

# Rozwój połączeń kolejowych obszaru Trójmorza. Sarmacki Szlak. Koncepcja stworzenia szlaku kolejowego dla obsługi tranzytu morskiego z Białorusi do portów Trójmiasta w perspektywie realizowanych i planowanych w jego pasie inwestycji liniowych

## Development of rail connections in the Three Seas region. Sarmatian Trail. The concept of creating a rail route for handling sea transit from Belarus to the Tri-City ports in the perspective of linear investments implemented and planned in its belt



*Jarosław Kiepora*

PKP CARGO S.A.



*Jacek Rutkowski*

PKP CARGO S.A.

**Streszczenie:** W artykule przedstawiono koncepcję utworzenia nowego szlaku kolejowego służącego obsłudze wywozu morskiego Białorusi przez porty Trójmiasta; szlaku łączącego te porty z głównymi centrami gospodarczymi Białorusi. Projekt szlaku ukazany jest w szerszej perspektywie działań podejmowanych już kiedyś w tym zakresie, oraz politycznych szans na jego realizację w świetle aktualnej sytuacji politycznej w regionie i możliwości jego zmian. Kluczowym czynnikiem warunkującym realizację przedstawionej koncepcji jest – poza zmianą wektora geostrategicznego tego kraju, podjęcie wzorem Ukrainy decyzji o przebudowie swojej infrastruktury kolejowej na standard europejski 1435 mm. W przedstawionej koncepcji poprowadzenia tego szlaku omówiono stan i perspektywy modernizacji odcinków linii, po których proponuje się poprowadzić szlak Sarmacki Szlak. Autorzy skupiając się na przedstawieniu uwarunkowań infrastrukturalnych związanych z utworzeniem nowego szlaku kolejowego wskazują zarówno na sposoby i możliwości stosunkowo szybkiego uruchomienia takiego szlaku, jak i na jego docelowy – optymalny przebieg i kształt

**Słowa kluczowe:** Połączenia kolejowe; Sieć transportowa

**Abstract:** The article presents the concept of creating a new railway route to serve the maritime export of Belarus through the Tricity ports; a route connecting these ports with the main economic centers of Belarus. The project of aforementioned route is presented in a broader scope of actions already undertaken in this area, as well as the political chances for its implementation in the light of the current political situation in the region and the possibilities of its changes. The key factor determining the implementation of the presented concept is – apart from changing the geopolitical vector of this country – taking the decision, following the example of Ukraine, to rebuild its railway infrastructure to the European standard of 1,435 mm. The presented concept of this route discusses the status and prospects for modernization of selected sections of the line along which it is proposed to set up the Sarmatian Trail. The authors, focusing on the presentation of the infrastructural conditions related to the concept of a new railway route, indicate both the methods and possibilities of relatively quick launch of such a route, as well as its target – optimal course and shape

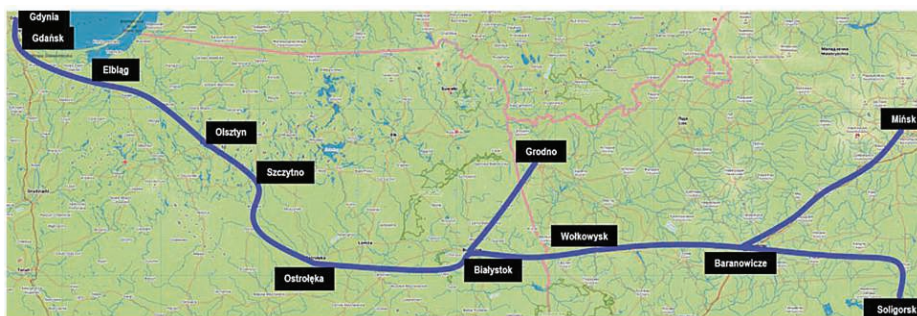
**Keywords:** Rail Connections; Transport Network

### Tło historyczno-gospodarcze i sens polityczny

Kluczowym wyzwaniem stojącym przed Inicjatywą Trójmorza pozostaje włączenia do niej Białorusi. Kraju będącego ostatnią ostoją wpływów Rosji w naszym regionie, którego mieszkańcy coraz silniej zwracają się ku Zachodowi, a którego status rosyjskiego sateli-

ty utrzymywany jest wyłącznie drogą brutalnych prześladowań społeczeństwa. Tym aspiracjom Białorusinów i politycznym kalkulacjom na dołączenie ich do Trójmorza, towarzyszyć powinna świadomość skali wyzwań jakie się z tym wiążą. Zerwanie z Rosją będzie miało dalekosiężne skutki dla ekonomii białoruskiej, daleko bardziej uzależnionej od Rosji niż miało

to miejsce w przypadku Ukrainy. Geostrategiczny zwrot Białorusi – jej przekierowanie na Zachód, wywołać musi reakcję Rosji, która wykorzystując swój wpływ na ekonomię tego kraju dążyć będzie do jego zablokowania. Logiczną zatem konsekwencją politycznego zerwania z Rosją musi być uruchomienie procesu przewektorowania gospodarki białoruskiej, zmuszonej



1. Przebieg Sarmackiego Szlaku w swoim finalnym kształcie

do szukania nowych rynków zbytu, nowych zagranicznych partnerów i siłą rzeczy nowych korytarzy transportowych niezbędnych do wywozu produktów rodzimego przemysłu i rolnictwa. W tej perspektywie szczególnego znaczenia nabiera integracja białoruskiej sieci transportowych (zwłaszcza tych kolejowych) z siecią europejską, a w pierwszej kolejności zaś Polską. Ogrom potencjalnych korzyści politycznych i gospodarczych powinien skłaniać nas do przygotowania i przedstawienia Białorusinom kompleksowego projektu stworzenia takich arterii obsługujących ich tranzyt. Zarówno ten skierowany nie tylko na Zachód, jak i ten dający im wreszcie dostęp do portów Trójmiasta.

Taką właśnie propozycją jest prezentowany tu Sarmacki Szlak. Pomysł jego stworzenia sięga korzeniami początku lat 90-tych, kiedy to na Białorusi powstała koncepcja oparcia białoruskiego wywozu morskiego o porty Trójmiasta. Orędownikiem tej koncepcji był ówczesny przywódca Białorusi Stanisław Szuszkiewicz, z którego inicjatywy na początku 1993 roku otwarto Konsulat Generalny Republiki Białoruś w Gdańsku. W tym samym roku z inicjatywami ówczesnego wiceministra transportu kpt. ż.w. Zbigniewa Sulatyckiego powołano polsko-białorską spółkę transportowo-spedycyjną „Mirtrans”, której największym udziałowcem było PKP. Plonem tej współpracy była koncepcja powiązania normalnotorową linią kopalni soli potasowej w Soligorsku z portami Trójmiasta. Współpraca była kontynuowana także po objęciu władzy na Białorusi przez Aleksandra

Łukaszenkę, jednak z czasem jego reżim coraz bardziej orientujący się na współpracę z Rosją stracił zainteresowanie tym projektem. Po 30 latach wydaje się, że bez usunięcia dyktatora i zasadniczej reorientacji strategicznej Białorusi projekt szlaku kolejowego łączącego ten kraj z portami Trójmiasta pozostanie wyłącznie na papierze.

