



Franciszek Maciążek

Komunikacja kolejowa między Polską a Białorusią

CS4T-547 z pociągiem Vltava relacji Moskwa–Praga, Orsza, Białoruś (17.09.2011 r.). Fot. S. Frolow

Granica polsko-białoruska, jest zewnętrzną granicą UE oraz miejscem, gdzie zbudowano stacje wyposażone w sieć kolejową o rozstawie 1435 mm oraz 1520 mm. Po 1945 r. w obrębie stacji granicznych powstały wojskowe rejonów przeładunkowe, zbudowane z myślą o wykorzystaniu podczas wojny. Po zmianie doktryny politycznej w Polsce po 1989 r. oraz integracji ze strukturami zachodnimi (UE, NATO) wspomniane obiekty przystosowano do celów cywilnych. Powstanie niepodległej Białorusi po rozpadzie ZSRR spowodowało konieczność ułożenia wzajemnych stosunków polsko-białoruskich. Spośród sąsiadów Białorusi, Polska jest jedynym krajem, który stosuje rozstaw szyn 1435 mm, co oznacza także konieczność zbudowania infrastruktury przeładunkowej w ruchu towarowym, ewentualnie stosowania komunikacji przestawczej (konwencjonalnej, automatycznej). Stosunkowo wysoki poziom przewozów towarowych przez Białoruś, zwłaszcza tranzytem, jest spowodowany położeniem tego kraju na ważnym szlaku komunikacyjnym, biegnącym z Chin i Rosji do Europy. Głównym przejściem granicznym pomiędzy Polską i Białorusią jest Terespol-Brześć, a kolejne to Siemianówka-Świsłocz, czy Kuźnica Białostocka-Bruzzi, przy czym główną rolę wyżej wymienionych przejść jest obsługa ruchu towarowego. W dalekobieżnym ruchu pasażerskim wykorzystane jest praktycznie tylko przejście Terespol-Brześć, ze znaczną liczbą par pociągów.

Granica pomiędzy Polską a Białorusią ma 460 km i jest poprowadzona wzdłuż rzeki Bug. Jest to także granica pomiędzy systemami kolejowymi 1435 i 1520 mm oraz systemami ich elektryfikacji 3 kV DC w Polsce i 25 kV 50 Hz na Białorusi. Oba systemy (1435 i 1520 mm) mają 5 punktów stycznych, które są wykorzystywane przede wszystkim w ruchu towarowym (rys. 1). Stopień wykorzystania jest zróżnicowany, a część przejść granicznych nie jest aktualnie eksploatowana. Głównym przejściem granicznym pomiędzy państwami jest Terespol-Brześć.

Obecnie na granicy polsko-białoruskiej eksploatowane są następujące kolejowe przejścia graniczne:

- ♦ Terespol-Brześć:

- droga południowa: 1 tor 1435 mm + 3 kV DC, 1 tor 1520 mm niezelektryfikowany, szlak zasadniczy;
- droga północna: 1 tor 1435 mm niezelektryfikowany, 1 tor 1520 mm niezelektryfikowany, szlak pomocniczy;
- ♦ Czeremcha-Wysokolitowsk, jednotorowe niezelektryfikowane (1435 mm), obecnie nieeksploatowane;
- ♦ Siemianówka-Cisówka-Świsłocz, jednotorowe niezelektryfikowane (1435 mm + 1520 mm), wykorzystywane tylko w ruchu towarowym;
- ♦ Zubki Białostockie-Bierastawica (Brzostowica), jednotorowe niezelektryfikowane (1435 mm), obecnie nieeksploatowane;
- ♦ Kuźnica Białostocka-Bruzzi (-Grodno): 1 tor 1435 mm + 3 kV DC, 1 tor 1520 mm niezelektryfikowany;
- ♦ planowane (?) Włodawa-Tomaszówka.

Najważniejsze przejścia to: wykorzystywane w ruchu pasażerskim Brześć-Terespol i Kuźnica Białostocka-Bruzzi oraz Brześć-Terespol-Małaszewicze plus Świsłocz-Siemianówka w ruchu towarowym. Przejście Zubki Białostockie-Bierastawica faktycznie jest zlikwidowane - koleje białoruskie BC rozebrały tor normalny i szeroki biegnący od ostatniej stacji po stronie białoruskiej - Brzostowica w kierunku granicy z Polską. Po 1989 roku wraz z wycofaniem armii radzieckiej z Polski, Czechosłowacji i Wschodnich Niemiec, a także zmniejszeniem wymiany handlowej z państwami posowieckimi, utrzymanie niektórych przejść granicznych utraciło uzasadnienie ekonomiczne.

Wielkość przewozów kolejowych pomiędzy Polską i Białorusią osiąga wartość umiarkowaną. Pomiedzy oboma państwami kursują praktycznie tylko pasażerskie pociągi dalekobieżne, zestawione z wagonów sypialnych lub obsługujące połączenia lokalne, łącząc dwie stacje graniczne. Pociągi dalekobieżne są w większości relacjami (dla Białorusi) tranzytowymi łącząc miasta w Rosji (przeważnie Moskwę) z miastami w Europie - Warszawę, Pragę, Wiedeń, Paryż czy Berlin. Do ich obsługi używane są (RZD i BC) przeważnie wagony serii WLABmee i WLABd produkcji wschodniemieckiej oraz WLABmz dostarczone przez konsorcjum Siemens i fabryki wagonów z Tweru w Rosji.

Obecnie praktycznie wszystkie pociągi dalekobieżne kursujące pomiędzy Rosją i krajami UE kursują przez Brześć i Terespol. Do

2000 r. ruch dalekobieżny odbywał się także przez przejście Kuźnica Białostocka–Bruzgi–Grodno (połączenia d/z St. Petersburga czy Wilna). Jednak rozpad ZSRR w 1991 r. i powstanie nowych państw, m.in. Litwy czy Łotwy (przez te kraje przebiega linia kolejowa łącząca Warszawę i St. Petersburg) spowodowało, iż RZD zdecydowały się na zmianę trasy i przebieg przez Orszę, Mińsk i Brześć, przy czym te kraje wymagały od rosyjskich podróżnych wiz tranzytowych. Klasykne wagony eksploatowane przez byłe koleje SZD o skrajni 1-WM mogą poruszać się po sieci PLK tylko w sytuacjach wyjątkowych (np. przesyłki nadzwyczajne), po wytypowanych liniach ze względu na przekroczoną skrajnię, ewentualnie mają dopuszczenie wjazdu jedynie na teren stacji granicznych.



Dworzec w Brześciu, część moskiewska (1520 mm, 25 kV 50 Hz) (5.09.2001 r.)



PLK cofnęły dopuszczenie ww. wagonów w 2011 r., przy czym wcześniej mogły poruszać się po sieci PLK tylko do stacji Warszawa Zachodnia, wyłącznie wytypowanymi trasami.

Natomiast w ruchu lokalnym obecnie przez 2 przejścia (Terespol–Brześć, Kuźnica Biał.–Bruzgi) odbywa się ruch pasażerski z wykorzystaniem taboru spółek PKP i BC. Używano także zespołów trakcyjnych SN81 na jednym z przejść (Czeremcha–Wysokolitowski).

Przez przejścia Siemianówka–Cisówka–Świsłoc i Zubki Białostockie–Bierastawica nigdy nie funkcjonowały regularne przewozy pasażerskie (ruch pociągów był prowadzony do końca lat 90. do stacji Cisówka i Zubki Biał. do 2000 r.).

W przewozach towarowych bardzo ważną rolę pełnią stacje Kobylany i Małaszewicze, gdzie znajdują się liczne terminale przeładunkowe oraz stacje Brześć Północny (ros. *Briest Siewiernyj*, biał. *Brest Pałnacny*). Rolę przejść wspomagających w ruchu towarowym pełnią przejścia Siemianówka–Cisówka–Świsłoc i Kuźnica Białostocka–Bruzgi. Przejścia Czeremcha–Wysokolitowski i Zubki Białostockie–Bierastawica nie są obecnie używane, przy czym ostatnie uległo w ostatnich 10 latach znacznej degradacji. Stanowiska do zmiany rozstawu kół znajdują się:

- ♦ konwencjonalne: Brześć (pociągi pasażerskie), Kuźnica Białostocka (pociągi pasażerskie, do 2007 r.), Świsłoc (pociągi towarowe) [4] i Brześć Północny (pociągi towarowe, wykorzystywane regularnie do ok. 1989 r., obecnie tylko sporadycznie);
- ♦ automatyczne (Talgo): Brześć (pociągi pasażerskie).

Na pozostałych przejściach przeładunek odbywa się przy rampach kolejowych znajdujących się w obrębie stacji: Małaszewicze i Siemianówka (PKP) oraz Świsłoc i Bruzgi (BC), a na stacjach: Czeremcha i Zubki Białostockie (PKP) oraz Wysokolitowski i Brzostowica (BC) został zlikwidowany. PLK zaplanowały modernizację przejść granicznych na granicy wschodniej: Terespol–Brześć,

Rys. 1. Przebieg linii kolejowych na pograniczu polsko-białoruskim

Kuźnica Białostocka–Bruzgi i Siemianówka–Świsłocz do 2023 r. włącznie. Jest to część programu modernizacji przejść granicznych, gdzie występuje sieć kolejowa o rozstawie 1435 mm i 1520 mm; o sumarycznej wartości 250 mln PLN. Modernizacji przejść Czeremcha–Wysokolitowsk czy odbudowy Zubki Białostockie–Brzostowica nie przewidziano.

Tabor spółek PKP (PKP IC, PKP Cargo), czy PR, który przejeżdża przez granicę polsko-białoruską (tylko do stacji granicznych), to przeważnie lokomotywy serii EU07, ET22, EN57, a także SM48. Dopuszczenie uzyskały także pojazdy przewoźników prywatnych – lokomotywy spalinowe serii 66, 232 oraz elektryczne Vectron i inne. Pojazdy BC pokonujące granicę państwową to na ogół lokomotywy liniowe serii M62, ewentualnie 2M62, kursujące po torze 1520 mm i prowadzące do Polski pociągi towarowe (Brześć–Terespol–Kobylany–Małaszewicze, Świsłocz–Siemianówka). Pociągi pasażerskie – po torze 1435 mm – prowadzą lokomotywy liniowe spółek PKP, praktycznie tylko elektryczne (Terespol–Brześć, Kuźnica Białostocka–Bruzgi–Grodno). Obowiązuje zasada, iż każdy z przewoźników porusza się przez granicę po torze o szerokości właściwej dla siebie (polski – 1435 mm, białoruski – 1520 mm). Natomiast pojazdy spółek PKP poruszające się po torze 1520 mm, podobnie jak pojazdy BC po torze 1435 mm wykonują pracę jedynie na odpowiednio szerokotorowej sieci PLK, czy normalnotorowej BC. Dodatkowo, przez przejście Terespol–Brześć kursują składy wagonowe (przeważnie EU07 + wagony bezprzedziałowe BC), a przez przejście Kuźnica Białostocka–Bruzgi–Grodno w ruchu lokalnym były używane także EN57 należące do PR do 2016 r.

Do momentu zawieszenia ruchu przez przejście Czeremcha–Wysokolitowsk w 2011 r. obsługę trakcyjną zapewniały spalinowe zt serii SN81. Pojazdy innych serii eksploatowane w ruchu lokalnym przez spółki PKP (np. SA105/108/133) czy BC (np. DR1A plus odmiany) praktycznie nigdy nie były eksploatowane w lokalnym ruchu granicznym.

Do Brześcia dochodzi dwutorowa linia magistralna z Mińska i Moskwy, która została zelektryfikowana napięciem 25 kV 50 Hz w latach: Mińsk–Stołpce (1973 r.), Stołpce–Baranowicze (1982 r.) i Baranowicze–Brześć (1983 r.). Należy dodać, iż jest to jedyna linia zelektryfikowana na sieci BC, dochodząca do stacji granicznych z Polską, pozostałe linie są jednotorowe, nieelektryfikowane.

Rejony Przeladunkowe (stałe i zastępcze) na dawnej granicy polsko-radzieckiej [12]

Na początku lat 50. zbudowano 4 Stałe Rejony Przeladunkowe: Kuźnica Białostocka, Zubki Białostockie, Narewka i Terespol, znajdujące się na obecnej granicy polsko-białoruskiej (tab. 1). Na te-

Tab. 1. Charakterystyka stałych i zastępczych rejonów przeladunkowych na granicy polsko-białoruskiej [4]

Rodzaj rejonu przeladunkowego	Stały (SRP)			Zastępczy (ZRP)		
	Stacja	Liczba punktów ładunkowych (A)	Możliwości przeladunku pociągów na dobę (B)	A/B	Liczba punktów ładunkowych (A)	Możliwości przeladunku pociągów na dobę (B)
Kuźnica Białostocka	4	12	3,00	5	12	2,40
Zubki Białostockie	2	6	3,00	2	6	3,00
Narewka	5	20	4,00	7	20	2,86
Terespol	6	34	5,67	6	24	4,00

renie SRP powstała sieć torów o rozstawie 1435 mm i 1524 mm oraz punkty ładunkowe, tj. Zastępcze Rejony Przeladunkowe, które miały zastąpić SRP na wypadek zniszczenia (moment W – wojna). Sumarycznie teren zajmowany przez SRP i ZRP miał powierzchnię 1500 km² i znajdowała się na nim sieć kolejowa o rozstawie:

- ◆ 1435 mm o długości 537 km plus 750 rozjazdów,
- ◆ 1524 mm o długości 239 km plus 307 rozjazdów,
- ◆ 9 ramp ciężkich,
- ◆ 10 ramp lekkich,
- ◆ 6 torów ze splotem (1435 mm + 1520 mm) o długości sumarycznej 3,652 km.

