6 Białystok – Szepietowo – Czyżew – Małkinia;
- LK 6 Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka;
- LK 6, LK 40 Białystok – Sokółka – Suwałki;
- LK 38 Białystok – Grajewo – Elk;
- LK 32 Białystok – Bielsk Podlaski – Czeremcha;
- LK 32, LK 52 Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka;

- LK 31 Hajnówka – Czeremcha – Siedlce;
- LK 6, LK 36 Białystok – Ostrołęka;
- LK 37 Białystok – Wąłaty.

Samorząd przekaze zwycięskiemu oferentowi posiadane pojazdy na zasadzie użyczenia:

- SA133 (typu 218Mc), 8 egz.: 001, 002, 009÷012, 019, 020;
- SA105 (typu 213Ma): 103;
- SA108 (typu 215M): 007, 009;
- EN57AL (typu 5B/6B), 6 egzemplarzy: 1529, 1536, 1543÷1544, 1551, 1555.

Dodatkowo, na terenie województwa podlaskiego, przewoźnik POLREGIO eksploatuje 2 pojazdy serii SA106 (typu 214M): 007 i 015, które w maju 2021 r. odkupiono od UM województwa warmińsko-mazurskiego.

Planowana maksymalna praca eksploatacyjna będzie równa 12 547 189,348 poc-km (poc-km), co oznacza wzrost o 9,4% z 11 733 187,764 poc-km, a minimalna – 10 907 883,444 poc-km.

## 7. Wnioski

Ostatnie kilka lat na Podlasiu upłynęło na intensywnej modernizacji i rewitalizacji sieci kolejowej oraz modernizacji wybranych stacji, w szczególności leżących na LK 6. Linia ta jest częścią magistrali Rail Baltica, która połączy Polskę z państwami bałtyckimi w perspektywie najbliższych 5–10 lat. Jest to dobry przykład uzasadnienia poniesionych nakładów, a zmodernizowana linia posłuży nie tylko w ruchu krajowym (włączając szeroko pojęte kwestie obronne), ale także w międzynarodowym. Realizowany program inwestycyjny poza podniesieniem prędkości i przepustowości na LK 6, umożliwia także podnieść parametry eksploatacyjne na wielu bocznych liniach nieelektryfikowanych, stanowiących zdecydowaną większość na Podlasiu. Przykładem, iż rewitalizacja sieci kolejowej nie jest tylko postulatem realizowanym przez PLK, czyli spółkę zarządzaną centralnie (a nie lokalnie), jest zainteresowanie przewozami pasażerskimi wśród podróżnych na LK 36, choć oferta przewoźnika – przynajmniej na początku – może być określona jako skromna (2 pary połączeń na dobę). Kryzys w relacjach politycznych Polska – Białoruś / Rosja spowodował ograniczenie przewozów towarowych, a wiele lokalnych firm wykonujących przeładunek węgla, gazu propan-butan, czy drewna i innych towarów masowych na stacjach granicznych zmuszono do wstrzymania działalności. Można jednak stwierdzić, iż lokalne władze wspierają rozwój kolei przez reaktywację ruchu na liniach dotychczas zamkniętych dla ruchu pasażerskiego (np. LK Białystok – Wąłaty) oraz przez program odnowy czy mo-

dernizacji taboru. Realizowane inwestycje pozwalają na likwidację ograniczeń pochodzących jeszcze z czasów zaborów.

## Literatura

1. Dobrze zmiany na podlaskich torach w 2022 r., Newsletter PLK, 18.01.2023 r.
2. Fiszer K.: *Kolej do Łomży bez elektryfikacji. Co na to Polregio?*, Rynek Kolejowy, 12.06.2023.
3. Fiszer K.: *Mazowsze wespże połączenia Ostrołęka – Białystok?*, Rynek Kolejowy, 21.03.2024 r.
4. Fiszer K., Madrjas J.: *Pociągi Białystok – Ostrołęka „jak surowy kotlet”*, Rynek Kolejowy, 06.03.2024 r.
5. Fiszer K.: *Dwa kolejne pociągi SKPL trafią do Polregio na Podlasiu*, Rynek Kolejowy, 12.03.2024 r.
6. Fiszer K.: *Kolejne wydłużenie zakazu przewozów pasażerskich na Białoruś – tym razem o miesiąc*, Rynek Kolejowy, 17.04.2023 r.
7. Graff M.: *Kolej na pograniczu*, Europrinter, Rybnik 2024 (w przygotowaniu).
8. Jandula M.: *Objazdy z Warszawy do Białegostoku idą do remontu*, Rynek Kolejowy, 27.01.2017 r.
9. Jesienią wznowienie ruchu na przejściu z Białorusią Czeremcha – Wysokie Litewskie Inforail 6.04.2018 r. [http://inforail.pl/jesienia-wznowienie-ruchu-na-przejsciu-z-bialorusia-czeremcha-wysokie-litewskie-more\\_104050.html#](http://inforail.pl/jesienia-wznowienie-ruchu-na-przejsciu-z-bialorusia-czeremcha-wysokie-litewskie-more_104050.html#) [dostęp: 22.06.2025].
10. Kolej po 35 latach wróci do Łomży, Newsletter PLK, 18.07.2023 r.
11. Kolej przewiezie więcej towarów po szerokich torach w Siemianówce, PKP PLK, 12.08.2021 r.
12. Kolej w Augustowie bardziej dostępna i bezpieczna, Białystok, Newsletter PLK, 4.08.2023 r.
13. Kolejne wygodne przystanki na linii z Sokółki do Suwałk, Newsletter PLK, 8.09.2023 r.
14. Kolejowe prace w Elku zapewnią lepsze podróże na Rail Baltica, Newsletter PLK, 10.12.2021 r.
15. Kontynuujemy przebudowę Rail Baltiki. Łączy Polskę, łączy Europę, Newsletter PLK, [www.rail-baltica.pl](http://www.rail-baltica.pl) [dostęp: 22.06.2025].
16. Korzystna dla regionu modernizacja Rail Baltica, Newsletter PLK, 10.12.2021 r.
17. Linie kolejowe w Polsce – podstawowe parametry – dane UTK (23.08.2022 r.) <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19158, Linie-kolejowe-w-Polsce-podstawowe-parametry.html> [dostęp: 22.06.2025].
18. Madrjas J.: *Ruszył drugi przetarg Podlasia na przewozy kolejowe. Znamy szczegóły*, Rynek Kolejowy, 05.02.2024 r.
19. Nowy dworzec PKP w Czeremsze otwarty Inforail 16.01.2020 r., [http://inforail.pl/nowy-dworzec-pkp-w-czeremsze-otwarty-more\\_120497.html](http://inforail.pl/nowy-dworzec-pkp-w-czeremsze-otwarty-more_120497.html) [dostęp: 22.06.2025].