## Koncepcja poprowadzenia szlaku

Celem projektu jest budowa szlaku realizowana w formie etapowej, z zachowaniem racjonalnego poziomu kosztów realizowanych inwestycji. Projektem skalownym, którego kolejne założone inwestycje w infrastrukturę powinny być uruchamiane stosownie wzrostu przewozów z Białorusi do portów Trójmiasta i wynikającej stąd potrzeby zwiększenia zdolności przewozowych. Założeniem wyjściowym do trasowania wariantów przebiegu szlaku (po polskiej stronie – po białoruskiej we wszystkich wariantach założono ten sam przebieg) była redukcja kosztów niezbędnych inwestycji w infrastrukturę liniową, poprzez maksymalne wykorzystanie istniejącej sieci kolejowej. Propozycje przebiegu szlaku wpisują się w znakomitej większości w realizowane, projektowane i planowane zamierzenia inwestycyjne PKP PLK, a także te które dotąd udało zmodernizować. Istotną cechą projektu szlaku jest komplementarność z innymi projektami, a zwłaszcza z Hetmańskim Szlakiem. W wariantcie docelowym szlaki te na długości niemal 290 km mają wspólny przebieg, lepiej uzasadniający inwestycje założone na tym odcinku, takie choćby jak budo-

wa nowej linii kolejowej z Elbląga do Gdańska. Co oczywiste synergia tych projektów ma kluczowe znaczenie dla kształtowania się wskaźników efektywności szeregu inwestycji planowanych przez PKP PLK. Szlak w naturalny sposób dzieli się na dwa odcinki:

- **odcinek polski**; obejmujący połączenie z portów w Gdańsku i Gdyni do przejść granicznych w Kuźnicy Białostockiej i Zubkach Białostockich. Długość trasy w wariantcie startowym z Gdyni wynosi 592,9 km (z Gdańska 573,9 km), w wariantcie docelowym 544,7 km (z Gdańska 517,0 km), zaś w wariantcie alternatywnym 592,0 km (z Gdańska 572,8 km). W wariantcie startowym szlak w całości poprowadzony jest istniejącymi liniami kolejowymi; wariantach docelowym oraz alternatywnym wymaga dobudowy nowych odcinków linii kolejowych o długości odpowiednio 51,3 km i 70,0 km.
- **odcinek białoruski**; liczący 442 km obejmujący połączenia od granicy z Polską w Kuźnicy Białostockiej do Grodna oraz w Zubkach Białostockich do Baranowicz i stamtąd w kierunku do Mińska i Soligorska. Szlak w całości poprowadzony jest istniejącymi liniami kolejowymi.

## Cele proponowanego szlaku i uwarunkowania jego działania

Sarmacki Szlak stanowić ma gospodarcze „okno na świat” dla Białorusi - łączyć najważniejsze i najbardziej produktywnie obszary tego kraju z portami Trójmiasta, a przy okazji także ułatwić gospodarczą integrację z krajami Trójmorza i zachodniej Europy. W rezultacie jego uruchomienia można oczekiwać przejścia dużej części wywozu morskiego Białorusi, zwłaszcza z trzech kluczowych dla białoruskiej gospodarki i dla jej wymiany gospodarczej z zagranicą ośrodków:

- stołecznego Mińska wraz z jego aglomeracją zamieszkałego przez

- 23% mieszkańców kraju, a zarazem będącego centrum gospodarczo-przemysłowym Białorusi,
- zagłębia górniczego soli potasowej w Soligorsku; wydobywana tam sól jest głównym towarem eksportowym kraju (zdolności wydobywcze rzędu 20 mln ton – 2 miejsce na świecie),
  - Grodna – po Mińsku drugiego co do wielkości ośrodka przemysłowego Białorusi z jego wielkimi zakładami chemicznymi (produkcja nawozów sztucznych).

W rezultacie można spodziewać się wzrostu obrotów – i lepszego wykorzystania potencjału, portów Trójmiasta, zdolnych już dziś do podjęcia rywalizacji o obsługę tranzytu morskiego naszego wschodniego sąsiada. Porty te mają unikatowe w skali Bałtyku walory hydrologiczne pozwalające na obsługę największych statków wchodzących na ten akwen. Budowa Portu Zewnętrznego w Gdyni, jak i Centralnego Portu Morskiego w Gdańsku jeszcze powiększy ich przewagi konkurencyjne nad głównym portem obsługującym dziś tranzyt białoruski – Kłajpedą (kilka lat temu jego wolumen szacowano na 50 mln. ton rocznie). Biorąc pod uwagę sens ekonomiczny obu tych wielkich inwestycji, podjęcie działań mających na celu przejścia choćby części tego tranzytu jest logiczną konsekwencją. Warunkiem koniecznym zdobycia przewagi konkurencyjnej jest udrożnienie szlaków kolejowych wiodących z Białorusi do portów Trójmiasta. Ukształtowanie sieci kolejowej północno-wschodniej Polski i zachodniej Białorusi stwarza możliwości stworzenia w pełni konkurencyjnego połączenia do portów Trójmiasta. Sprzyja temu ogromna zmiana jakościowa, jaka dokonała się i dokonuje na połączeniu z Trójmiasta do Białegostoku. PKP PLK realizuje na tym szlaku wielki program inwestycyjny modernizacji linii kolejowych, których parametry zapewnią wkrótce najwyższe stan-

dardy przesyłu ładunków do portów Trójmiasta. Jak wspomniano realizacja szlaku nie powinna pociągać konieczności zbyt wysokich kosztów budowy nowych odcinków linii - do uruchomienie szlaku w wariantcie startowym konieczne jest znalezienie środków na przebudowę 53 kilometrowego odcinka linii nr 37 z Białegostoku do granicy. Oczywiście w liczbach bezwzględnych będzie to wysoka kwota. Należałoby ją zderzyć ze skalą nakładów jakie już wydatkowano, bądź zabudżetowano na modernizację niemal 500 kilometrów szlaku z portów w Gdyni i Gdańsku do Białegostoku. Biorąc pod uwagę skalę ruchu jaki wygeneruje szlak można spodziewać się istotnego wzrostu rentowności niesionych (bądź zaplanowanych) już nakładów inwestycyjnych.