Terespol–Brześć

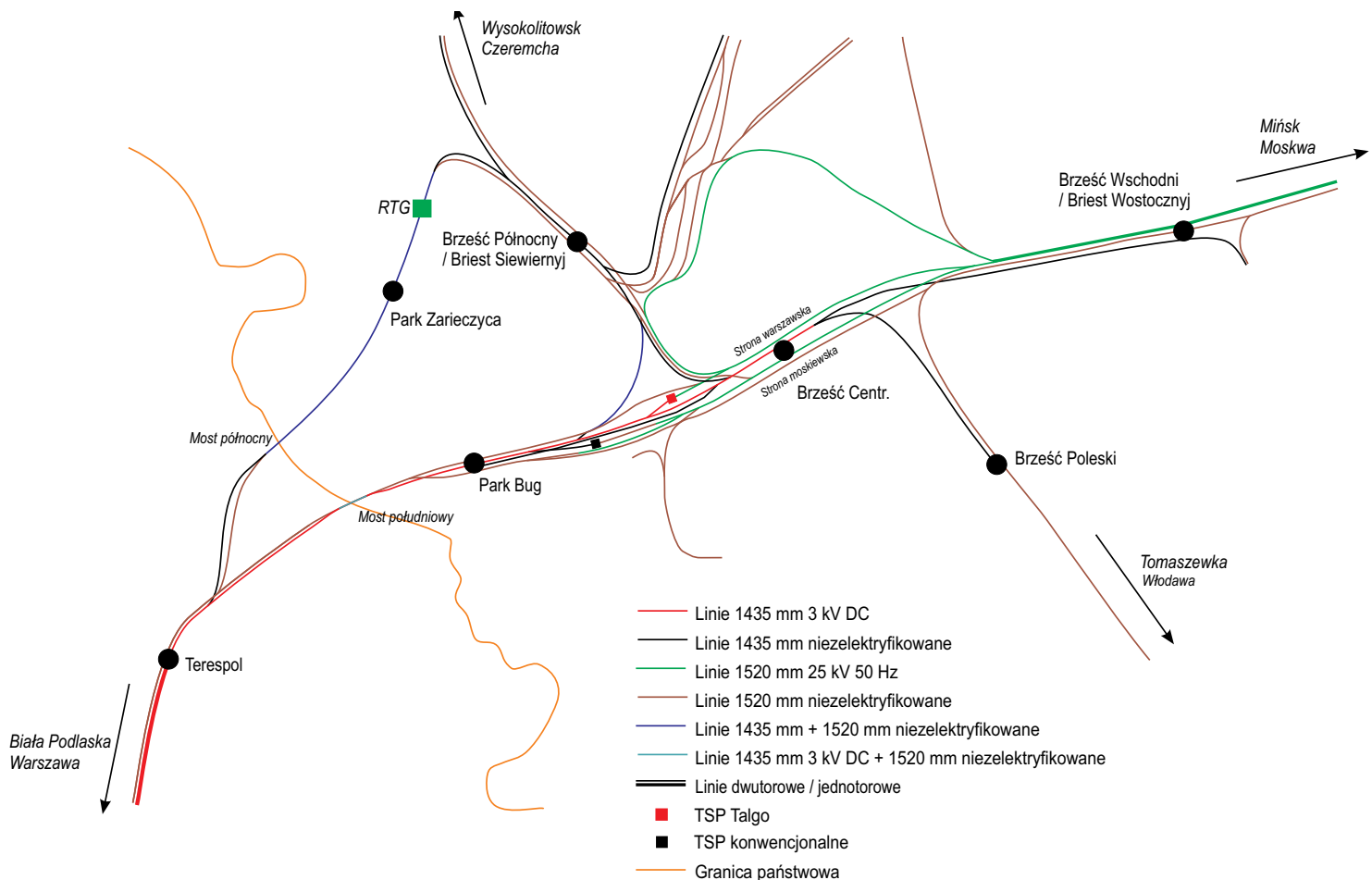
Pod względem wolumenu przewozów pasażerskich i towarowych, kolejowe przejście graniczne Małaszewicze/Terespol–Brześć zajmuje pierwsze miejsce na polskiej granicy wschodniej (styk toru 1435/1520 mm). O wielkości przewozów decyduje jednak nie tylko intensywny ruch pomiędzy Polską i Białorusią, ale także stosunkowo wysokie przewozy tranzytowe pomiędzy Rosją i krajami UE, w tym Niemcami.

Dalekobieżne przewozy pasażerskie są generowane przede wszystkim przez pociągi kursujące pomiędzy Moskwą a europejskimi miastami – Warszawą, Pragę i Berlinem. Ze względu na duże odległości i długi czas podróży te trasy są obsługiwane przez wagony sypialne. Dodatkowo, pomiędzy oboma stacjami – Terespołem i Brześciem (9 km) kursują 2–3 pary pociągów lokalnych po torze 1435 mm – składy wagonowe zestawione z bezprzedziałowych wagonów kolei BC (z drewnianymi ławkami) prowadzone lokomotywami serii EU07/EP07, ewentualnie ET22, należące do spółek PKP. Od grudnia 2016 r. funkcjonuje automatyczny system zmiany rozstawu kół Talgo (torowe stanowisko przestawcze znajduje się w Brześciu). Modernizację przejścia granicznego Terespol–Brześć zaplanowano na lata 2016–2017 w ramach programu modernizacji przejść na granicy wschodniej.

Do stacji Terespol dochodzą linie: dwutorowa zelektryfikowana o rozstawie 1435 mm z kierunku zachodniego (LK 2) oraz jednotorowa nieelektryfikowana z Małaszewicz o rozstawie 1520 mm (LK 60) – rys. 2. Na stacji Terespol znajdują się 2 grupy torów – pasażerskie i towarowe, a tory odstawcze są zlokalizowane we wschodniej części stacji (3 długie i 2 krótkie). Dodatkowo, grupa torów 1520 mm składa się z dwóch torów głównych, jednego toru odstawczego i przejścia rozjazdowego. Na wschód od stacji Terespol tory obu szerokości przechodzą w 2 szlaki (LK 446) finalnie osiagające Brześć i biegnące po dwóch mostach granicznych, ze splotem toru (1435 + 1520 mm) dla odcinka biegnącego po moście:

- ◆ przez stację Park Bug, 1 tor 1435 mm zelektryfikowany (3 kV DC) i 1 tor 1520 mm nieelektryfikowany, tzw. most południowy;
- ◆ przez stację Zarieczycza, 1 tor 1435 mm i 1 tor 1520 mm, oba nieelektryfikowane, tzw. most północny.

Na stacji w Terespolu nie wykonuje się operacji przeladunkowych ani przestawczych. Operacje przestawcze dla pociągów pasażerskich (konwencjonalne i automatyczne) są wykonywane na stacji w Brześciu, a towarowe w Małaszewiczach (dla ładunków przewożonych ze wschodu na zachód) albo w Brześciu (dla ładunków przewożonych z zachodu na wschód). Z trzech peronów, jakie znajdują się na stacji Terespol, do obsługi komunikacji międzynarodowej przeznaczony jest peron nr 3, do którego doprowadzone są tory 1435 mm (zelektryfikowany) i 1520 mm (nieelektryfi-



Rys. 2. Sieć kolejowa w rejonie przejścia granicznego Terespol-Brześć



Odcinek Terespol-Park Bug po stronie białoruskiej (1435 mm + 3 kV DC, 1520 mm niezelektryfikowany). Fot. P. Czech (15.06.2007 r.)

kowy). Ruch na stacji w Terespolu jest obsługiwany przez 5 nastawni (2 dysponujące i 3 wykonawcze).

Stacja w Brześciu ma, dla ułatwienia orientacji, umowy podział części pasażerskiej stacji na część moskiewską (południową), czyli szerokotorową, zelektryfikowaną prądem przemiennym (grupa 3 torów 1520 mm + 25 kV 50 Hz) oraz warszawską (północną), normalnotorową, na której sieć trakcyjna jest zelektryfikowana prądem stałym (3 kV DC). Jest to podział przybliżony, bowiem grupa torów w części warszawskiej ściśle składa się z czterech torów, wszystkich zelektryfikowanych:

- ♦ 2 tory 1435 mm + 3 kV DC (wewnętrzne);
- ♦ 2 tory 1520 mm + 25 kV 50 Hz (zewnętrzne).

Dworzec w Brześciu został zmodernizowany oraz częściowo przebudowany (dobudowano hale peronowe w części warszawskiej). Całość prac zakończono w 2014 r.

Operacja wymiany wózków w wagonach (przestawianie konwencjonalne) składa się z kilku etapów – dla operacji zmiany 1435 mm → 1520 mm:

- ♦ pociąg z części warszawskiej dworca jest zabierany przez lokomotywę manewrową 1435 mm na konwencjonalne TSP;
- ♦ w hali, gdzie znajdują się podnośniki Kutruffa, od strony zachodniej są doprowadzone tory 1435 mm, a od wschodniej 1520 mm, niezelektryfikowane;
- ♦ tor z przeplotem (mniej-więcej, splot toru normalnego i szerokiego) na stanowisku przestawczym jest taki, iż szyny zewnętrzne mają rozstaw 1520 mm, co pozwala na wjazd wózków również na tor 1435 mm, a szyny wewnętrzne pełnią tylko rolę prowadnic (zapewniają stabilną jazdę wózków na tor 1435 mm);



EP07-391 z pociągiem lokalnym do Terespolu na stacji w Brześciu (12.07.2015 r.). Fot. S. Badionkin



Flirt EP^R-009 kolei BC na stacji w Brześciu (1520 mm + 25 kV 50 Hz), część warszawska: tory nr 1 i 2 (od lewej strony) o rozstawie 1435 mm, nr 3 i 4 - o rozstawie 1520 mm (18.07.2014 r.). Fot. D. Szczukin

- ♦ wagony wjeżdżają do hali od strony zachodniej na torze 1435 mm (są spychane przez lokomotywę 1435 mm, która na ogół nie wjeżdża do hali), po czym są rozczepiane, a każdy wagon jest ustawiany tak, aby znajdował się w zasięgu 4 elektrycznych podnośników Kuttruffa;
- ♦ po podniesieniu pudła każdego wagonu (bez wózków) – zwolnione wózki o rozstawie 1435 mm są łączone stalowymi klamrami i usuwane za pomocą wyciągu linowego w kierunku zachodnim od hali, po czym również za pomocą wyciągu linowego z kierunku wschodniego od hali, przetaczane są wózki 1520 mm;
- ♦ wymieniane są także sprzęgi (UIC → SA-3);
- ♦ pudła wagonów są opuszczane w dół i łączone z nowymi wózkami;
- ♦ wagony są łączone i zabierane po torze 1520 mm przez lokomotywę w kierunku wschodnim od hali, do części moskiewskiej dworca w Brześciu.

Operacja automatycznej zmiany rozstawu kół systemu Talgo wykonywana na osobnym TSP przebiega inaczej:

- ♦ do TSP mieszczącego się w hali doprowadzony jest od strony zachodniej 1 tor 1435 mm + 3 kV DC, a od wschodniej 1 tor 1520 mm + 25 kV 50 Hz (na terenie stacji Brześć nie występuje krzyżowanie torów zelektryfikowanych oboma rodzajami napięcia);
- ♦ operacja zmiany rozstawu wymaga użycia dwóch lokomotyw manewrowych;

- ♦ lokomotywa 1435 mm spycha wagony na TSP, a lokomotywa 1520 mm zabiera je z TSP;
- ♦ wagony mają zamontowany sprzęg LAF typu mieszanego (UIC + SA-3), zatem wymiana sprzęgu nie jest potrzebna;
- ♦ ze względu na konieczność zwilżania szyn zabezpieczających wodą, konieczne jest ogrzewanie budynku w porze zimowej (automatyczna zmiana rozstawu kół systemu Talgo nie działa poprawnie w niskich temperaturach);
- ♦ w porównaniu z systemem konwencjonalnym, automatyczna zmiana rozstawu kół zabiera znacznie mniej czasu (10–15 min zamiast 1–2 h).

System SUW 2000 nie został wdrożony w komunikacji polsko-białoruskiej/rosyjskiej ze względu na niechęć strony rosyjskiej (RZD). Badania systemu rozpoczęte w latach 2005/2006 na torze doświadczalnym w Szczerbince pod Moskwą zostały przerwane, co wstrzymało wydanie certyfikatu dopuszczenia do ruchu przez rosyjski urząd transportu kolejowego. Poza tym, niedostateczne finansowanie przewozów pasażerskich w Polsce, zwłaszcza w ruchu międzynarodowym nie pozwala na szersze implementowanie systemu SUW 2000 w komunikacji pasażerskiej Polski z krajami stosującymi rozstaw szyn 1520/1524 mm. W przeciwieństwie do SUW 2000, hiszpański system Talgo funkcjonuje w komunikacji Rosja–UE począwszy od połowy 2016 r. Pod koniec października 2008 r. RZD i Patentes Talgo podpisały porozumienie o uruchomieniu komunikacji pasażerskiej pomiędzy Berlinem, Warszawą, Mińskiem i Moskwą – koleje rosyjskie zdecydowały się na zakup 3 pociągów Talgo wyposażonych w osie o zmiennym rozstawie i 4 o stałym rozstawie kół. Niewielka liczba tych składów powoduje, iż w tygodniu kursują tylko 2 pary pociągów na trasie z Moskwy do Berlina, a jeden stanowi rezerwę techniczną.

Obsługa trakcyjna pociągów dalekobieżnych po torze 1520 mm zelektryfikowanym napięciem 25 kV 50 Hz jest zapewniana przez lokomotywy BC lub części RZD serii CS4^T i CS8 (dwuczłonowe) wyprodukowane przez Skodę. Natomiast w ruchu lokalnym czy regionalnym eksploatowane są zespoły trakcyjne ER9 (producent – RVR Ryga) lub Flirt dostarczone przez Stadlera. Ze względu na odmienne napięcie, a także szerszą skrajnię, niemożliwa jest potencjalna obsługa połączeń przez polsko-białoruską granicę przez te serie. Natomiast na liniach niezelektryfikowanych w dalekobieżnym ruchu pasażerskim używane są serie TEP60/TEP70 z fabryki z Kołomnie czy M62 (rzadko), natomiast w ruchu lokalnym – spalinowe zt serii DR1 (producent RVR) plus odmiany. W pracy manewrowej praktycznie na całej sieci BC eksploatowane są lokomotywy spalinowe serii CME3 wraz z odmianami (producent ČKD Praha), zarówno na torze 1520 mm, jak i 1435 mm. W zakładzie taboru w Brześciu stacjonuje pewna liczba CME3 na tor 1435 mm (oprócz pojazdów na tor 1520 mm), podobnie jak w analogicznych jednostkach taboru w Grodnie i Wołkowysku. Seria CME3 praktycznie nie pojawia się na sieci PLK.