20. Oferty na odcinek do granicy z Białorusią później Inforail 7.08.2018 [http://inforail.pl/oferty-na-odcinek-do-granicy-z-bialorusia-pozniej\\_more\\_107261.html](http://inforail.pl/oferty-na-odcinek-do-granicy-z-bialorusia-pozniej_more_107261.html) [dostęp: 22.06.2025].
21. PKP PLK wyremontują szeroki tor do białoruskiej granicy, Rynek Kolejowy, 28.11.2019 r.
22. PLK i litewski zarządca infrastruktury zacieśniają współpracę, Newsletter PLK 15.06.2022 r.
23. PLK z umowami na modernizację podlaskich linii. Zamówienia łącznie już na 13 mld zł inf. prasowa PKP PLK 28.08.2017 r.
24. Podlasie: 100 mln zł na remont linii ważnych dla ruchu towarowego, Rynek Kolejowy, 15.06.2018 r.
25. Podlaskie – lepszy dostęp do kolei na przystankach linii Białystok – Czeremcha, Newsletter PLK, 14.09.2021 r.
26. Połączenie kolejowe Białystok-Ostrołęka wznowione po latach, Rynek Kolejowy, 6.03.2024.
27. Prace za 280 mln zł poprawiają przewozy towarów koleją na granicy, Newsletter PLK, 25.08.2021 r.
28. Przebudowane perony na trasie Sokółka – Suwałki ułatwią dostęp do kolei, Newsletter PLK, 9.02.2023 r.
29. Rail Baltica – kolej w Ełku zmieni się dla podróżnych, Newsletter PLK, 26.08.2021 r.
30. Rail Baltica – kolejne prace na stacji Białystok, przystankach i moście, Newsletter PLK, 7.04.2021 r.
31. Rail Baltica – mosty i wiadukty zapewnią bezpieczeństwo na linii Czyżew – Białystok, Newsletter PLK, 17.08.2022 r.
32. Rail Baltica – mosty nad Narwią w Uhowie zapewnią bezpieczne podróże, Newsletter PLK, 26.05.2022 r.
33. Rail Baltica – więcej pociągów obok inwestycji, Newsletter PLK, 15.09.2022 r.
34. Rail Baltica na Podlasiu – coraz bliżej wygodnych podróży [Fotogaleria], Newsletter PLK, 6.12.2022 r.
35. Rail Baltica w Ełku – kolej nowych możliwości [Fotogaleria], Newsletter PLK 20.12.2023 r.
36. Rail Baltica w Ełku – most i wiadukty zapewnią sprawne i bezpieczne podróże, Newsletter PLK, 26.08.2022 r.
37. Rail Baltica: nowoczesne lokalne centrum sterowania zapewni sprawny i bezpieczny ruch pociągów na Podlasiu Białystok, Newsletter PLK, 5.10.2023 r.
38. Rail Baltica: pierwsze pociągi pojadą nowym mostem nad Narwią, Newsletter PLK, 27.09.2023 r.
39. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu zagrożenia epidemicznego Dz.U. 2022, poz. 679.
40. Sprawniej przez granicę z Białorusią 28.11.2019 [http://inforail.pl/sprawniej-przez-granice-z-bialorusia\\_more\\_119416.html](http://inforail.pl/sprawniej-przez-granice-z-bialorusia_more_119416.html) [dostęp: 22.06.2025].
41. Torpol z kolejną umową od PKP PLK na 213 mln zł, Rynek Kolejowy, 22.09.2017 r.
42. Województwo podlaskie – rok 2023 dobry dla kolei, Newsletter PLK, 11.01.2024 r.