Kluczowym zagadnieniem jest konkurencyjność takiego szlaku wobec oferty połączenia realizowanego od lat przez Litwę. Istotny wpływ na szanse oferty Trójmiasta będzie miała długość takiego szlaku w porównaniu do połączenia przez Litwę. W przypadku Grodna, a nawet Soligorska odległość ta będzie mniejsza, z kolei do Mińska (skąd do Kłajpedy jest 572 km) jest wyraźnie większa (741 km). Niemniej należy pamiętać o parametrach tych szlaków zwłaszcza o ich przepustowości – linia z Wilna do Kłajpedy (będąca w trakcie elektryfikacji) jest niemal w całości jednotorowa. Jednak wszystkie te czynniki schodzą na drugi plan wobec wymogu dostosowania linii po stronie biało-

ruskiej do prowadzenia pociągów o rozstawie 1435 mm (nie dotyczy to jedynie Grodna mającego od dawna normalnotorowe (i zelektryfikowane) połączenie z Białymstokiem). Pierwotnie analizowane zastosowanie taboru przestawczego (opartego o systemy SUW 2000, czy POLSUW) – jak pokazuje doświadczenie ukraińskie, jest półśrodkiem, niemającym uzasadnienia w sytuacji całkowitej zmiany wektorów polityczno-gospodarczych i kierunków relacji handlowych. W chwili gdy przewozy tranzytowe stały się dominującą częścią ruchu nie będzie uzasadnienia utrzymywania szlaku o standardzie 1520 mm i używania do wielkoskalowych przewozów międzynarodowych kosztownego taboru z systemem przestawczym. W procesie transformacji infrastruktury kolejowej z rozstawu 1520 mm na 1435 mm systemy przestawcze powinny raczej zapewniać utrzymanie spójności sieci w trakcie tego procesu – możliwości prowadzenia bez przeładunku przewozów z wykorzystaniem linii o różnym rozstawie toru. Wydaje się, że dla Białorusinów przekucie części linii na rozstaw europejski będzie o tyle łatwiejsze, że w przeciwieństwie do Ukraińców już raz się z tym problemem na poważnie mierzyli.

## Opis przebiegu szlaku: odcinek polski

Szlak łączący porty w Gdańsku i Gdyni zaproponowany jest w trzech wariantach przebiegu pozwalających



2. Przebieg Sarmackiego Szlaku na obszarze Polski: wariant alternatywny zaznaczony jest kolorem niebieskim, docelowy czerwonym, alternatywny liliowym; odcinki wspólnego przebiegu szlaku są zaznaczone w kolorze czarnym

na ewolucyjne – w zależności od zapotrzebowania ruchowego kształtowania jego przebiegu. Sieć proponowanych wariantów szlaku tworzy również inne możliwości trasowania przejazdów z Białorusi do portów Trójmiasta.

## 1. Wariant startowy

Okolicznością sprzyjającą do realizacji szlaku w tym wariantcie jest stan infrastruktury kolejowej na obszarze północno-wschodniej Polski. W wyniku już zrealizowanych, będących w trakcie realizacji, oraz planowanych inwestycji wkrótce będziemy dysponować ciągiem zmodernizowanych linii kolejowych z portów Trójmiasta do Białegostoku; szlakiem o wysokich parametrach, w całości zelektryfikowanym i – za wyjątkiem odcinka z Korsz do Elk w całości dwutorowym. Wśród zalet wariantu startowego wy-

bija się nieodległy horyzont czasowy uruchomienia przewozów. Kolejnym walorem jest stosunkowo niewielki zakres inwestycji, jakie muszą być w tym celu zrealizowane, a w rezultacie relatywnie niskim kosztem nakładów jakie trzeba ponieść. I co niemniej ważne: znakomita większość nakładów inwestycyjnych będzie musiała być skierowana na modernizację linii 37, od przejścia granicznego w Zubkach Białostockich do Białegostoku, czyli na odcinek wspólny dla każdego z trzech analizowanych wariantów. Poza jej elektryfikacją należałoby dobudować 53 km drugiego toru (kwestia dyskusyjna - w początkowym etapie funkcjonowania szlaku powinien w zupełności wystarczyć jeden tor). Póki co jednak odcinek ten nie został ujęty w zamierzeniach inwestycyjnych (czy nawet analizach) PKP PLK. Wśród mankamentów tego wariantu

na czoło wybija się:

- znacznie wydłużona trasa (wskaźnik wydłużenia z Gdańska do Zubek Białostockich 38,5%, zaś do Kuźnicy Białostockiej 54,1%, a z Gdyni odpowiednio 37,4% i 52%),
- poważne ograniczenie przepustowości na odcinku linii nr 9 (87 km) z istotnym udziałem ruchu pasażerskiego (w tym szybkich połączeń Ekspres Intercity Premium),
- wąskie gardło w postaci jednotorowego odcinka linii nr 38 z Elk do Korsz (99 km) z umiarkowanym udziałem ruchu pasażerskiego (regionalnego i międzywojewódzkiego).

## 2. Wariant docelowy

W zaproponowanym kształcie jest to najkrótsza trasa o najniższym wskaźniku jej wydłużenia (z Gdańska do Zu-

Tab. 1. Przebieg szlaku w wariantcie startowym

Odcinek	Nr linii	Dł. w km (narastająco)	Stan linii	Planowane inwestycje wg zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku.
1 <b>Gdynia Port</b> - Gdynia Główna	201	1,3	⚡	PP74 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap II: Pruszcz Gdański - Gdynia
2 Gdynia Główna - Gdańsk Główny	202	21 (22,3)	⚡	PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap III: pozostałe prace
3 Gdańsk Główny - Pruszcz Gdański	9	10,6 (32,9)	⚡	
4 <b>Gdańsk Port Północny</b> - Pruszcz Gdański - Pruszcz Gdański	226	13,6	⚡	
5 Pruszcz Gdański – Zajączkowo Tczewskie ZTD	260	14,6 (47,5/ 28,2)	⚡	PP73 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap I: Tczew-Pruszcz Gd.
6 Zajączkowo Tczewskie ZTD - Zajączkowo Tczewskie	729	2,4 (49,9/ 30,6)	⚡	PP74 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap II: Pruszcz Gd.-Gdynia
7 Zajączkowo Tczewskie - Tczew	726	2,2 (52,1/ 32,8)	⚡	PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap III: pozostałe prace
8 Tczew - Ilawa	9	87,3 (139,4/ 120,1)	⚡	PP107 Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 9 i 204
9 Ilawa - Korsze	353	136,7 (276,1/ 256,8)	⚡	PP58 Prace na ciągu Inowrocław - Olsztyn - Korsze - Granica Państwa etap I: odcinek Ilawa - Olsztyn - Korsze - granica państwa
10 Korsze - Elk	38	99,2 (375,3/ 256,0)	⚡	PP8 Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Korsze wraz z elektryfikacją - etap II: odcinek Wydminy - Gizycko - Korsze
11 Elk - Białystok	38	103,2 (478,5/ 459,5)	⚡	PP4 Prace na linii kolejowej E-75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Elk, faza II
12 Białystok – Zubki Białostockie granica PL/BY	37	53,1 (531,9/ 512,6)	⚡	PP109 Prace na linii kolejowej nr 37 Białystok - Zubki Białostockie
15 Białystok – Kuźnica Białostocka granica PL/BY	6	61,3 (539,8/ 520,8)	⚡	PP50 Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)