Na uwagę zasługuje pociąg Polonez relacji Warszawa–Moskwa, uruchomiony w 1972 r. i zestawiony nawet z 20 wagonów sypialnych PKP typu WLABd, kursujący początkowo w kategorii Interexpress. Wraz ze spadkiem liczby podróżnych na początku lat 90. liczba wagonów stopniowo zmniejszała się, do 10–12, a ostatecznie do 4–5 około 2000 r. Po porozumieniu PKP IC z RZD obsługa taborowa pociągu była zapewniana przez obu przewoźników od połowy 2006 r., aż ostatecznie PKP IC wycofały własny tabor z obsługi tej relacji na początku 2015 r. Po likwidacji pociągu nocnego relacji Warszawa–Mińsk, gdzie obsługę wagonową zapewniały BC, zdecydowano się zmodyfikować godziny odjazdu

i przyjazdu na stacje początkowe i końcowe pociągu Polonez, aby zapewnić pasażerom rozsądne godziny przyjazdu do Mińska. Poza tym, w składzie pociągu pojawiły się także wagony BC. W maju 2017 r. RZD ogłosiły, iż Polonez będzie kursował tylko 3 razy w tygodniu, począwszy od połowy roku, ze zmienionymi godzinami przyjazdu m.in. do Mińska, czyniącymi podróż do tego miasta z Warszawy raczej niekorzystną (przyjazd o godz. 3-4 w nocy).

SRP Terespol [12]

Największym Stałym Rejonem Przeładunkowym był SRP Terespol, który powstał w latach 50., zlokalizowany na obecnej granicy polsko-białoruskiej, przy linii nr 2 (Warszawa-) Biała Podlaska-Małaszewicze-Terespol-granica państwa-Brześć (rys. 3). Poprowadzono zatem tor 1 524 mm - granica państwa-Terespol-Kobylany o długości 8,088 km (linia nr 60), częściowo w splocie z torem 1 435 mm (linia nr 446). Na stacji Terespol zbudowano:

- ◆ grupę 3 torów 1 524 mm;
- ◆ grupę 6 torów 1 435 mm, przy czym część z nich wykonano w splocie (1 435 + 1 524 mm);
- ◆ 4 tory trakcyjne dla lokomotyw manewrowych;
- ◆ 4 nastawnie;
- ◆ zaplanowano także budowę łącznicy o szacunkowej długości 2 km, na wypadek zniszczenia mostu na rzece Bug (moment W). Najważniejszym miejscem SRP Terespol była stacja rozrządowa Kobylany (1 524 mm).

Kolejną stacją była stacja Małaszewicze (1 435 mm) i Małaszewicze Płd., na których znajdowały się:

- ◆ parowozownia Małaszewicze (1 435 + 1 524 mm);
- ◆ urządzenia trakcyjne i trójkąty do obracania parowozów (1 435 + 1 524 mm);
- ◆ bocznicę 1 435 mm biegnącą na teren bazy paliwowej CPN Małaszewicze.

Baza paliwowa CPN Małaszewicze została wyposażona w układy torów 1 435 mm i 1 524 mm, przy czym od torów dojazdowych odchodziły tory odstawkowe, służące do postoju cystern oczekujących na przeładunek lub przekazanie PKP (wymianę wózków).

Wewnątrz linii obwodowej 1 524 mm powstały 2 wewnętrzne bocznicę łączące stacje:

- ◆ Popiel-Raniewo-Zaborze (podg) o długości 3,730 km;
- ◆ Bogdanów (podg)-Kowalewo-Osypisko o długości 3,115 km oraz posterunki ruchu;
- ◆ Zaborze (podg) km 7,06: tor główny bocznicowy, tor dodatkowy, tor komunikacyjny (krótki);
- ◆ Podsędków, km 13,112;
- ◆ Wólka, km 15,366;
- ◆ Bogdanów (podg) km 16,757, budynek podg;
- ◆ Mętraki (post. bl.) km 18,847, budynek post. bl.;
- ◆ Popiel km 19,964.

W celu poprawnej obsługi SRP Terespol rozbudowano układ torowy na stacji Biała Podlaska, a także w rejonie stacji Chotyłów - od linii odgałęziła się bocznicę 1 435 mm (linia nr 906), w celu obsługi rejonu Chotyłów-Bór-Mętraki, od której odchodziły kolejne bocznicę biegnące do określonych punktów rejonu przeładunkowego.

Obsługa trakcyjna SRP Terespol była realizowana parowozami Ty23 pracującymi na torze 1 524 mm, a od końca lat 70. - serią SM48, eksploatowaną na obu szerokościach toru.

Przyjęto zarówno dla torów 1 524 mm, jak i 1 435 mm:

- ◆ dopuszczalną liczbę osi równą 120;
- ◆ maksymalny ciężar pociągu 1 200 t;



Wymiana wózków w wagonach, Brześć (2.04.2010 r.). Fot. M. Kulgejko



Konwencjonalne stanowiska przestawcze na stacji w Brześciu (20.06.2007 r.). Fot. P. Czech



Wagony RZD serii WLABmee, Brześć część moskiewska (1 520 mm) (26.06.2006 r.)

- ♦ dopuszczalny nacisk na tor 18,4 t;
- ♦ minimalny promień łuku – 200 m.

Dla linii 1435 mm założono o połowę mniejszą przelotowość pociągów niż dla 1524 mm, odpowiednio 18 i 36. Średnio w jednym punkcie ładunkowym możliwe było przeładowanie 3–4 pociągów w ciągu doby, przy czym wydajność SRP Terespol była największa spośród wszystkich SRP i teoretycznie mogła posłużyć sumarycznie do przeładunku około 50% pociągów na dawnej granicy polsko-sowieckiej.

Obsługa trakcyjna ruchu towarowego pomiędzy Brześciem a Terespołem/Małaszewiczami jest wykonywana przez lokomotywy M62 czy częściej 2M62 należące do BC (ze względu na znaczną masę brutto pociągów), a lokomotywy spółek PKP lub przewoźników prywatnych są eksploatowane w trakcji pojedynczej. Należy dodać, iż w ruchu towarowym używa się w większości trakcji spalinowej, a trakcji elektrycznej – praktycznie tylko w ruchu pasażerskim – zelektryfikowany napięciem 3 kV DC jest odcinek (Terespol–) Park Bug–Brześć Centralny. Pojazdy trakcji elektrycznej kursujące przez to przejście to wyłącznie lokomotywy spółek PKP¹.

Największą stacją przeładunkową na terenie Brześcia jest stacja Brześć Północny, gdzie znajdują się tory obu rozstawów (1520 mm i 1435 mm). Tor normalny jest także doprowadzony do stacji Brześć Poleski czy Brześć Wschodni, choć dwie ostatnie stacje odgrywają znacznie mniejszą rolę niż Brześć Północny. Ze względu na większe masy brutto pociągów towarowych na sieci BC – nawet 6 000 t brutto, składy muszą zostać podzielone, zanim wjadą na sieć PLK. W obsłudze trakcyjnej stosuje się

lokomotywy dwuczłonowe – WL80 pochodzące z fabryki w Nowoczerkasku oraz BKG-1 dostarczone z chińskiej fabryki CNR Datong Electric Locomotive Co., których stosunkowo duża moc – odpowiednio 6 100 kW i 9 000 kW, swobodnie pozwala prowadzić ciężkie pociągi. Natomiast na liniach niezelektryfikowanych używane są 2M62 lub 2TE10 z odmianami, obie serie pochodzą z fabryki z Ługańska².

Terminale przeładunkowe stacji Małaszewicze

Na terenie stacji Małaszewicze znajduje się największa sieć terminali przeładunkowych na polskiej granicy wschodniej (styk toru 1435 mm i 1520 mm), pierwotnie wybudowana na potrzeby wojskowe w 1952 r. Obecnie, poza przeładunkiem i składowaniem towarów w big-bag'ach, metali w wiązkach, blachy w rulonach, drewna w pakietach, papierówki, rud metali, węgla kamiennego, tłuczni, zboża czy cementu, wykonywane są tu operacje związane z przyjmowaniem kontenerów: 20, 30, 40, 45-stopowych i CH, a także towarów na paletach, czy towarów sztukowych wymagających załadunku lub przeładunku ręcznego itp. Całość jest zarządzana przez Centrum Logistyczne Małaszewicze, należące do PKP Cargo.

Terminale przeładunkowe w Małaszewiczach

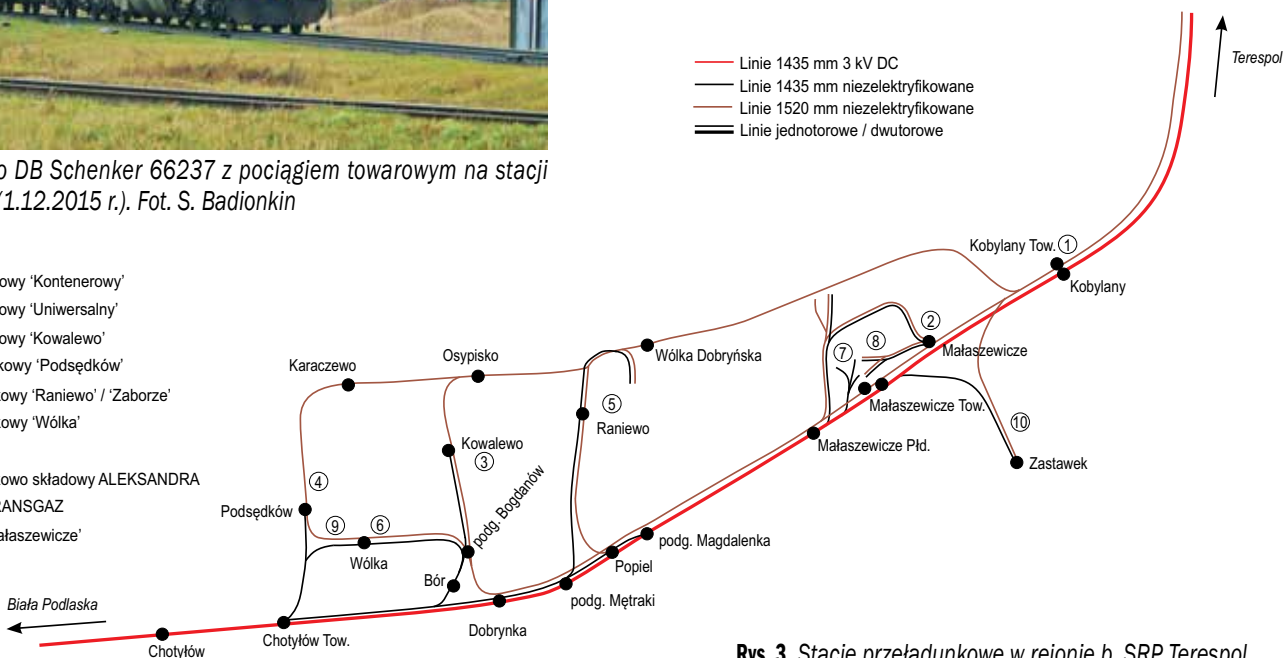
W obrębie stacji Małaszewicze przy LK 2 znajduje się kompleks terminali przeładunkowych (tzw. suchy port), do których doprowadzone są tory obu szerokości (1435 mm i 1520 mm). Stacja znajduje się w pobliżu przejścia granicznego Terespol–Brześć, które obecnie jest pierwszym, pod względem wolumenu przewozów, dawnym przejściem polsko-sowieckim, obecnie polsko-białoruskim, przy czym znaczną część stanowi import i tranzyt z Rosji: węglowodorów, węgla, stali, rud metali, itp.³ Sumarycznie w Małaszewiczach znajduje się 5 terminali przeładunkowych ze zdefiniowaną specjalizacją, należących do PKP Cargo Małaszewicze:

- ♦ terminal 1 'Kontenerowy' – przeładunek kontenerów;
- ♦ terminal 2 'Uniwersalny' – przeładunek towarów zjednostkowanych przewożonych taborem otwartym oraz towarów masowych: rud metali, nawozów sztucznych, itp;



Należąca do DB Schenker 66237 z pociągiem towarowym na stacji Brześć Płn. (1.12.2015 r.). Fot. S. Badiokin

- 1 Terminal przeładunkowy 'Kontenerowy'
- 2 Terminal przeładunkowy 'Uniwersalny'
- 3 Terminal przeładunkowy 'Kowalewo'
- 4 Terminal przeładunkowy 'Podsędków'
- 5 Terminal przeładunkowy 'Raniewo' / 'Zaborze'
- 6 Terminal przeładunkowy 'Wólka'
- 7 CL EUROPORT
- 8 Terminal przeładunkowo składowy ALEKSANDRA
- 9 Terminal gazowy TRANSGAZ
- 10 Baza paliw nr 22 'Małaszewicze'



Rys. 3. Stacje przeładunkowe w rejonie b. SRP Terespol

oraz kolejne 3 terminale przeładunkowe zlokalizowane w pobliżu Małaszewicz (w kierunku zachodnim od stacji);

- ♦ terminal 3 'Kowalewo' – przeładunek zboża oraz towarów wrażliwych na opady atmosferyczne (operacje przeładunkowe są wykonywane pod zadaszeniem);
- ♦ terminal 4 'Podsędków' – przeładunek towarów zjednostkowanych z użyciem suwnic;
- ♦ terminal 5 Raniewo/Zaborze, gdzie wykonywane są przeładunki towarów zjednostkowanych do taboru krytego (1520 mm → 1435 mm) oraz załadunek artykułów spożywczych (1435 mm → 1520 mm);

plus należące do PKP Cargo Connect;

- ♦ terminal Wólka – przeładunek samochodów oraz materiałów sypkich: nawozów, pasz, itp.;
 - ♦ terminal gazowy TRANSGAZ (część udziałów) – przeładunek niskowrzących cieczy (np. propanu, butanu) i wyrobów petrochemicznych wymagających podgrzania (parafiny, woski, itp.).
- Przeładunek ładunków w terminalach jest wykonywany z użyciem specjalistycznego sprzętu przeładunkowego: suwnic, chwytaków, wózków widłowych ze sprzętem pomocniczym, sprederów do kontenerów, elewatorów do przeładunku materiałów sypkich, urządzeń do jednostkowania ładunków (workowania, paletyzowania, pakietowania, itp.). Dodatkowo, używane są estakady do przeładunku grawitacyjnego towarów sypkich i cieczy, rampy wyspowe, boczne i najzdowe, czy wiaty służące do przeładunku towarów wrażliwych na opady atmosferyczne, a także place składowe i magazyny paliw płynnych.