■■■ - linia jednotorowa  
 ■■■■ - linia dwutorowa  
 ⚡ - linia zelektryfikowana  
 □ - linia zmodernizowana  
 □ - linia do budowy  
 □ - linia do rozbudowy i modernizacji  
 □ - linia do modernizacji  
 □ - linia do rozbudowy, elektryfikacji i modernizacji

Tab. 2. Przebieg szlaku w wariantcie docelowym

Odcinek	Nr linii	Dł. w km (narastająco)	Stan linii	Planowane inwestycje wg zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku.
1 <b>Gdynia Port</b> - Gdynia Główna	201	1,3	⚡	PP74 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap II: Pruszcz Gdański - Gdynia
2 Gdynia Główna - Gdańsk Główny	202	21 (22,3)	⚡	PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap III: pozostałe prace
3 Gdańsk Główny - Gdańsk Południowy	9	2,9 (25,2)	⚡	
4 Gdańsk Południowy - Gdańsk Olszynka R1	721	2,6 (27,8)	⚡	
5 Gdańsk Olszynka R1 - Gdańsk Olszynka (GOI)	226	2,2 (30,0)	⚡	
6 <b>Gdańsk Port Północny</b> - Gdańsk Olszynka (GOI)	226	3,3	⚡	
7 Gdańsk Olszynka (GOI) - nowy p.o. linii do Elbląga	brak	ok 51,3 (81,3/ 54,6)	⚡	PP108 Stworzenie nowego szybkiego ciągu pomiędzy Olsztynem - Elblągiem i Trójmiastem, z uwzględnieniem obsługi Elbląga Zdroju
8 nowy p.o. linii do Elbląga - Elbląg p.o. Tropcy	254	3,3 (84,6/ 57,9)	⚡	PR157 Prace na linii kolejowej nr 254 (Elbląg) - Tropcy - Frombork - Braniewo
9 Elbląg p.o. Tropcy - Bogaczewo	204	14,9 (99,5/ 72,8)	⚡	PP37 Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork - Braniewo - (granica PL/RUS)
10 Bogaczewo - Olsztyn Główny -	220	85,1 (184,6/ 157,9)	⚡	PP81 Prace na linii kolejowej nr 220 na odc. Olsztyn Główny - Gutkowo - Bogaczewo PR153 Prace na linii kolejowej nr 220 na odcinku Gutkowo - Jonkowo
11 Olsztyn Główny – Korpele k/Szczytna	219	40,5 (225,1/ 198,4)	⚡	brak projektu
12 Korpele k/Szczytna - nowy p.o. Szczycione k/Szczytna	brak	4,0 (229,1/ 202,4)	⚡	
13 nowy p.o. Szczycione k/Szczytna - Ostrołęka	35	88,7 (317,8/ 291,1)	⚡	PR70 Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka - Chorzele PP156 Prace na ciągu (Ostrołęka - Chorzele) – p. odg. Szymany
14 Ostrołęka - Łapy	36	88,2 (407,0/ 379,3)	⚡	PR88 Dostosowanie linii kolejowej nr 36 na odcinku Ostrołęka - Śniadowo - Łapy do potrzeb ruchu pasażerskiego na obszarze woj. Mazowieckiego PP106 Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odc. Łapy - Śniadowo - gr. województwa
15 Łapy - Białystok	6	23,3 (430,3/ 402,6)	⚡	
16 Białystok – Zubki Białostockie granica PL/BY	37	53,1 (483,4/ 455,5)	⚡	PP109 Prace na linii kolejowej nr 37 Białystok - Zubki Białostockie
15 Białystok – Kuźnica Białostocka granica PL/BY	6	61,3 (491,6/ 463,9)	⚡	PP50 Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)

■■■ - linia jednotorowa  
 ■■■■ - linia dwutorowa  
 ⚡ - linia zelektryfikowana  
 □ - linia zmodernizowana  
 □ - linia do budowy  
 □ - linia do rozbudowy i modernizacji  
 □ - linia do modernizacji  
 □ - linia do rozbudowy, elektryfikacji i modernizacji

Tab. 3. Przebieg szlaku w wariantcie alternatywnym

Odcinek	Nr linii	Dł. w km (narastająco)	Stan linii	Planowane inwestycje wg zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku.
1 <b>Gdynia Port</b> - Gdynia Główna	201	1,3	⚡	PP74 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap II: Pruszcz Gdański - Gdynia
2 Gdynia Główna - Gdańsk Główny	202	21 (22,3)	⚡	PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap III: pozostałe prace
3 Gdańsk Główny - Pruszcz Gdański	9	10,6 (32,9)	⚡	
4 <b>Gdańsk Port Północny</b> - Pruszcz Gdański	226	13,6	⚡	
5 Pruszcz Gdański – Zajązdkowo Tczewskie ZTD	260	14,6 (47,5/ 28,2)	⚡	PP73 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap I: Tczew-Pruszcz Gd
6 Zajązdkowo Tczewskie ZTD - Zajązdkowo Tczewskie	729	2,4 (49,9/ 30,6)	⚡	PP74 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap II: Pruszcz Gd -Gdynia
7 Zajązdkowo Tczewskie - Tczew	726	2,2 (52,1/ 32,8)	⚡	PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap III: pozostałe prace
8 Tczew - Iława	9	87,3 (139,4/ 120,1)	⚡	PP107 Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 9 i 204
9 Iława - Mława	9	136,7 (276,1/ 256,8)	⚡	PP58 Prace na ciągu Inowrocław - Olsztyn - Korsz - Granica Państwa etap I: odcinek Iława - Olsztyn - Korsz - granica państwa
10 Mława-Zabiele Wielkie	brak	70,0 (346,1/ 326,9)	⚡	
11 Zabiele Wielkie - Ostrołęka	35	20,0 (366,1/ 346,9)	⚡	PR70 Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka –Chorzele PP156 Prace na ciągu (Ostrołęka - Chorzele) – p.o. Szymany
12 Ostrołęka - Łapy	36	88,2 (454,3/ 435,1)	⚡	PR68 Dostosowanie linii kolejowej nr 36 na odcinku Ostrołęka - Śniadowo - Łapy do potrzeb ruchu pasażerskiego na obszarze woj. Mazowieckiego PP106 Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odc. Łapy - Śniadowo - gr. województwa
13 Łapy - Białystok	6	23,3 (477,6/ 458,4)	⚡	
14 Białystok – Zubki Białostockie granica PL/BY	37	53,1 (530,7/ 511,5)	⚡	PP109 Prace na linii kolejowej nr 37 Białystok - Zubki Białostockie
15 Białystok – Kuźnica Białostocka granica PL/BY	6	61,3 (538,9/ 519,7)	⚡	PP50 Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)

linia zmodernizowana -  linia do budowy -  linia do modernizacji -  linia do rozbudowy i modernizacji -  linia do rozbudowy, elektryfikacji modernizacji -

- linia jednotorowa  
 - linia dwutorowa  
 - linia zelektryfikowana

bek 17,7%, zaś do Kuźnicy 37,2%, a z Gdyni odpowiednio 24,9% i 38,5%). W przeciwieństwie zatem do wariantu startowego byłaby to trasa o bardzo wysokiej przepustowości; dwutorowa (w całym przebiegu) z niewielkim udziałem ruchu pasażerskiego. W wariantcie tym założono, że wyjazd z portów Trójmiasta poprowadzony będzie całkowicie nowym szlakiem (planowanym przez PKP PLK), poprowadzonym z portu w Gdańsku przez Żuławki do Elbląga, co powinno poprawić dojazd i obsługę kolejową gdańskiego portu, wychodząc też naprzeciw od dawnego zgłaszanemu postulatom – stworzenia całkowicie nowego dojazdu do niego. Mankamentem tego wariantu jest długi okres realizacji założonych w nim inwestycji oraz bardzo wysoki ich koszt. Składa się nań budowa nowej dwutorowej linii o długości 51 km, oraz dobudowa 360 km drugiego toru wraz z elektryfikacją. Należy przy tym wziąć pod uwagę, że wielkość i zasadność kosztów tej inwestycji musi być rozpatrywana w kontekście realizacji innej ważnej arterii - Hetmańskiego Szlaku, który współdzieli z Sarmackim Szlakiem cały odcinek od Ostrołęki, przez Szczytno, Olsztyn, Elbląg do Gdańska.

### 3. Wariant alternatywny

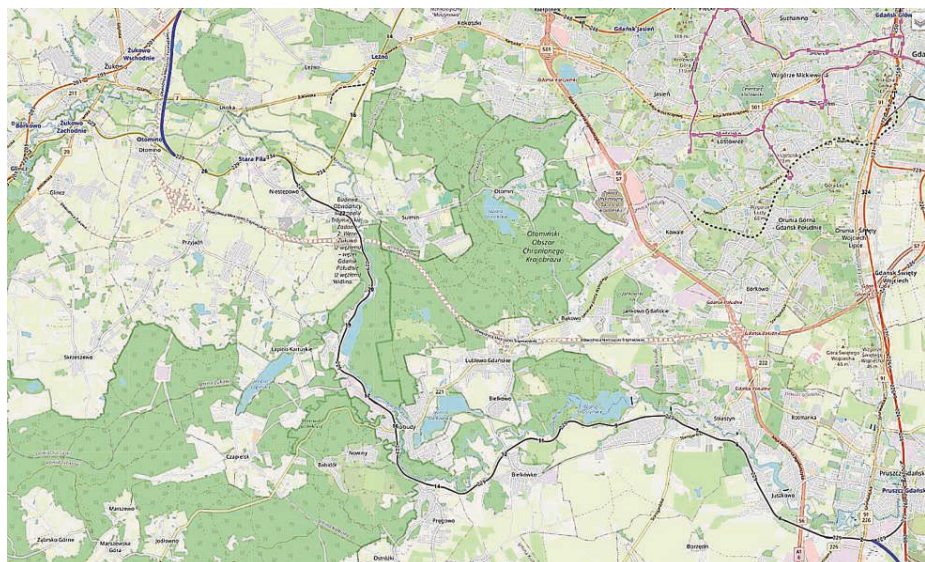
W perspektywie realizacji planów CPK - budowy linii kolejowej nr 5 pomiędzy Korytowem, a Pruszczem Gdańskim

(tzw. CMK-POŁNOC) i przesunięcia na nią większości ruchu osobowego z Warszawy do Trójmiasta, należałoby rozważyć poprowadzenia szlaku po linii nr 9. W efekcie bowiem otwarcia szybkiego połączenia pasażerskiego ze stolicy do Trójmiasta radykalnie zmniejszy się obciążenie ruchem pasażerskim linii nr 9; szczególnie na odcinku od Mławy do Tczewa, gdzie nawet dziś intensywność ruchu pasażerskiego jest znacznie niższa (z Iławy do Malborka 8 par pociągów, zaś z Działdowa do Iławy 4 pary na dobę). Pojawi się możliwość wykorzystania nowoczesnej linii o bardzo wysokich parametrach do wielkoskalowych przewozów towarowych. Wymagać to jednak będzie budowy 70 km odcinka linii od Mławy do stacji Zabiele