Na terenie suchego portu znajdują się ponadto zakłady wykonujące naprawy maszyn i urządzeń (lokomotywnia i wagonownia), a także świadczące usługi w zakresie serwisu samochodowego i diagnostyki pojazdów czy obróbki drewna, metali, itp. Ponieważ część ładunków przywożonych z kierunku wschodniego stanowią towary akcyzowe (w tym gaz propan-butan), a całość pochodzi spoza UE (tj. podlegają ocłeniu), zatem na terenie terminali funkcjonuje Agencja Celna PKP.

Możliwy jest także przewóz ciężarówek TIR na platformach kolejowych – w ten sposób proces skraca się do 3 h, ze znacznie dłuższego oczekiwania w kolejkach występujących na drogowych przejściach granicznych pomiędzy Polską i Białorusią. Jednak nie zaobserwowano dotychczas zainteresowania podobną formą transportu ze strony przewoźników drogowych.

W pobliżu stacji położonych na polskiej granicy wschodniej i północnej znajdują się 4 bazy paliw – w miejscowościach:

- ♦ Chruściel (baza nr 12) w województwie warmińsko-mazurskim;
- ♦ Zawadówka (baza nr 13) w województwie lubelskim;
- ♦ Narewka (baza nr 15) w województwie podlaskim;
- ♦ Małaszewicze (baza nr 22) w województwie lubelskim;
- ♦ Waliły (baza nr 16) w województwie podlaskim.

Obiekty te znajdują się na stacjach, do których jest doprowadzona sieć kolejowa 1435 mm i 1520 mm (do stacji Waliły – tylko 1435 mm) i pełnią rolę terminali przeładunkowych o sumarycznej zdolności przeładunkowej 2,7 mln t paliw, ropy naftowej i gazu propan-butan. Całość należy do Operatora Logistycznego Paliw Płynnych (OLPP), czyli największego podmiotu odpowiedzialnego za magazynowanie paliw płynnych oraz tworzenie ich rezerw, zapewniającego kompleksową logistykę w tym zakresie. Całkowita zdolność magazynowa OLPP jest równa 1,8 mln m³ paliw takich jak: benzyna, olej napędowy, kerozyna (paliwo lotnicze) i lekki olej opałowy (stan na 2008 r.). Podmiot zarządza także terminalem morskim oraz bazą w Dębogórz, umożliwiającymi eksport i import paliw do 1,2 mln t rocznie.



Terminal nr 1 „Kontenerowy”, Małaszewicze (2.04.2016 r.)



Węglarki serii 12-119 należące do BC i RZD na stacji Kobylany (1520 mm) (2.04.2016 r.)



SM48-037 z wagonami towarowymi Eaos na stacji Małaszewicze (1435 mm) (3.11.2012 r.)



Stacja Małaszewicze, rozładunek drewna z wagonów BC (1520 mm) (2.04.2016 r.)



LK 450 (1520 mm) (2.04.2016 r.)

Terminal gazowy zarządzany przez spółkę **TRANSGAZ** znajdujący się w miejscowości Wólka funkcjonuje od 1997 r. i świadczy usługi w zakresie przeładunku węglowodorów ciekłych (w tym niskowrzących cieczy). Głównymi udziałowcami są spółki PKP Cargo Connect i Polski Gaz. Praca urządzeń jest całkowicie zautomatyzowana. W 2002 r. zbudowano 2 zbiorniki przeznaczone do magazynowania o sumarycznej pojemności 500 m³ oraz 2 kolejne w 2010 r. o identycznej pojemności. W 2008 r. na terenie terminalu rozpoczęła funkcjonowanie instalacja przeznaczona do podgrzewania substancji przed przeładunkiem, a w 2010 r. zamontowano analogiczną instalację dla zwiększenia wydajności. Terminal jest także wyposażony w laboratorium przeznaczone do badania próbek przeładowywanych węglowodorów.

Na terenie kompleksu przeładunkowego Małaszewicze funkcjonuje m.in. **Centrum Logistyczne EUROPORT** (CL EUROPORT) na terenie o powierzchni 130 tys. m², na której znajdują się:

- ♦ bocznicę kolejową wraz torami o rozstawie 1435 mm i 1520 mm, o długości po 1,300 km oraz splotem toru 1435/1520 mm o długości 0,560 km;
 - ♦ suwnicę kontenerową torową (RMG) o udźwigu max Q = 50 t, pozwalającą także na przeładunek naczep samochodowych i nadwozi wymiennych;
 - ♦ place składowe dla kontenerów, tank kontenerów, naczep i nadwozi wymiennych – 7 200 m²;
 - ♦ place manewrowe o powierzchni 44 tys. m²;
 - ♦ drogi wewnętrzne, podjazdy;
 - ♦ kontenery, których roczny przeładunek oscyluje w granicach 80 tys. TEU, a możliwość składowania kontenerów CL jest równa 1 300 TEU;
 - ♦ bazę towarzyszącą tj. stacja paliw, parkingi dla samochodów osobowych czy ciężarowych TIR;
 - ♦ piętrowy budynek biurowy o powierzchni 1 050 m² wyposażony w nowoczesne systemy teleinformatyczne.
- Na terenie CL EUROPORT wykonywane są:
- ♦ przeładunki: kontenerów, tank kontenerów, naczep samochodowych, nadwozi wymiennych, towarów spaletyzowanych w różnych relacjach przeładunkowych;
 - ♦ składowanie: kontenerów, tank kontenerów, naczep samochodowych i nadwozi wymiennych;
 - ♦ magazynowanie towarów spaletyzowanych, w big-bagach;

- ♦ organizacja transportów intermodalnych również z wykorzystaniem platform kontenerowych;
- ♦ dystrybucja magazynowa towarów;
- ♦ ważenie, przyjęcie, kontrola jakościowa i ilościowa oraz nadawanie z pełną obsługą terminalowo-spedycyjną;
- ♦ usługi agencji celnej;
- ♦ realizowane jest m.in. doradztwo logistyczne;
- ♦ informatyczne wsparcie w zarządzaniu całymi łańcuchami dystrybucji (EDI);
- ♦ wynajem powierzchni biurowych wraz z administrowaniem nieruchomości.

Teren CL EUROPORT jest całodobowo monitorowany i ochroniany.

Innym podmiotem funkcjonującym na terenie kompleksu przeładunkowego Małaszewicze jest firma Adampol, działająca na terenie Wolnego Obszaru Celnego na terenie o sumarycznej powierzchni 1 664,1 tys. m², z których 370 tys. m² to powierzchnia placu firmy Adampol. Sumaryczna długość sieci kolejowej (1435 + 1520 mm) na terenie działalności Podmiotu jest równa 2,300 km. Firma Adampol zarządza dwoma terminalami – kontenerowym i samochodowym. Terminale funkcjonują 7 dni w tygodniu, a teren jest objęty całodobowym monitoringiem (24/7). Wykonywane są także operacje celne: EX, TIR i T1.

Kolejny terminal – Terminal Przeładunkowo-Składowy **ALEKSANDRA** należy do spółki PHUB TRASA Sp. z o. o. Terminal może być zdefiniowany jako nowoczesne centrum logistyczne, w pełni zautomatyzowane, wykonujące przeładunki towarów masowych oraz przeładunek gazów płynnych (niskowrzących cieczy): propanu, butanu, itp. Na terenie terminalu znajduje się utwardzony plac służący m.in. do składowania ładunków masowych: soli drogowej, kruszywa, drewna, stali i węgla kamiennego (Terminal Przeładunkowy Materiałów Masowych). Materiały masowe są składowane na utwardzonym placu i są w pełni zabezpieczone. Zdolność przeładunkowa Terminalu waha się w granicach 20–30 tys. t miesięcznie. Przeładunek towarów odbywa się:

- ♦ z wagonów 1520 mm na wagony 1435 mm, plac lub samochody i odwrotnie;
- ♦ samochody ważone są na wagach elektronicznych: samochodowej (firmy 'Pomorskie Wagi') i kolejowej – wagony (1435 + 1520 mm) – firmy Schenk Process Polska.



Splot toru 1435 mm + 1520 mm na stacji Brześć Północny (1.04.2010 r.).
Fot. M. Kulgejko



Białoruś: a) TEP70 z pociągiem dalekobieżnym (28.06.2014 r.); b) 2TE10U-0064 z pociągiem towarowym (19.07.2013 r.). Fot. S. Badionkin

Na terenie terminalu od pierwszego półrocza 2007 r. funkcjonuje terminal gazowy (przeładunek np. węglowodorów propan-butan), z możliwością przeładunku 400 t gazu na autocysterny i 600 t gazu na cysterny kolejowe. Używane są urządzenia firmy Corken. Zdolność przeładunkowa terminalu oscyluje w granicach 8–15 tys. t miesięcznie. Infrastrukturę zamontowaną na terenie terminalu stanowią 4 zbiorniki magazynowe o pojemności 200 m³ każdy. Teren terminalu jest ogrodzony oraz całodobowo monitorowany.

Modernizacja infrastruktury w rejonie stacji Terespol i Małaszewicze

W połowie listopada 2014 r. przekazano do eksploatacji przebudowany most na Bugu znajdujący się na przejściu granicznym Terespol–Brześć. Po przebudowie możliwe stało się zwiększenie nacisku osi na tor, który na sieci BC/RZD przeważnie jest wyższy niż na sieci PLK (1 520 mm vs. 1 435 mm). Ponieważ zdecydowaną większość ładunków przyjeżdżających do Polski z Białorusi czy Rosji stanowią towary nieprzetworzone – węgiel, rudy metali, drewno, węglowodory, zatem część wagonów musiała być przeładowywana przed wjazdem na sieć 1 520 mm należącą do PLK, aby nie przekroczyć dopuszczalnego nacisku osi. Po przebudowie zwiększono prędkość maksymalną do 100 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla towarowych. PLK nie wykonywały samodzielnie przebudowy, lecz część prac zleciły firmie zewnętrznej. Zakres prac firmy obejmował m.in. wzmocnienie podpór w nurcie rzeki, budowę nowych przeseł i nasuwanie ich z pomocą siłowników hydraulicznych na docelowe miejsce. Przebudowano także nawierzchnię kolejową prowadzącą do mostu w obrębie sieci PLK – montując szyny z przytwierdzeniem sprężystymi SB-26 (tory obu szerokości) w miejscu dotychczasowych przytwierdzeń typu K. Ponieważ granica polsko-białoruska jest zewnętrzną granicą UE, zatem konieczne było zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony granicy państwowej: montaż nowego oświetlenia, pomostów patrolowych, siatek zabezpieczających oraz w bliskiej przyszłości – przygotowanie do montażu skanerów służących do prześwietlania ładunków przewożonych w wagonach zza wschodniej granicy. Koszt modernizacji był równy 24 mln PLN. Należy dodać, iż elementem obecnej infrastruktury przeznaczonej do kontroli ładunków, przewożonym koleją do Polski z kierunku wschodniego, są m.in. liczniki Geigera-Müllera. Obecnie przejście graniczne Terespol–Brześć pokonuje około 34 pociągi na dobę (w tym kilka par pociągów pasażerskich).

W połowie stycznia 2017 r. PLK ogłosiły przetarg na modernizację 3 stacji: w Białej Podlaskiej, Małaszewiczach i Terespolu, co będzie obejmowało wymianę nawierzchni torowej (sumarycznie 14 km), montaż nowych rozjazdów, sieci trakcyjnej, remont peronów (w tym przystosowanie do korzystania przez osoby nie-

pełnosprawne), montaż nowych wiat, oświetlenia, powierzchni antypoślizgowej, ławek, tablic informacyjnych, systemu informacji pasażerskiej (w tym fonicznej), monitoringu, itp. Zamontowany zostanie także nowy system sterowania ruchem i łączności oraz powstanie Lokalne Centrum Sterowania (LCS) w Terespolu. Zmodernizowane zostaną także przejazdy kolejowe oraz powstanie nowy przejazd dwupoziomowy, w tym tunel drogowy – skrzyżowanie linii kolejowej nr 2 z drogą wojewódzką nr 812. Modernizacja pozwoli na zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do 160 km/h oraz do 120 km/h towarowych, a także podniesienie przepustowości linii. Wartość prac PLK szacują na 500 mln PLN. Całość jest współfinansowana z funduszy UE na poziomie 110 mln euro – program CEF (drugi nabór) pn. 'Prace na linii kolejowej E20 na odcinku Siedlce–Terespol, etap III – LCS Terespol' z terminem realizacji w latach 2017–2020. Dodatkowo, w latach 2016–2017 zostanie zrealizowana modernizacja przejścia Terespol–Brześć. Należy dodać, iż stacje: Siedlce, Łuków i Międzyrzec Podlaski leżące na linii nr 2, zostały zmodernizowane w połowie 2015 r., co obejmowało także budowę nowego Lokalnego Centrum Sterowania w Łukowie. Ponieważ linia nr 2 w rejonie stacji przebiega po terenie zalesionym, zatem PLK zadbały o montaż urządzeń zapobiegających wchodzeniu dzikich zwierząt na tory podczas przejazdu pociągu. Sumaryczna wartość prac była równa 450 mln PLN.