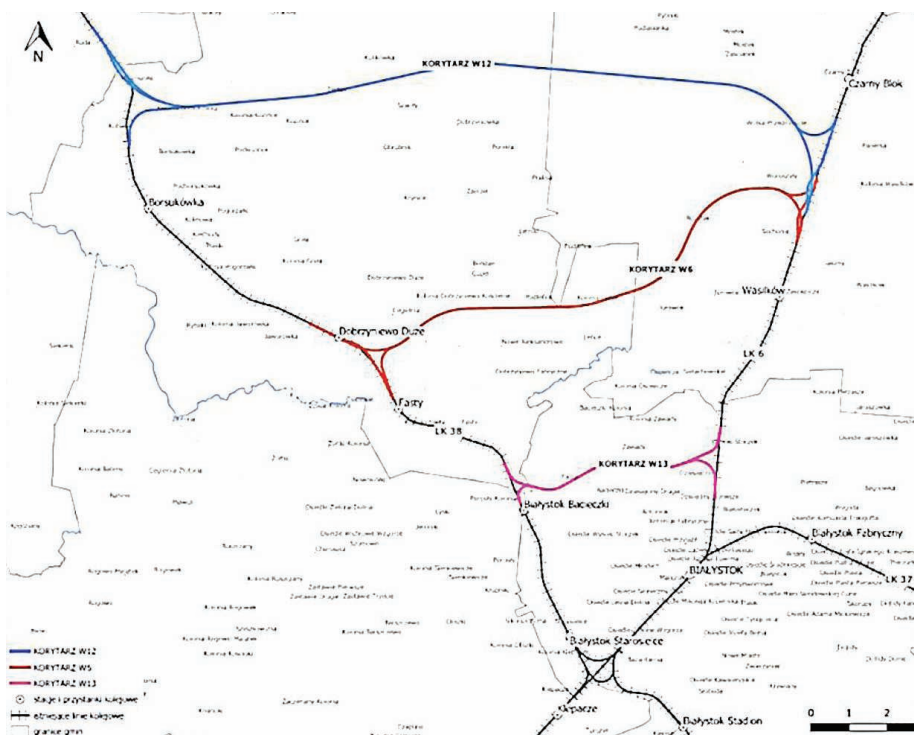
Wielkie (na linii nr 35), oraz dobudowy drugiego toru wraz z elektryfikacją na długości 88 km, co będzie nie tylko kosztowne, ale i czasochłonne. Co więcej tak wytyczony szlak charakteryzować się będzie podobnymi wskaźnikami wydłużenia trasy co wariant startowy niewymagający tak wielkich nakładów (wskaźnik wydłużenia z Gdańska do Zubek 38,2%, do Kuźnicy 53,7%, a z Gdyni odpowiednio 37,1% i 51,8%).

### Koncepcja poprawy dostępności portu w Gdyni

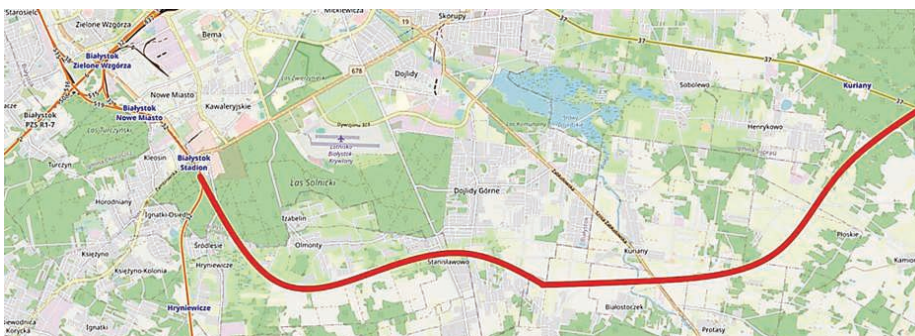
Realizacja koncepcji nowego szlaku stawia również szereg wyzwań na przyszłość. Przedstawiony tu zakres inwestycji może okazać się - nawet



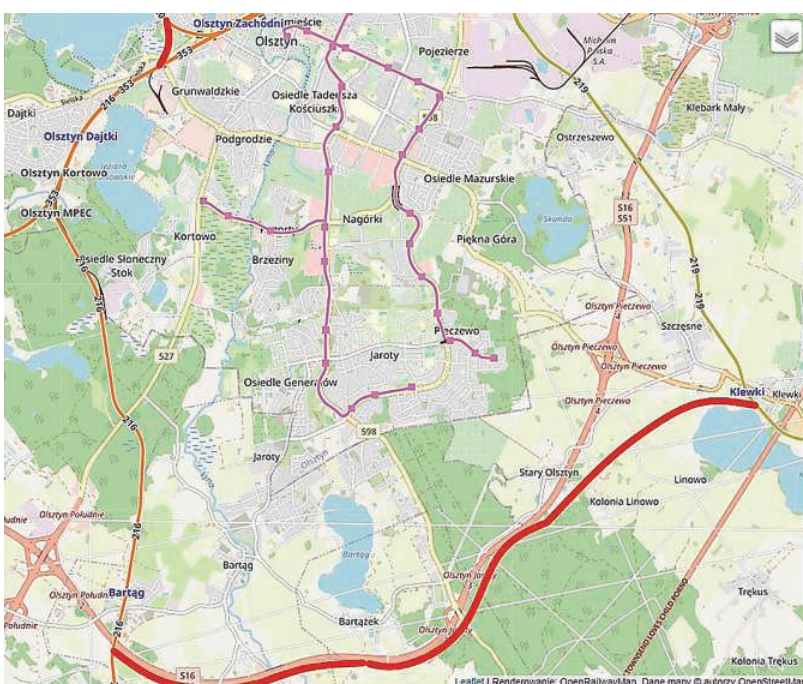
3. Proponowany przebieg towarowej obwodnicy Trójmiasta; kolorem niebieskim zaznaczono łącznicę z liniami 260 i 201