Jedwabny Szlak

Stacja przeładunkowa w Małaszewiczach powstała w latach 70. przede wszystkim na potrzeby wojska. Ze względu na konieczność zachowania tajemnicy, zarówno budowy, jak i późniejszego funkcjonowania, całość zlokalizowano w lasach. Obecnie na terenie stacji funkcjonuje pięć terminali: uniwersalny, kontenerowy, Kowalewo, Podśędków oraz Raniewo podporządkowane spółce Centrum Logistyczne Małaszewicze (CLM) od 2010 r. oraz 13 prywatnych terminali przeładunkowych. Masa przeładowywanych towarów jest równa 4,3 mln t, rekordowe przeładunki 10–12 mln t zanotowano w latach 70., a w 1991 r. – tylko 1 mln t. Jest to także przejście graniczne (Terespol–Brześć), na które przypada obecnie 73% wolumenu towarów przewożonych przez granicę polsko-białoruską. Około 60% pracy przeładunkowej jest wykonywane przez PKP Cargo. Wśród przeładowywanych towarów najwięcej stanowią (% masowe):

- ◆ 46% drewno i zrębki,
- ◆ 24% węgiel kamienny,
- ◆ 13% kontenery,
- ◆ 5% biomasa,
- ◆ 5% ruda żelaza,
- ◆ 5% paliwa płynne, gaz propan-butan i inne.

Największe nadzieje na wzrost są związane ze wzrostem transportu kontenerów – transport węgla, drewna czy biomasy raczej będzie utrzymywał się na stałym poziomie.

Już w 2015 r. pojawiła się szansa na zwiększenie znaczenia terminali przeładunkowych w rejonie stacji Małaszewicze ze względu na rozwijany przez władze centralne Chin program Jedwabnego Szlaku, czyli swoistego lądowego korytarza transportowego łączącego Chiny i kraje UE. Stacja w Małaszewiczach, ze względu na sieć kolejową 1 435 mm i 1 520 mm może być wykorzystana jako punkt przeładunkowy podczas transportu ładunków, np. kontenerów przyjeżdżających na platformach 1 520 mm do Polski.

Idea Jedwabnego Szlaku to nie do końca precyzyjna koncepcja nowego szlaku komunikacyjnego, która powstała w Chinach: „jeden pas i jeden szlak” (ang. *One Belt and One Road*). Kraj ten w ostatnich latach stał się swoistą fabryką świata - największym producentem towarów konsumpcyjnych na świecie. Ponieważ porty morskie w Chinach, znajdujące się we wschodniej części kraju, obecnie funkcjonują na granicy przepustowości (najlepiej rozwinięte prowincje Chin także znajdują się we wschodniej części kraju), zatem centralne władze Chin uznały, iż należy rozwijać – równoległe do istniejących szlaków morskich, będących głównymi szlakami komunikacyjnymi pomiędzy Chinami i Europą (krajami UE), także transport lądowy (tj. kolejowy), aby zapewnić optymalne szlaki transportowe ze środkowych i zachodnich Chin. Należy dodać, iż szlaki komunikacyjne Chin z krajami położonymi na innych kontynentach, będącymi znaczącymi partnerami handlowymi Chin (np. Kanada, USA, Australia) z powodów geograficznych pozostaną niezmiennie i dalej transport będzie odbywać się drogą morską. Transport lądowy w porównaniu z morskim, choć jest droższy, to zabiera mniej czasu: przykładowo, transport morski kontenerów z Chin do Niemiec zabiera około 35–40 dni, w zależności od drogi, a kolejowy (tranzytem przez Kazachstan, Rosję i Białoruś) około 11–14 dni. Dodatkowo, odbiorca dokonuje płatności po otrzymaniu przesyłki, zatem środki finansowe (np. kilka mln USD) są znacznie krócej ‘zamrożone’ na koncie w porównaniu do transportu morskiego. Obecnie tylko 3,5% eksportu Chin do UE jest przewożone koleją. W przypadku konieczności szybkiego dostarczenia przesyłki wykorzystuje się kosztowny transport lotniczy, co pozwala na skrócenie czasu wysyłki do 3–6 dni.

W czerwcu 2015 r. PKP Cargo i Zhengzhou International Hub z chińskiej prowincji Henan porozumiały się w zakresie utworzenia spółki (50-50) odpowiedzialnej za transport kontenerów pomiędzy środkowymi Chinami a Europą, z możliwościami przyjmowania do 300 pociągów z kontenerami rocznie. Jeden pociąg przewozi 41 kontenerów 40-stopowych (1 kontener 20-stopowy = 1 TEU). PKP Cargo pozyskało w ostatnim czasie nowe 80-stopowe wagony do przewozów intermodalnych (jednostkowo, każdy wagon przewozi 2 kontenery). Możliwości przeładunkowe terminali kontenerowych na stacji Małaszewicze to maksymalnie 100 tys. UTI rocznie, z których wykorzystywane jest obecnie 30–40 tys. UTI. Istnieją także możliwości rozbudowy terminali przeładunkowych. PKP Cargo dysponuje terenami o łącznej powierzchni 400 tys. m², a szacunkowy koszt budowy nowych punktów przeładunkowych oszacowano sumarycznie na 120 mln PLN, przy czym koszt zwiększenia przepustowości terminali to około 20 mln PLN.

Innym nowym, sukcesywnie rozwijanym rozwiązaniem jest transport towarów w odwrotnym kierunku – z zachodu na wschód – wiele podmiotów z Chin czy indywidualnych konsumentów jest zainteresowanych zakupem europejskich produktów wysokiej jakości. W prowincji Henan znajduje się centrum dystrybucyjne

obsługujące całą prowincję, Henan Shentong Industrial Co. Ltd., które obecnie wykonuje kompleksowe usługi przewozowe.

W połowie stycznia 2017 r. do terminalu w Barking pod Londynem (London Eurohub) po 18 dniach dotarł pociąg testowy wiozący kontenery z Chin, który rozpoczął jazdę na stacji Yiwu Xi w prowincji Zhejiang położonej we wschodnich Chinach. Trasa pociągu o szacunkowej długości 12 tys. km biegła przez Kazachstan, Rosję, Białoruś, Polskę, Niemcy, Belgię i Francję, z dwukrotnym przeładunkiem kontenerów na stacji Dostyk i Małaszewicze związanym ze zmianą szerokości toru, oraz dodatkowym na stacji Duisburg, gdzie całość – 44 kontenery 40-stopowe – przeładowano na wagony należące DB Cargo, które otrzymały dopuszczenie do eksploatacji w Eurotunnelu. Transport został zorganizowany przez firmy Yiwu Timex Industrial Investment Co. oraz InterRail Group i China Railway International Multimodal Transport, które zamierzają także organizować podobne przewozy z Chin do Hiszpanii. Poza tym, przewoźnikami, którzy zapewnili organizację przewozów byli KTZ Express (po torze 1 520 mm), DB Cargo UK na terenie Wielkiej Brytanii oraz w Eurotunnelu, a także DB Cargo i przedstawicielstwa przewoźnika na terenie Niemiec, Belgii i Polski oraz CR Express (na terenie Chin). W 2016 r. DB przewiozły 40 tys. kontenerów koleją z Chin do Europy, z czasem przejazdu 12–16 dni.

W połowie lutego 2017 r. na stacji Zareczycza położonej przy stacji Brześć Północny zamontowano urządzenie skanujące zawartość ładunków przewożonych w wagonach, tzw. IDK (*Inspikeyjonno-Dosmotrowyj Kompleks*) [3]. Inwestycja o wartości 5,5 mln USD została sfinansowana przez rząd Chin jako element programu „Jedwabny szlak”, a samo urządzenie wyprodukowała chińska firma Nuctech. Operacja skanowania odbywa się podczas przejazdu pociągu z prędkością 8–30 km/h. Montaż podobnych urządzeń pozwala na kontrolę ładunków przewożonych np. w kontenerach, bez konieczności ich otwierania, w czasie 2–15 min. Wprawdzie analogiczne urządzenia są stosowane na granicy białorusko-polskiej czy białorusko-ukraińskiej od 2009 r., jednak dotychczas używano ich tylko na przejściach samochodowych.

Kuźnica Białostocka–Bruzgi

Przejście graniczne Kuźnica Białostocka–Bruzgi znajduje się na dawnej linii magistralnej Warszawa–St. Petersburg, biegnącej m.in. przez Grodno, Wilno czy Daugavpils (pol. Dyneburg). Po zmianie granic w 1945 r., gdy Grodno i Wilno znalazły się poza granicami Polski, wskutek zmniejszenia ruchu, zdecydowano się rozebrać drugi tor na linii nr 6 na odcinku Białystok–Kuźnica Białostocka oraz konieczna okazała się budowa odcinka Sokółka–Sidra (linia nr 40) w 1961 r. (rys. 4). Linia na odcinku Białystok–Kuźnica Białostocka oraz przez granicę do Grodna (odległość Grodno–Bruzgi to 20,7 km, odcinek Bruzgi–granica państwa 1,6 km) zelektryfikowano w 1986 r.

Wrzecz przemianami politycznymi po 1989 r. (rozpad Związku Sowieckiego w 1991 r.) i powstaniem niepodległych państw – Litwy, Łotwy czy Białorusi, linia kilkakrotnie przecinała granice (przed 1991 r. tylko raz, a przed 1918 r. – wcale), co komplikowało podróże, zwłaszcza iż część krajów wybrała kurs prozachodni (m.in. integrację z UE czy NATO), a niektóre (Białoruś) zdecydowały się na integrację z Rosją. Oznaczało to także zmianę przepisów wjazdowych, w tym pojawienie się wymogu wizowego. Przykładowo, wcześniej raczej umowna granica litewsko-białoruska, w 2004 r. stała się zewnętrzną granicą UE, co oznaczało także zaostrzenie kontroli oraz budowę całej niezbędnej infrastruktury granicznej. Zatem znaczenie tej linii kolejowej systematycznie obniżało się,



Stacja Kuźnica Białostocka po przebudowie, grupa torów 1435 mm (16.04.2016 r.)



M62-1207 (1520 mm) przewoźnika Orion Kolej z pociągiem towarowym na stacji w Sokółce (16.04.2016 r.)

a ostatecznie rozebranie przez koleje litewskie (LG) odcinka granicznego LG/BC Marcinkonys–Porzeccze (pol. Marcinkańce–Porzeccze) około 2005 r. oznaczało symboliczny koniec kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Grodnem i Wilnem. Miało to także konsekwencje dla znaczenia przejścia granicznego Kuźnica Białostocka–Bruzgi, gdzie do około 2000 r. kursował pociąg dalekobieżny Warszawa–St. Petersburg zestawiony z wagonów RZD. Jednak wspomiane wcześniej zaostrożenie przepisów wizowych dla obywateli rosyjskich podróżujących przez kraje bałtyckie spowodowało, iż RZD zdecydowały się na zmianę trasy pociągu przez Mińsk i Brześć na Białorusi, co oznaczało także wydłużenie czasu podróży. Poza tym, liczne pociągi dalekobieżne uruchamiane przez SZD przed 1991 r. np. St. Petersburg–Berlin, prowadzące wagony bezpośrednie do licznych miast Europy (np. Wiednia, Pragi), wskutek systematycznego spadku podróżnych oraz coraz wyższych opłat tranzytowych pobieranych przez LG czy PKP, prowadziły coraz mniej wagonów. Dodatkowo, o ile dla mieszkańców Litwy czy Łotwy przed 1991 r. pociąg stanowił praktycznie jedyny sposób podróżowania do Europy, to po 1991 r. kolej zaczęła tracić pasażerów na rzecz samochodów prywatnych. Zatem niegdyś stosunkowo intensywny ruch pasażerski na przejściu Kuźnica Białostocka–Bruzgi wprawdzie nie zamarł całkowicie, ale znacznie się zmniejszył.



Rozładunek drewna z wagonów 1 520 mm na stacji w Sokółce (16.04.2016 r.)



M62-1108 (1 435 mm) z wagonami załadowanymi nawozami azotowymi jako pociąg do stacji Puławy w Polsce, stacja Łosośna, Białoruś (16.11.2015 r.). Fot. S. Badionkin



Stacja Wołkowysk, Białoruś (16.11.2013 r.). Fot. S. Badionkin

Należy dodać, iż w latach 90. wraz z otwarciem granic Polski, gdy podróże stały się znacznie prostsze (brak konieczności posiadania zaproszeń czy wymogu rezerwowania podróży drogą ściśle oficjalną, itp.), PKP uruchomiły liczne połączenia za granicę, w tym pociągi Gdynia–Olsztyn–Korsze–Białystok–Grodno czy Gdynia–Elbląg–Królewiec. Jednak wykorzystywanie pociągów przez przemytników powodowało z jednej strony dewastację taboru, a z drugiej liczne opóźnienia spowodowane przedłużającymi się kontrolami granicznymi. Choć podobne zjawiska występowały z różnym nasileniem na wszystkich granicach Polski po 1989 r.,

przy czym na granicy zachodniej i południowej oraz fragmencie północno-wschodniej (granica z Litwą) zjawisko przemytu zanikło, to na granicy wschodniej i północnej (z Obwodem Królewieckim) utrzymuje się do dzisiaj. Zatem PKP zdecydowały się na skrócenie relacji pociągu Gdynia–Grodno do relacji Gdynia–Kuźnica Białostocka w 1997 r., natomiast obsługa odcinka granicznego była wykonywana taborem podmiejskim, czyli zespołami serii EN57 (to było stosunkowo proste do wykonania przed podziałem PKP na spółki). EN57 osiągały stację Grodno i przeważnie były uruchamiane 2–3 pary pociągów na dobę, w zależności od dnia tygodnia czy roku kalendarzowego. Poza tym, uruchomienie pociągu Balti relacji Warszawa–Suwałki–Kowno–Wilno (przez polsko-litewskie przejście graniczne Trakiszki–Mockava) z taborem wyposażonym w zestawy kołowe SUW 2000 w październiku 2000 r. spowodowało zawieszenie kursowania pociągu Warszawa–Grodno–Wilno oraz zaniechanie stosowania operacji zmiany wózków z użyciem podnośników Kuttruffa na stacji Kuźnica Białostocka. W obliczu spadku przewozów oraz wraz z modernizacją stacji Kuźnica Białostocka zakończoną w maju 2008 r. zgodnie z wymogami UE, jakie musiała spełnić Polska wraz z przystąpieniem do strefy Schengen, konwencjonalne stanowisko przestawcze zostało zlikwidowane. Na stacji znajdują się 2 grupy torów – 1 435 mm i 1 520 mm, przy czym część torów normalnych jest zelektryfikowana. Podczas modernizacji znacznie zredukowano liczbę torów obu szerokości, co wynikało także ze znacznego spadku przewozów po 1991 r. Zlikwidowano także skrzyżowania torów 1 435 mm i 1 520 mm, które okazały się zbędne wraz z demontażem konwencjonalnego TSP. Perony znajdują się tylko przy torach 1 435 mm, natomiast tory 1 520 mm są wykorzystywane tylko w ruchu towarowym. Poza tym, w latach 2020–2023 r. zostanie zrealizowana modernizacja przejścia Kuźnica Białostocka–Bruzgi.