4. Proponowane przez PKP PLK warianty poprowadzenia Północnej Obwodnicy Kolejowej Białegostoku

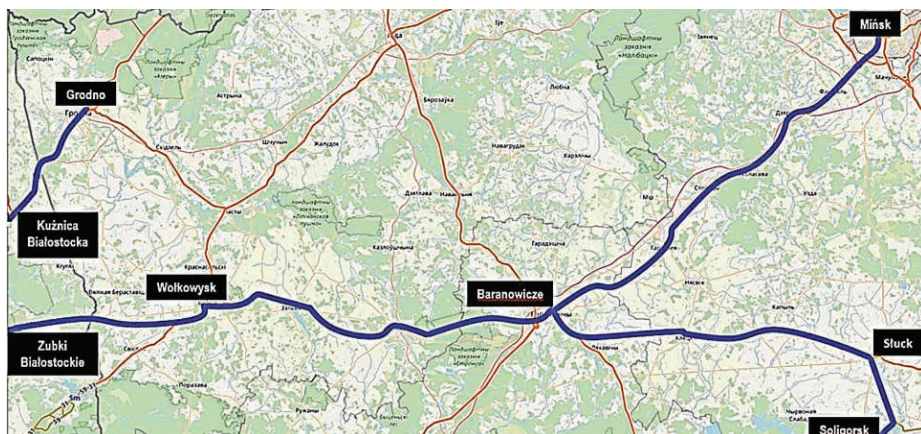


5. Proponowany przebieg Południowej Obwodnicy Kolejowej Białegostoku



6. Proponowany przebieg Obwodnicy Kolejowej Olsztyna

w bliskiej perspektywie niewystarczający. Żaden z przedstawionych wariantów szlaku nie uwzględnia rozwiązania problemu dojazdu do portu w Gdyni. W istniejącym układzie ruchu mamy do czynienia z faktycznym wyczerpaniem przepustowości na odcinku linii nr 9 i nr 202 między Pruszczem Gdańskim, a Gdynią Główną. Wobec sięgającego 93 par pociągów pasażerskich na dobę, swobodny przejazd pociągów towarowych jest możliwy jedynie w porze nocnej - między godziną 24:00, a 4:00. Problem tego wąskiego gardła złagodzi przekierowanie części ruchu na modernizowaną linię nr 201. Jednak w bliskiej perspektywie budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni - a co za tym idzie dalszego wzrostu przewozów. W tej perspektywie należałoby rozważyć wytyczenie połączenia pełniącego rolę towarowej obwodnicy Trójmiasta. Rozwiązanie takie pozwoliłoby na wycofanie (a przynajmniej na poważne ograniczenie) ruchu towarowego na linii nr 9 i nr 202 między Gdańskiem, a Gdynią. Ponadto stanowiłoby ono alternatywę w sytuacjach wypadków, awarii, napraw czy prac remontowych. Takie połączenie można zbudować w oparciu o linię nr 229. W tym celu - poza modernizacją tej linii, należałoby zbudować dwie łącznice pozwalające na skierowanie pociągów z Gdyni linią nr 201 do Zajączkowa Tczewskiego. Pierwsza z pomiędzy liniami nr 201 i nr 229 zaczynałaby się za przystankiem Pępowo Kartuskie i biegnąc wzdłuż Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (w budowie) w rejonie Otonina włączała się w linię nr 229. Druga umożliwiałaby zjazd z linii nr 229 na linię nr 260 z pominięciem stacji Pruszcz Gdański. Proponowany przebieg obwodnicy - choć dłuższy o około 20 km od dzisiejszej trasy, pozwalałaby (nawet przy zachowaniu układu jednotorowego linii nr 229) na zdecydowane skrócenie czasu przejazdu między Gdynią, a Zajączkowem Tczewskim. Nadmienić przy tym wypada, że samorząd województwa po-



7. Przebieg Sarmackiego Szlaku na obszarze Białorusi

morskiego planuje - w ramach rozwoju sieci Pomorskiej Kolei modernizację całego odcinka linii nr 229. Taka okoliczność - powiązania potrzeb obsługi transportu towarowego i rozwoju sieci połączeń pasażerskich, mogłaby znacząco przyspieszyć realizację proponowanej obwodnicy.

## Koncepcje poprawy przebiegu tras przez węzły białostocki i olsztyński

W perspektywie zakładanego wzrostu przewozów należałoby wziąć pod uwagę rozszerzenie zakresu planowanych inwestycji o rozbudowę głównych węzłów kolejowych w planowanym przebiegu szlaku – budowę dwóch obwodnic kolejowych usprawniających przejazd przez te węzły i podnoszących komfort życia mieszkańców uwolnionych od generowanego przez ciężki ruch towarowy hałasu. Przykładem jest będąca na etapie planowania Północna Obwodnica Kolejowa Białegostoku, mająca usprawnić ruch oraz polepszyć ofertę podróży pasażerskich. Inwestycja ta eliminowałaby ruch towarowy, łącząc linię do Etku z linią do Sokółki, co pozwoliłoby omijać miasto dla pociągów towarowych jadących z Grodna do portów Trójmiasta. Trzeba tu jednak postawić pytanie czy zakładany poziom ruchu na wskazanym przez PKP PLK kierunku ruchu uzasadnia realizację tak kosztownej (także społecznie i środowiskowo inwestycji). Czy w perspektywie uruchomienia Sarmackiego Szlaku, kiedy to spodziewany

główny strumień ruchu kierować się będzie do miasta linią nr 37, nie należałoby przeanalizować zupełnie innego przeprowadzenia obwodnicy Białegostoku. By ten ruch wyprowadzić z Białegostoku potrzebna byłaby łącznica (długości ok. 15 km) usytuowana na południe od miasta (między liniami 37, a 32), omijająca obszary zwartej zabudowy mieszkalnej. W przeciwieństwie do Północnej Obwodnicy Kolejowej trasa biegnąc terenami rolnymi i w niewielkim stopniu ingerując w istniejącą zabudowę stanowiłaby umiarkowana uciążliwość dla okolicznych mieszkańców; w żaden sposób nie kolidowałaby też z lokalnymi zasobami przyrodniczymi.

Jeszcze silniej potrzeba takiej obwodnicy zarysowuje się w przypadku węzła olsztyńskiego, na którym kumulowałby się tranzytowy ruch towarowy zarówno z Sarmackiego Szlaku jak i Hetmańskiego kierujący się do miasta liniami nr 219 i 220. Uwolnienie od niego Olsztyna wymagałoby budowy łącznicy umożliwiającej przekierowanie głównego strumienia ruchu. By ten ruch wyprowadzić należałoby rozważyć budowę łącznicy usytuowanej na południe od miasta (długości około 11 km) między stacją Klewki (na linii nr 219) i przystankiem Bartąg (na linii 216). Naturalny jej korytarz tworzy drogowa obwodnica ekspresowa Olsztyna (S16/S61), wzdłuż której można by poprowadzić tą łącznicę. Dla uzyskania wysokiej przepustowości dalszej trasy, konieczna jest dobudowa drugiego toru na linii nr

216 od Bartąga do stacji Olsztyn Dajtki, oraz przebudowa układu torowego tejże stacji, pozwalająca na bezkolizyjne kierowanie ruchu z linii nr 216 na linię 353. Z kolei przed stacją Olsztyn Zachodni należy zbudować krótki łącznik (długości około 1 km) umożliwiający swobodny zjazd z linii nr 353 na linię nr 220, bez konieczności zawracania składów na stacji Olsztyn Zachód.

## Opis przebiegu szlaku: odcinek białoruski

Całość szlaku po stronie białoruskiej poprowadzona jest po istniejących liniach kolejowych. Poza modernizacją i dostosowaniem do ruchu normalnotorowego taboru nie ma potrzeby do budowywania żadnych nowych odcinków, za wyjątkiem może obejścia omijającego węzeł w Baranowiczach. Większość z tych linii powstała jeszcze w XIX wieku jako ważne arterie w imperium Romanowych, cechujące się dobrymi albo bardzo dobrymi parametrami konstrukcyjnymi i posiadającymi duży potencjał modernizacyjny. Odcinek od Kuźnicy Białostockiej do Grodna to fragment niegdyś najważniejszej w Rosji linii - Kolei Warszawsko-Petersburskiej. Z kolei połączenie z Baranowicz do Mińska to część historycznej Drogi Żelaznej Moskiewsko-Brzeskiej, zaś połączenie Zubki Białostockie - Baranowicze jest częścią Kolei Poleskiej łączącej to ostatnie miasto z Białymstokiem. Z XX wieku pochodzą odcinki Baranowicze-Słuck (1942 r.), oraz Słuck-Soligorsk zbudowany po drugiej wojnie światowej z myślą o wywozie wydobywanej w Soligorsku soli potasowej.