Należy wspomnieć także likwidację obwodnicy kolejowej Grodna (tor częściowo rozebrano, a fragmentami położono na nim asfalt drogowy). Zważywszy na izolację państwa białoruskiego (w tym nienajlepsze relacje z krajami UE), nie należy się spodziewać, iż reaktywacja tych połączeń nastąpi w perspektywie krótko- czy średnioterminowej. Cały czas problematyczne pozostaje utrzymywanie ruchu lokalnego przez przejście Kuźnica Białostocka–Bruzgi ze względu na aktywność przemytników.

Jednak powtarzające się dewastacje oraz coraz niższe dofinansowanie przewozów z budżetu centralnego czy przez samorządy lokalne (urzędy marszałkowskie) spowodowało, iż w 2015 r. połączenia lokalne zostały zawieszone, mimo akceptowalnej frekwencji wśród pasażerów. Pociągi te kursowały nie tylko do Kuźnicy Białostockiej czy Białegostoku, ale także do Elku czy Małkini. Utrzymywanie podobnych połączeń w obecnych warunkach w Polsce jest o tyle problematyczne, iż wymaga, poza zapewnieniem finansowania, także zgody Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (MliB) oraz uzgodnienia z partnerem zagranicznym, choć dla przewozów wyłącznie transgranicznych zgoda MliB nie jest wymagana. BC nie zdecydowały się dotychczas na uruchomienie pociągów obsługiwanych własnym taborem (po torze 1 520 mm), przy czym do obsługi byłby używany tabor spalinowy. Możliwe byłoby także zastosowanie rozwiązania z przejścia Terespol–Brześć, czyli bezprzedziałowych wagonów BC prowadzonych lokomotywą spółek PKP po torze 1 435 mm. Wspomniane wagony bezprzedziałowe BC ze względu na specyficzną aranżację przedziałów pasażerskich, są raczej niewrażliwe na destrukcyjne działania przemytników.

W połowie października 2016 r. przewoźnik PKP IC zdecydował się na wydłużenie relacji pociągu TLK Hańcza relacji Kraków–

Warszawa–Suwałki na Kraków–Warszawa–Suwałki/Grodno na Białorusi poprzez włączenie do pociągów grupy wagonów do Grodna, przy czym rozłączanie/łączenie pociągu następuje na stacji Białystok, gdzie także następuje zmiana trakcji (elektryczna/spalinowa), czyli EU/EP07 ew. EP09 ↔ 754 dzierżawiona od ČD, a sam pociąg pokonuje przejście graniczne Kuźnica Białostocka–Bruzgi (PKP/BC). Należy dodać, iż obsługa trakcyjna pociągu do Grodna jest wykonywana w całości taborem PKP IC, przy czym do samego Grodna jest poprowadzony zarówno tor 1 435 mm, jak i trakcja elektryczna (3 kV DC).

Modernizacja fragmentu LK 6, w klasyfikacji TEN-T – E75, została wykonana z funduszy UE przyznanych Polsce w ramach drugiej tury naboru do programu CEF na przełomie 2015 r. i 2016 r., o sumarycznej wartości 1,6 mld euro. Do CEF zakwalifikowano sumarycznie 10 projektów, w tym modernizację sieci kolejowej na Górnym Śląsku, w aglomeracji Krakowa i infrastruktury w portach Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia. Wysokość dofinansowania modernizacji linii nr 6 na odcinku Czyżew–Białystok jest równa 303 mln euro.

Ruch towarowy przez przejście jest realizowany zarówno przez PKP Cargo, jak i przez przewoźników prywatnych, z użyciem zarówno taboru spalinowego, jak i elektrycznego, przy czym zdecydowana większość pojazdów przekracza granicę po torze 1 435 mm, a po torze szerokim – tylko w wyjątkowych przypadkach i są to przeważnie pojazdy należące do PKP Cargo. Podobnie pojazdy należące do BC poruszają się, oprócz właściwego dla nich toru 1 520 mm, także na torze 1 435 mm, jednak są to wyłącznie pociągi towarowe lub lokomotywy manewrowe obsługujące bocznicę towarową. Na uwagę zasługuje pociąg towarowy kursujący pomiędzy zakładami azotowymi w Grodnie (wytwarzającymi m.in. nawozy azotowe) z podobnym podmiotem w Puławach, całkowicie po torze 1 435 mm (na odcinku Bruzgi–Grodno pociąg jest prowadzony przez M62 lub CME3). Należy dodać, iż oprócz stacji Kuźnica Białostocka funkcję przeładunkowej stacji towarowej, pełni także stacja Sokółka, gdzie oprócz punktu przeładunkowego wykorzystywanego przez PKP Cargo, funkcjonuje także terminal będący własnością firmy prywatnej Barter. Obecnie dawna infrastruktura zbudowana na potrzeby wojskowe (SRP, opis poniżej) została przekazana w użytkowanie cywilne.

Na terenie stacji Sokółka funkcjonuje wspomniana firma Barter, która ma zawarte porozumienie z BC dotyczące przewozu towarów masowych przez przejście graniczne Kuźnica Białostocka–Bruzgi oraz dysponuje własnym taborem – dwoma lokomotywami serii M62 i jedną TEM2, pracującymi na torze 1 520 mm. Firma otrzymała certyfikat bezpieczeństwa pozwalający na prowadzenie kolejowych przewozów towarów niebezpiecznych, zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym (według Regulaminu RID i załącznika nr 2 umowy SMGS). Na terenie terminalu w Sokółce wykonywany jest przeładunek węgla kamiennego (oraz opcjonalnie – sortowanie), gazu propan-butan, kruszywa, żrębków, soli, stali i innych, zarówno z wagonów 1 520 mm na wagony 1 435 mm, jak i na samochody. Firma dysponuje także terminalem na terenie stacji w Małaszewiczach, na terenie którego jest wykonywany przeładunek importowanego węgla kamiennego.

SRP Kuźnica Białostocka powstał w latach 50. XX w. w rejonie LK 6 Białystok–Sokółka–Kuźnica Białostocka–granica państwa (–Łosośna–Grodno). Od LK 57 pomiędzy stacjami Kuźnica Białostocka i Sokółka odchodziła łącznica prowadząca do punktu przeładunkowego MPS, o długości 1,120 km, w którego obrębie wybudowano 2 punkty przeładunkowe Buchwałowo Wschodnie i Buchwałowo.

Układ torowy na stacji Gieniusze został rozbudowany:

- ♦ powstały tory przeładunkowe (1 435 + 1 524 mm);
 - ♦ powstały dwie rampy przeładunkowe o długości jednostkowej 612 m;
 - ♦ od kierunku północno-wschodniego zbudowano grupę torów przyjazdowo-odjazdowych: 5 torów 1 524 mm, a południowo-zachodniego – 5 torów 1 435 mm;
 - ♦ w końcowej części bocznic 1 524 mm powstała mijanka Machnaczy Wschodni w postaci jednego toru ładunkowego w pobliżu LK 6;
 - ♦ punkt przeładunkowy Machnaczy połączony ze stacją Machnaczy linią główną zasadniczą o długości 3,548 km i rozstawie 1 524 mm oraz torem ładunkowym zakończonym przy rampie, do której dochodziły także tor główny bocznic i tor dodatkowy.
- W rezultacie stał się możliwy przeładunek maksymalnie 5 eszelonów wojskowych przy dwóch rampach. Jako pojazdów trakcyjnych używano parowozów serii Ty23 (szerokotorowych), a od końca lat 70. – lokomotyw serii SM48.

Siemianówka–Cisówka–Świsłocz

Po 1945 r., gdy granica państwa przecięła dawną linię łączącą m.in. Siemianówkę poprzez Świsłocz do Wołkowyska, a w czasie wojny linia została przekuta na tor 1 524 mm przez armię sowiecką, zdecydowano się pozostawić tor szeroki dla ułatwienia komunikacji PKP z SŽD, równoległe z torem normalnym. Budo-



Stacja w Lidzie, Białoruś (2.02.2016 r.). Fot. S. Badiokin



Stacja w Lidzie (1.05.2015 r.). Fot. S. Badiokin

wa przejścia granicznego była związana z powstaniem stałego rejonu przeładunkowego Narewka, obejmującego także stację w Siemianówce, co zakończono w 1953 r. (rys. 5). Cywilne przejście graniczne Siemianówka–Cisówka–Świsłocz funkcjonuje od czerwca 1969 r. jako przejście towarowe. Ruch pasażerski przez to przejście nigdy nie był realizowany. Lokalne przewozy pasażerskie były prowadzone tylko do stacji Cisówka na sieci PKP do ok. 2001 r. i Świsłocz na sieci SZD, a obecnie BC. Ze względu na ściśle towarowy charakter stacji Siemianówka, na stacji znajduje się tylko jedna krawędź peronowa dla pasażerów. W 2013 r. na przejściu zostało odprawionych 1 175 pociągów, a towarami importowanymi do Polski były przede wszystkim węglowodory: propan-butan, olej napędowy oraz parafina, a także węgiel kamienny, cement, sól drogowa i nawozy mineralne, przywożone z Kazachstanu, Rosji, Białorusi i Uzbekistanu. Z Polski eksportowane są towary wysokoprzetworzone: m.in. akcesoria budowlane, meble, artykuły gospodarcze, kosmetyki. Zaplanowano modernizację przejścia granicznego, przy czym część prac zakończono w styczniu 2014 r., co teoretycznie pozwoliło na dwukrotne zwiększenie przewozów – z 4 pociągów na dobę do 6–8 pociągów na dobę (faktycznie zanotowano wzrost o 10%). Powstały punkty kontroli fitosanitarnej, rampa przeładunkowa, wiata oraz droga dojazdowa do stacji plus budynki służb granicznych – Straży Granicznej i Służby Celnej. W 2023 r. zostanie zrealizowana modernizacja przejścia granicznego Siemianówka–Świsłocz.



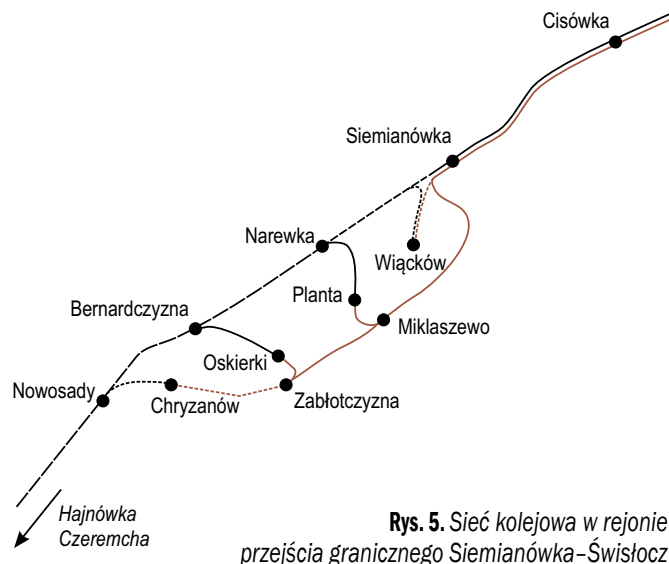
Stacja Białowieża Pałac (6.06.2015 r.)

W latach 50. zbudowano stały rejon przeładunkowy – SRP Narewka utworzony w rejonie linii Hajnówka–Siemianówka–granica państwa (–Świsłocz). Powstały także 3 stacje (1 524 mm) w celu obsługi punktów przeładunkowych na linii Siemianówka–Chryzanów:

- ♦ Miklaszewo, grupa 5 torów plus 1 tor komunikacyjny, 2 nastawnie (wykonawcza i dysponująca);
- ♦ linia 1 524 mm Miklaszewo–Planta o długości 2,538 km (LK 915), biegnąca w kierunku zachodnim od stacji Miklaszewo;
- ♦ Zabłotczyzna, grupa 3 torów, 2 nastawnie (wykonawcza i dysponująca);
- ♦ bocznicza Zabłotczyzna–Oskierki o długości 1,777 km (linia nr 912);
- ♦ Skupowo, grupa 3 torów, plus żeberko wyciągowe oraz dwie nastawnie (wykonawcza i dysponująca).



Cysterny RZD serii 15–897 na stacji Siemianówka (1 520 mm) (3.09.2016 r.)



Rys. 5. Sieć kolejowa w rejonie przejścia granicznego Siemianówka–Świsłocz



LK 31 i stacja w Narewce, zachodnia głowica wyjazdowa (3.09.2016 r.)

Na stacjach Chryzanów, Planta i Oskierki zbudowano punkty przeładunkowe. Rozbudowano także układy torowe stacji Nowosady, Bernardczyzna i Narewka na linii Hajnówka-Siemianówka, poprzez zwiększenie liczby torów, zmodernizowano urządzenia srk oraz zbudowano linie 1435 mm biegnące w kierunku punktów przeładunkowych: Chryzanów, Oskierki, Planta i Więcków.

Po 1989 r. część torów w obrębie SRP Narewka została zdemontowana – przykładowo, LK 59 (1520 mm) jest częściowo rozebrana. Należy dodać, iż większość sieci kolejowej na terenie SRP Narewka zbudowano z udziałem skromnych środków – zatem całość wyposażono w rozjazdy sterowane ręcznie oraz sygnalizację kształtową. Istniejące nastawnie są wyposażone w urządzenia kluczowe.

Czeremcha-Wysokolitowsk

Przejście graniczne Czeremcha-Wysokolitowsk pełni rolę marginalną w przewozach pomiędzy Polską i Białorusią. Uruchomione w 1975 r. pełniło rolę towarowego przejścia kolejowego pomiędzy Polską i ZSRR, a po 1991 r. i powstaniu państwa białoruskiego umowa została potwierdzona przez rządy Polski i Białorusi. Około 2000 r. uruchomiono pociągi kursujące pomiędzy Czeremchą i Wysokolitowskiem z obsługą taborową zespołami SN81 należącymi do Przewozów Regionalnych. Przewozy zostały ostatecznie zawieszono w grudniu 2011 r. Należy dodać, iż przed 1939 r. LK 43 była linią dwutorową, biegnącą z Białegostoku do Brześcia. Obecnie ww. linia na sieci BC ma 2 tory – 1435 mm biegnący do Brześcia oraz 1520 mm z początkiem na stacji Brześć, osiagający stację Wysokolitowsk (tor szeroki nie osiaga stacji Czeremcha). Obie linie na sieci BC są niezelektryfikowane. W obrębie stacji Czeremcha nigdy nie zbudowano rejonu przeładunkowego (stałego czy zastępczego) na potrzeby wojskowe, uznając rejon przeładunkowy w obrębie stacji Siemianówka za całkowicie wystarczający. W przeciwieństwie do innych kolejowych przejść granicznych na polskiej granicy wschodniej (styk toru 1435/1520 mm), które przewidziano do modernizacji w ramach programu inwestycyjnego o wartości 250 mln PLN, przejście Czeremcha-Wysokolitowsk nie jest objęte tym programem, co zapewne należy tłumaczyć brakiem infrastruktury przeładunkowej na stacji Czeremcha, która występuje na innych przejściach granicznych, np. w Siemianówce czy Małaszewiczach.

Do stacji Czeremcha dochodzą 4 linie kolejowe, niezelektryfikowane:

- ♦ LK 31 Siedlce-Czeremcha-Hajnówka, od strony Siedlec linia jest dwutorowa, od strony Hajnówki – jednotorowa;
- ♦ LK 32 Czeremcha-Białystok, jednotorowa;
- ♦ LK 34 Czeremcha-Wysokolitowsk, jednotorowa.

Stacja w Czeremsze nie pełniła ściśle funkcji przeładunkowych w ramach przejścia granicznego, lecz zaplecza trakcyjnego do obsługi rejonu przeładunkowego w Siemianówce (Czeremcha leży mniej więcej w połowie drogi pomiędzy Siedlcami i Siemianówką) – w latach 70. rozbudowano lokomotywnię w Czeremsze (był to także okres rozbudowy rejonów przeładunkowych na polskiej granicy wschodniej). Jednak po 1989 r. i zmianie doktryny obronnej Polski (rozwiązanie Układu Warszawskiego w 1991 r. i przystąpienie do NATO w 1999 r.) stacja w Czeremsze okazała się zbyt rozbudowana wobec potrzeb przewozowych w nowej wolnorynkowej rzeczywistości. Nie bez znaczenia jest lokalizacja stacji w Czeremsze – na terenie stosunkowo niezamieszkałym, co skutkuje brakiem znaczących potoków pasażerskich, pożądanym przy przewozach kolejowych i powoduje, iż transport samochodowy jest bardziej odpowiednim środkiem transportu. Na obniżenie



Dworzec w Czeremsze (6.06.2015 r.)



SN81-004 na terenie lok. Czeremcha (2.05.2006 r.)

znaczenia kolei w regionie miał także wpływ rozwój motoryzacji indywidualnej począwszy od lat 90. Należy jednak dodać, iż przewoźnik – PR – utrzymuje połączenia pasażerskie na LK 31 i LK 32, wykorzystywane nie tylko przez lokalnych mieszkańców, ale także licznych turystów, przybywających licznie w celu eksploracji dziewiczych terenów Podlasia. Poza tym, LK 31 i LK 32 mają znaczenie jako linie wspomagające LK 6, co stało się widoczne podczas modernizacji linii nr 6 (Warszawa-) Zielonka-Białystok w latach 2016-2018. W przeszłości istniała także łącznica omijająca stację w Czeremsze (pomiędzy LK 31 i LK 34), pozwalająca na przejazd z Wysokolitowska do Siedlec bez zmiany kierunku jazdy.

Obecnie zarówno lokomotywnia, jak i wagonownia w Czeremsze nie są eksploatowane (większość lokomotyw – serii SM42, SU45 i ST44 skasowano). Dodatkowo, dotychczasowy układ peronów (3 perony niskokrawędziowe), tory główne (grupa 11 torów) czy tory postojowe okazały się także zbyt rozbudowane wobec nowych potrzeb i obecnie wykorzystywana jest tylko mniejsza część z nich. Znaczenie ma także fakt, iż tabor nowej generacji ma znacznie wyższy wskaźnik gotowości eksploatacyjnej, a serwis jest często świadczony przez producenta, zatem dotychczasowe zaplecze naprawcze PKP także okazało się w większości zbędne. Spadek przewozów transportem kolejowym w Polsce po 1989 r. w największym stopniu dotyczył linii



Stacja Wysokolitowsk (1 435 mm + 1 520 mm) (1.04.2010 r.).
Fot. M. Kulgejko

niezelektryfikowanych, zatem większość lokomotyw spalinowych została odstawiona, raczej bez szans na powrót do eksploatacji, ponieważ większość dotychczasowych przewozów przejął trwale transport samochodowy.

W styczniu 2017 r. PKP SA podpisały z biurem projektowym An Archi Group umowę dotyczącą opracowania dokumentacji przebudowy dworca w Czeremsze (obecny budynek powstał w 1989 r.), w kierunku zmniejszenia kubatury obiektu o ok. 200 m² wraz z łącznikiem (~300 m²). PKP SA planują podpisanie umowy z wykonawcą w trzecim kwartale 2017 r. z terminem realizacji 12 miesięcy, przy czym projektant będzie 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).

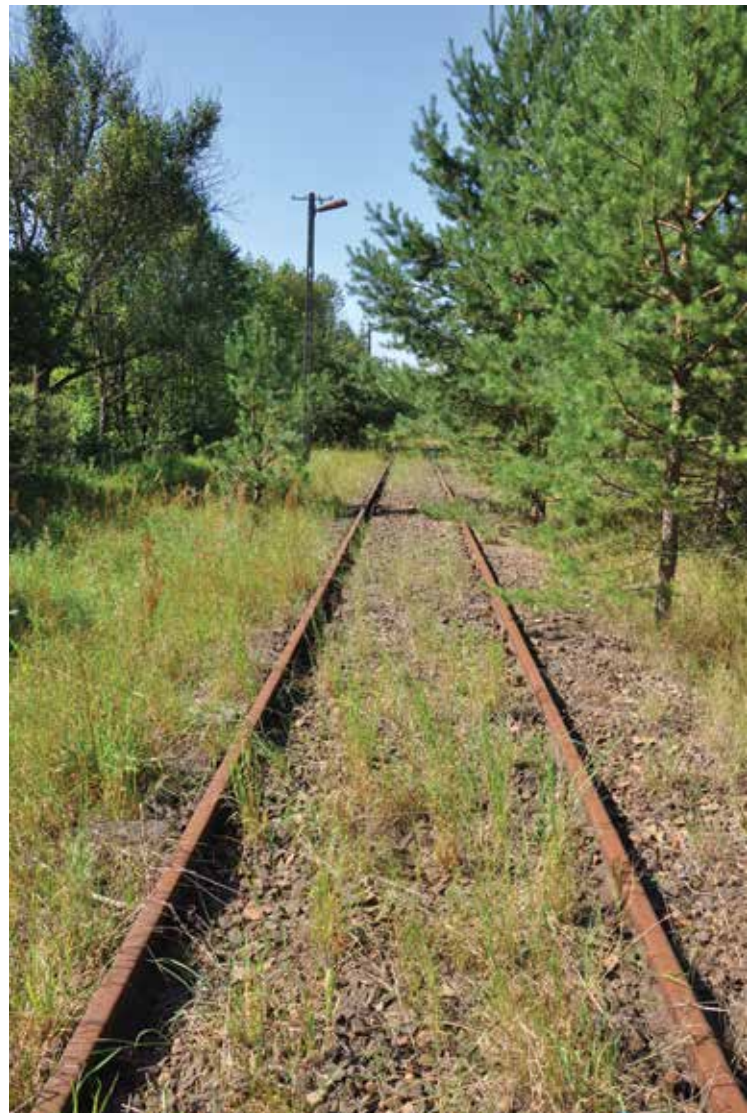
Zubki Białostockie–Bierastawica

Reaktywowanym połączeniem w sezonie wakacyjnym na Podlasiu począwszy od 2016 r. jest obsługa LK 37 Białystok–Zubki Białostockie (–granica państwa–Brzostowica) na odcinku Białystok–Waliły w liczbie jedna para pociągów na dobę z wykorzystaniem zespołów SA133 lub SA108. LK 37 w przeszłości miała znaczenie raczej tranzytowe (m.in. przewozy wojskowe pomiędzy Związkiem Sowieckim i Niemcami Wschodnimi) jako jeden z ciągów komunikacyjnych przebiegających przez Polskę lub służyła do przewozów węgla kamiennego eksportowanego przez Polskę do ZSRR, a utrzymywanie lokalnego ruchu pasażerskiego było dla PKP kwestią o znaczeniu raczej marginalnym. Należy dodać, iż przewozy pasażerskie przez przejście graniczne Zubki Białostockie–Brzostowica po 1945 r. nigdy nie funkcjonowały.

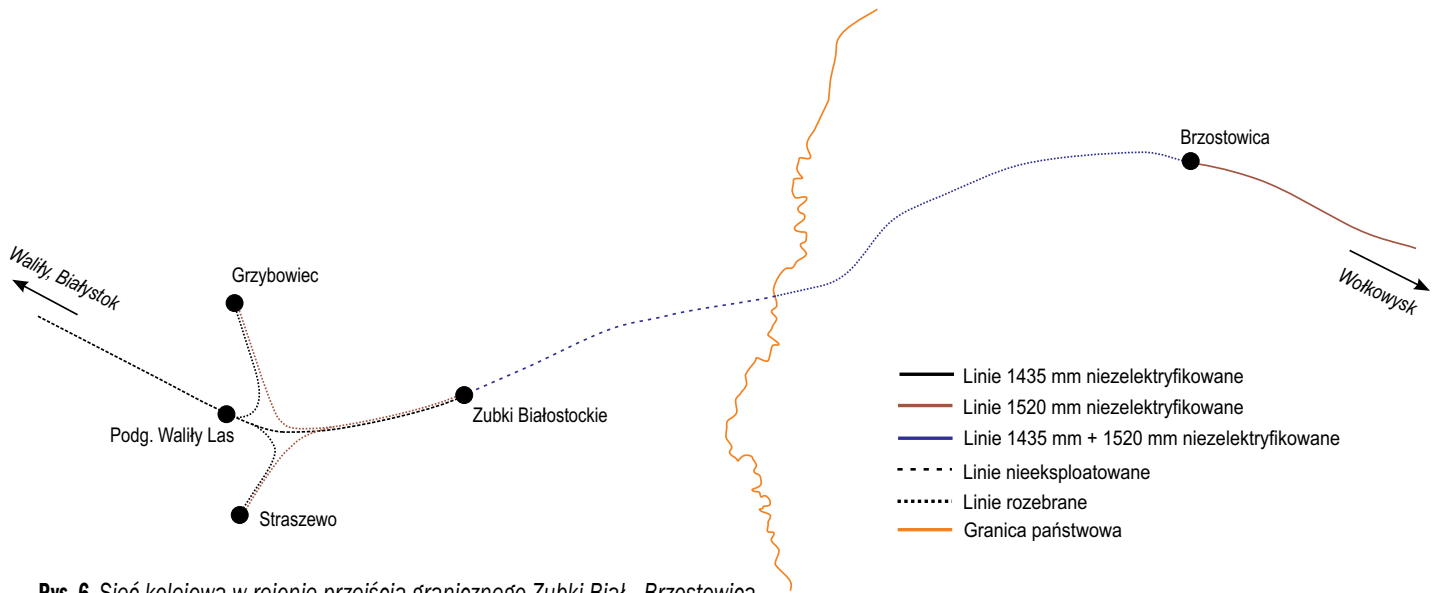
W nowej rzeczywistości ekonomiczno-politycznej (po 1989 r.) linia całkowicie straciła znaczenie, także wraz z (żywiotowym) rozwojem motoryzacji indywidualnej. Ruch pasażerski został zawieszony w kwietniu 2000 r., przy czym całość przebiega przez obszar raczej nisko zaludniony, a obecna reaktywacja powinna być raczej traktowana jako możliwość turystycznej eksploracji walorów Podlasia, a nie jako dojazd mieszkańców powiatu do lokalnego centrum, czyli Białegostoku, jak to było w przeszłości. Poza tym, w styczniu każdego roku uruchamiany jest, w ramach Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, pociąg specjalny relacji

Białystok–Waliły. W przeciwieństwie do połączeń Białystok–Trakiszki (–Kowno) uruchomionych w połowie 2016 r., Podlaski ZPR nie zdecydował się na kontynuowanie przewozów pasażerskich na odcinku Białystok–Waliły poza sezonem wakacyjnym, choć władze samorządowe potwierdziły zainteresowanie uruchomieniem przewozów pasażerskich w 2017 r. Zatem w okresie wakacyjnym tegoż roku będą uruchamiane 2 pary pociągów w soboty i niedziele, po zawarciu porozumienia z gminami o współfinansowaniu połączenia.