Analogicznie jak po polskiej stronie także po stronie białoruskiej szlak powinien powstawać etapowo, uwzględniając potrzeby ruchowe i możliwości techniczne i finansowe realizacji niezbędnych inwestycji. Z perspektywy realizacji założonych celów w naturalny sposób realizacja powinna być podzielona na trzy fazy

Tab. 4. Przebieg szlaku po stronie białoruskiej

Połączenia do Mińska i Soligorska		Długość w km (narastająco)	Stan linii
1	<b>Soligorsk-Słuck</b>	30	
2	Słuck-Baranowicze	105 (135)	
3	<b>Mińsk-Baranowicze</b>	129	
4	Baranowicze-Wołkowysk	124 (259/253)	
5	Wołkowysk-Brzostowica Wielka / Zubki Białostockie (granica BY/PL)	33 (292/286)	
6	Granica BY/PL- <b>Gdynia Port / Gdańsk Port Północny</b>	<b>z Soligorska do Gdyni 483 (775) do Gdańska 455 (747) z Mińska do Gdyni 483 (769) do Gdańska 455 (741)</b>	
Połączenie do Grodna		Długość w km (narastająco)	Stan linii
7	Grodno-Losośna/Kuźnica Białostocka (granica BY/PL)	21	
8	Granica BY/PL- <b>Gdynia Port/Gdańsk Port Północny</b>	<b>21 łącznie do Gdyni 504 do Gdańska 476</b>	

||||| - linia      ||||| - jednotorowa      ⚡ - linia dwutorowa - linia zelektryfikowana

- Połączenie z Kuźnicy Białostockiej do Grodna.** To najłatwiejszy do uruchomienia odcinek, praktycznie niewymagający w wariacie startowym żadnych większych inwestycji. Zelektryfikowana prądem 3 KV/DC linia od granicy dochodzi do głównej stacji w Grodnie. W miarę wzrostu przewozów po normalnym torze (w perspektywie choćby odbudowy połączenia z Grodna do Wilna) istnieje możliwość przekucia drugiego (szerokiego) toru, który po polskiej stronie jako linia nr 67 dochodzi aż do stacji w Sokółce.
- Połączenie z Zubek Białostockich przez Wołkowysk, Baranowicze, do Soligorska.** Realizacja tej inwestycji wiązać się będzie z kompleksową modernizacją wraz z elektryfikacją łącznie 292 km linii kolejowych. Zadanie to nie obejmuje modernizacji - niebędącej częścią Sarmackiego Szlaku, linii z Wołkowyska do granicznej Siemianówki (której pozostawienie w standardzie 1520 mm po przekuciu linii do Baranowicz zwyczajnie nie ma sensu). Na odcinku z Baranowicz do Zubek Białostockich stanowiącym także część połączenia do Mińska należałoby (docelowo) dobudować drugi tor, przy czym zdanie to może zostać zrealizowane w kolejnej fazie w ramach budowy połączenia do Mińska.
- Połączenie z Baranowicz do Mińska.** Najprostszym sposobem realizacji normalnotorowego połączenia z Baranowicz do stolicy Białorusi jest zmiana szerokości

jednego z dwóch torów tej linii na rozstaw 1435 mm. Jednak zważywszy na rolę szlaku z Mińska do Brześcia w systemie transportowym Białorusi, jego obecne i potencjalne obciążenie wydaje się, że lepszym rozwiązaniem byłaby dobudowa trzeciego toru (o rozstawie europejskim) oraz ewentualne przekucie później kolejnego toru na rozstaw 1435 mm. Takie rozwiązanie realizowane jest obecnie przez Koleje Ukraińskie na połączeniu z Lwowa do Mościsk o raz planowane na odcinku z Kijowa do Korostenia. Natomiast – jak wskazują eksperci z Inicjatywy Jaspers doradzający Ukrainie w planowaniu transformacji tamtejszej infrastruktury kolejowej, stosowanie na długich odcinkach szlakowych toru w splocie 1435/1520 jako rozwiązania przejściowego jest zbyt kosztowne i nieopłacalne.

Powyższy problem: zachowania spójności sieci kolei białoruskich oraz zapewnienie swobodnego dojazdu i obsługi miejscowości, które w wyniku zmiany szerokości torów praktycznie zostałyby odcięte od dostępu do sieci kolejowej można rozwiązać poprzez wdrożenie wspomnianych już systemów przestawnych (SUW 2000 docelowo zaś POLSUW). Patrząc z perspektywy projektowanych tras konieczne jest umożliwienie przestawiania składów w pięciu lokalizacjach: w Mińsku, Grodnie Wołkowysku, Baranowiczach, oraz w Słucku, zatem praktycznie na wszystkich stacjach stykowych linii szerokotorowych z planowanymi li-

niami normalnotorowymi. Należy zauważyć, że inwestycja w system przestawczy – (urządzenia torowe i specjalistyczny tabor) ma tym większy sens, jeśli jest elementem długofalowego (rozłożonego na długie lata) procesu kompleksowej transformacji infrastruktury, której celem byłaby całkowita przejście Białorusi na standard 1435 mm.

## Podsumowanie - wnioski końcowe

Patrząc z dzisiejszej perspektywy na przedstawiony projekt jego realizacja może wydawać się rzeczą odległą, czy wręcz wątpliwą. Jednak dynamika zdarzeń za naszą wschodnią granicą, toczące się procesy społeczne i polityczne które trudno zaobserwować w systemie zastraszającym społeczeństwo, wreszcie logika procesów gospodarczych wskazuje, że taki projekt wcześniej czy później powinien powstać. Zmiana polityczna w krajach takich jak Białoruś, gdzie od 30 lat mamy do czynienia z reżimem dyktatorskim, ma bowiem zwykle charakter nagły, a jej skutki mają wymiar rewolucyjny i są dalekosiężne. Powinniśmy wyciągnąć lekcje z doświadczenia Ukrainy i w chwili, gdy otworzy się polityczne okno możliwości położyć na stole gotowy plan integracji Białorusi z Zachodem. Plan którego ważnym, elementem będzie przestawienie szlaków transportowych obsługujących białoruską gospodarkę. Co więcej: ktokolwiek aspirowałby do objęcia przywództwa po A.Łukaszen-ce – czy to skupione wokół S.Cichanouskiej siły wolnościowo-demokratyczne, czy też jakaś frakcja w obecnym obozie władzy zainteresowana zerwaniem z Rosją i otwarciem na integrację z Zachodem, taki plan oceniałby jako przygotowanie poważnej oferty zachęcającej do dokonania bardzo trudnego (choćby ze względów gospodarczych) strategicznego zwrotu Białorusi. ◀