O dawnym znaczeniu linii świadczy także fakt akceptowalnej (jak na niezelektryfikowaną linię lokalną w Polsce) prędkości maksymalnej – 80 km/h dla pociągów pasażerskich i 60 km/h dla towarowych. Należy dodać, iż nieprzerwanie prowadzony jest ruch na odcinkach Białystok–Białystok Fabryczny, a przewożone są węgiel kamienny i ścinka drzewna do Elektrociepłowni Białystok, natomiast w przeciwną stronę – drewno. Obecnie na odcinku Waliły–Zubki Białostockie ruch jest wstrzymany (km 37,383–53,105). Ponieważ stacja Zubki Białostockie była stacją przygraniczną, to do stacji od strony wschodniej doprowadzony był tor 1520 mm (LK 58), zbudowany około 1955 r. w celu obsługi wojskowego Stałego Rejonu Przeladunkowego Zubki Białostockie. Zatem przy LK 37 i w rejonie stacji Zubki Białostockie powstał SRP, którego



Dawna stacja Zubki Białostockie (27.08.2016 r.)



Rys. 6. Sieć kolejowa w rejonie przejścia granicznego Zubki Biał. – Brzostowica

możliwości przeładunkowe oscylowały w granicach 12 eszelonów na dobę.

Wraz z drastycznym spadkiem przewozów po 1989 r. i raczej bez szans na reaktywację, PLK zdecydowały się LK 58 zlikwidować (wykreślono z wykazu w 2006 r. i rozebrano w 2010 r.). Zakończenie LK 58 znajdowało się przy podg Walilły Las, a sama linia przebiegała częściowo w splocie (1 435 + 1 520 mm) z LK 37 (rys. 6). Obecnie większość budynków czy urządzeń na stacji Zubki Białostockie została rozebrana czy wyburzona, a o pozostałą infrastrukturę upomniała się przyroda (całość zarasta lasem). Należy dodać, iż po stronie białoruskiej przedłużenie obu LK: 37 i 58 zostało rozebrane po 2000 r., a stacją terminalną jest obecnie Brzostowica.

(Planowane ?) Włodawa–Tomaszówka

Po 1945 r. oraz zmianie granic Polski, miejscowość Włodawa leżąca nad Bugiem, została rozdzielona granicą polsko-sowiecką, która po 1991 r. stała się granicą polsko-białoruską (biegnącą po rzece Bug). Natomiast linia (Lublin–) Chełm–Brześć rozdzielona granicą, z linii dwutorowej pierwszorzędnej stała się linią lokalną jednotorową po obu stronach granicy. Należy dodać, iż linia na początku XX w. miała głównie przeznaczenie wojskowe (łączyła garnizony armii rosyjskiej w Chełmie i Brześciu). Most kolejowy na Bugu znajdujący się w okolicach miejscowości Orchówek był wsparty na 3 przęsłach i miał 230 m długości. Po 1918 r. ruch po liniach był niewielki – kursowały 2 pary pociągów osobowo-towarowych na dobę relacji Lublin–Chełm–Włodawa. Najliczniej przewożonym ładunkiem było drewno surowe lub obrobione. Wojskowy charakter linii został utrzymany podczas okupacji niemieckiej w latach 1939–1944 (niedaleko znajdował się obóz zagłady w Sobiborze). Zniszczony przez lotnictwo niemieckie na początku września 1939 r. most na rzece Bug nie został już odbudowany. Natomiast w 1944 r. jeden z torów został przekuty przez armię sowiecką na rozstaw 1 524 mm. Po 1945 r. tor szeroki rozebrano, a LK 81 stała się linią jednotorową. Swoistą pamiątką po dawnym znaczeniu linii była stosunkowo wysoka prędkość maksymalna linii – 80 km/h, która obowiązywała do kwietnia 2000 r., gdy zawieszono ruch pasażerski. Ruch na linii został przywrócony w sierpniu 2012 r., a pod koniec czerwca 2015 r. otwarto 3 nowe przystanki – Majdan Stuleński, Okuninka Białe i Ruda-Huta. Przewoźnik (PR) uruchomił 2 pary pociągów w weekendy obsługiwane wagonami silnikowymi serii SA103 (do 2000 r. kursowały skła-

dy wagonowe prowadzone lokomotywami serii SM48 lub SP32). W grudniu 2016 r. obniżono wcześniejszą prędkość maksymalną z 60 km/h do 40 km/h ze względu na postępującą dekapitalizację linii. Formalnie dawny dworzec we Włodawie znajduje się w miejscowości Tomaszówka na Białorusi, będącej końcowym przystankiem na linii Włodawa–Brześć, choć BC i wcześniej SZD zachowały nazwę stacji Włodawa. Ruch lokalny jest obsługiwany przede wszystkim przez spalinowe zt DR1A w liczbie 2 par na dobę. Jednak dostępność pociągów kursujących linią ze względu na położenie, blisko granicy państwowej (z Polską), powoduje konieczność posiadania stosownych zezwoleń na przebywanie w strefie nadgranicznej, co ogranicza liczbę pasażerów tylko do lokalnych mieszkańców. Umieszczenie głównego dworca Włodawy – około 5 km na wschód od miasta podczas budowy linii, wynikało m.in. z polityki władz rosyjskich (linia powstała w 1887 r.), które starały się maksymalnie kontrolować przemieszczanie się mieszkańców.

W 2004 r. powstała samorządowa inicjatywa rozbudowy linii i połączenia obu jej fragmentów oraz uruchomienia komunikacji pasażerskiej i towarowej (tor 1 520 mm dochodziłby do stacji PLK Włodawa). Jedną z koncepcji zakłada przedłużenie toru szerokiego do Chełma, gdzie już istnieje tor 1 520 mm i biegnie w kierunku zachodnim do stacji Zawadówka (wzdłuż LK 7) oraz w przyszłości połączenie nowej linii z LHS: wydłużenie toru szerokiego ze stacji Zawadówka przez Rejowiec do Zawady (wzdłuż LK 69). Z jednej strony utworzenie kolejnego kolejowego przejścia granicznego jest wpisane m.in. do Strategii Współpracy Transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Lwowskiego, Obwodu Wołyńskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020, Programu Współpracy Transgranicznej Polska–Białoruś–Ukraina na lata 2014–2020 czy Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego, z drugiej całość nadal pozostaje w sferze planów i koncepcji. Obecnie wspomniane programy modernizacyjne preferują rozbudowę sieci drogowej, w tym drogowych przejść granicznych na granicy polsko-białoruskiej. Wprawdzie PKP czy BC są zainteresowane projektem, jednak całość wymaga uzgodnienia na szczeblu politycznym. Ze względu na długi proces inwestycyjny przy ubieganiu się o dofinansowanie ze środków UE, wspomniane programy pomocowe raczej nie będą mogły być już wykorzystane przy budowie przejścia Włodawa–Tomaszówka. Poza tym, sąsiednie przejście graniczne – Terespol–Brześć oraz terminale przeładunkowe w Małaszewiczach mają pewne rezerwy

przepustowości, a ich rozbudowa jest prostsza i tańsza niż tworzenie praktycznie od zera całej infrastruktury przeładunkowej na uboczu. Nawet zakładając, iż nowe kolejowe przejście powstanie, wymagałoby to wygospodarowania min. 100 mln PLN, plus koszty budowy mostu na Bugu oraz rozbudowy infrastruktury kolejowej. Poza tym, koszty musiałyby ponieść także strona białoruska, w tym BC, ponieważ modernizacji wymaga linia Brześć–Tomaszówka, która jest obecnie przystosowana tylko do obsługi ruchu lokalnego (konieczna jest wymiana nawierzchni).

Wnioski

Dawna infrastruktura zbudowana w rejonach stacji przygranicznych, gdzie występuje styk toru 1435 mm i 1520 mm, powstała na potrzeby wojska w latach 50.–70. XX w. Po 1989 r. okazało się jednak, iż możliwa jest adaptacja do celów cywilnych takich stacji jak Małaszewicze czy Siemianówka, czyli największych stacji przeładunkowych na granicy polsko-białoruskiej i przystosowanie ich do roli stacji przeładunkowych węgla kamiennego, gazu propan-butan, kontenerów, drewna, nawozów sztucznych i innych. Ponieważ równocześnie zmieniła się doktryna obronna Polski, a polska armia całkowicie zrezygnowała z możliwości wykorzystania dawnych stałych i zastępczych rejonów przeładunkowych na polskiej granicy wschodniej, zatem całość przejęło PKP. Fakt budowy dawnych wojskowych rejonów przeładunkowych w lasach w przypadku przeładunku towarów nie okazał się przeszkodą, natomiast ruch pasażerski i tak odbywał się na stacjach istniejących – zbudowanych w przybliżeniu przed 1945 r. (rejonów przeładunkowe powstały przy liniach już istniejących, a nie nowozbudowanych). Ponieważ przepustowość rejonów przeładunkowych okazała się zbyt wysoka dla faktycznych cywilnych potrzeb po 1989 r., część z nich została zlikwidowana (np. Zubki Białostockie) lub ich przepustowość zredukowana (np. Kuźnica Białostocka, Czeremcha). Jednak w przypadku wzrostu wymiany handlowej Polski z krajami posowieckimi lub Chinami, możliwe jest rozbudowanie istniejących stacji przeładunkowych np. na potrzeby koncepcji Jedwabnego Szlaku. Wydaje się, iż obecnie poprawienia wymaga komunikacja pasażerska (pomijając stosunki na poziomie politycznym pomiędzy krajami) nie tylko przygraniczna (choć obecny stan trudno uznać za zadowalający), ale również pomiędzy stolicami Polski, Białorusi czy Rosji, a potencjalną szansę rozwoju można upatrywać w szerszej implementacji automatycznych systemów zmiany rozstawu kół, co pozwoli na wydatne skrócenie czasu podróży, np. pomiędzy Warszawą i Mińskiem. Obecny stan, czyli stosowanie konwencjonalnego systemu rozstawu kół oraz dwie pary pociągów Talgo relacji Moskwa–Mińsk–Warszawa–Berlin na tydzień, to stan, który może być początkiem zmian, a nie stanem docelowym. Zatem system SUW 2000 ma cały czas szansę na wdrożenie, a korzystniejsza sytuacja finansowa PKP IC w porównaniu z BC, może wskazywać, iż większą część kosztów prawdopodobnie musiałyby ponieść strona polska.

Przypisy

¹ BC nie dysponują taborzem przystosowanym do pracy pod napięciem 3 kV DC.

² obecnie wschodnia Ukraina.

³ na Białorusi nie występują złoża kopalin (węgla, gazu, ropy, itp.), czy rudy metali.

Bibliografia

1. Dyr. T., *Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, „Technika Transportu Szynowego” 2012, nr 1–2.

2. Graff M., *System SUW 2000 w komunikacji przestawczej 1 435/1 520 mm*, „Technika Transportu Szynowego” 2016, nr 1–2.
3. <http://www.belta.by/regions/view/inspeksionno-dosmotrov-yj-kompleks-dlja-skanirovanija-gruzovyh-poezdov-vveden-v-breste-233118-2017/>
4. <http://www.nashkraj.by/2015/12/stanciya-svisloch-edinstvennoe-mesto-na-belorusskoj-zheleznoj-doroge-gde-perestavlyayut-vagony-foto/>.
5. Informacje ze stron: PKP SA, PKP PLK, PKP IC, PKP Cargo, GUS, Ośrodka Studiów Wschodnich im. Marka Karpia w Warszawie i Straży Granicznej RP.
6. Kozłowska M., *Konkurencja na rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich. Przewozy pasażerskie pomiędzy Warszawą a stolicami krajów Europy Wschodniej*, „Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 5.
7. Massel A., *Rozwój sieci TEN-T w Polsce*, „Technika Transportu Szynowego” 2016, nr 9.
8. Odpowiedź podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – dr inż. Andrzeja Massela – z upoważnienia ministra – na interpelację nr 6149 w sprawie systemu umożliwiającego samoczynną zmianę rozstawu kół w taborze kolejowym (SUW 2000), Archiwum Sejmu VII kadencji Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 30.07.2012 r.
9. Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się z zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej: Dz. U. z 2016 poz. 138.
10. Rutkowski J., *Lokomotywnia w Małaszewiczach*, „Świat Kolei” 2004, nr 8.
11. Stankiewicz R., Stiasny M., *Atlas Linii Kolejowych Polski 2011*, Europrinter, Rybnik 2011.
12. Tucholski Z., *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego*, Instytut Historii PAN, Warszawa 2009.

Fotografie nieoznaczone – ze zbiorów autora

Railway communication between Poland and Belarusian

The Polish–Belarusian border is the outer border of the EU and the place where stations with a 1435 mm and 1520 mm rail gauge have been built. After 1945, military transshipment zones were built within the border stations, for use during the war. These objects were adapted for civil use, after the change of political doctrine in Poland after 1989 and integration with Western structures (EU, NATO). The emergence of an independent Belarusian state after the collapse of the USSR resulted in the necessity of establishing mutual Polish–Belarusian relations. Among the neighbors of Belarus, Poland is the only country that uses a 1435 mm rail gauge, which also implies the need to build a transshipment infrastructure for freight traffic and possibly use a rail gauge change (conventional, automatic) transport in passenger and freight traffic. The relatively high level of transport of goods by Belarus, especially transit, comes from the country's localization on a major communication way, going from China and Russia to Europe. The main border crossing between Poland and Belarus is Terespol–Brest, followed by Siemianówka–Swislocz and Kuznica Białostocka–Bruzgi and their main role is freight traffic. The long-distance passenger trains use in fact the Terespol–Brest border crossing and a considerable number of trains are observed there.