

Kolej regionalna na Lubelszczyźnie

21.07.2023 r.

Łukasz Sieduszewski

1. Wprowadzenie

Wykluczenie komunikacyjne stanowi istotny problem dla województwa lubelskiego. Niniejsza analiza omawia najważniejsze problemy regionalnych połączeń kolejowych w województwie lubelskim.

2. Diagnoza

1. Kolej na Lubelszczyźnie – stan obecny

Analiza omawia problem wykluczenia w 22 największych miastach województwa Lubelskiego. Dwadzieścia z nich to miasta liczące powyżej 10 tys. mieszkańców. Pozostałe dwa to Poniatowa (9 tys.) i Opole Lubelskie (8,3 tys.), które uwzględniono w analizie ze względu na bliskość tych dwóch miast oraz możliwości stworzenia połączenia usprawniającego ruch kolejowy pomiędzy Lublinem, a Kielcami. W analizie uwzględniono również Kraśnik Fabryczny – około 20 tysięczną dzielnicę Kraśnika, która nie ma korzystnego połączenia z dworcem kolejowym.

Istniejąca infrastruktura kolejowa w województwie łączy 16 z 22 wspomnianych miast. Niestety nie jest to równoznaczne z oferowaniem dobrej jakości połączeń pasażerskich na tych trasach. Brak zadowolających usług przewozowych wynika po części z braków infrastrukturalnych, a po części z niewystarczającej częstotliwości oferowanych przekazów. Rysunek 1 przedstawia obecny stan infrastruktury. Najważniejsze problemy dotyczą:

- braku pasażerskich połączeń kolejowych z Kraśnika Fabrycznego, Tomaszowa Lubelskiego, Łęcznej, Janowa Lubelskiego, Opola Lubelskiego, Poniatowej

- Braku dworca we Włodawie
- Częstotliwości połączeń nieodpowiadającej popytowi j (np. Tylko jedno bezpośrednie połączenie dziennie do Lublina z Białej Podlaskiej)

SCHEMAT LINII KOLEJOWYCH W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM



Rysunek 1. Schemat linii kolejowych w województwie lubelskim¹

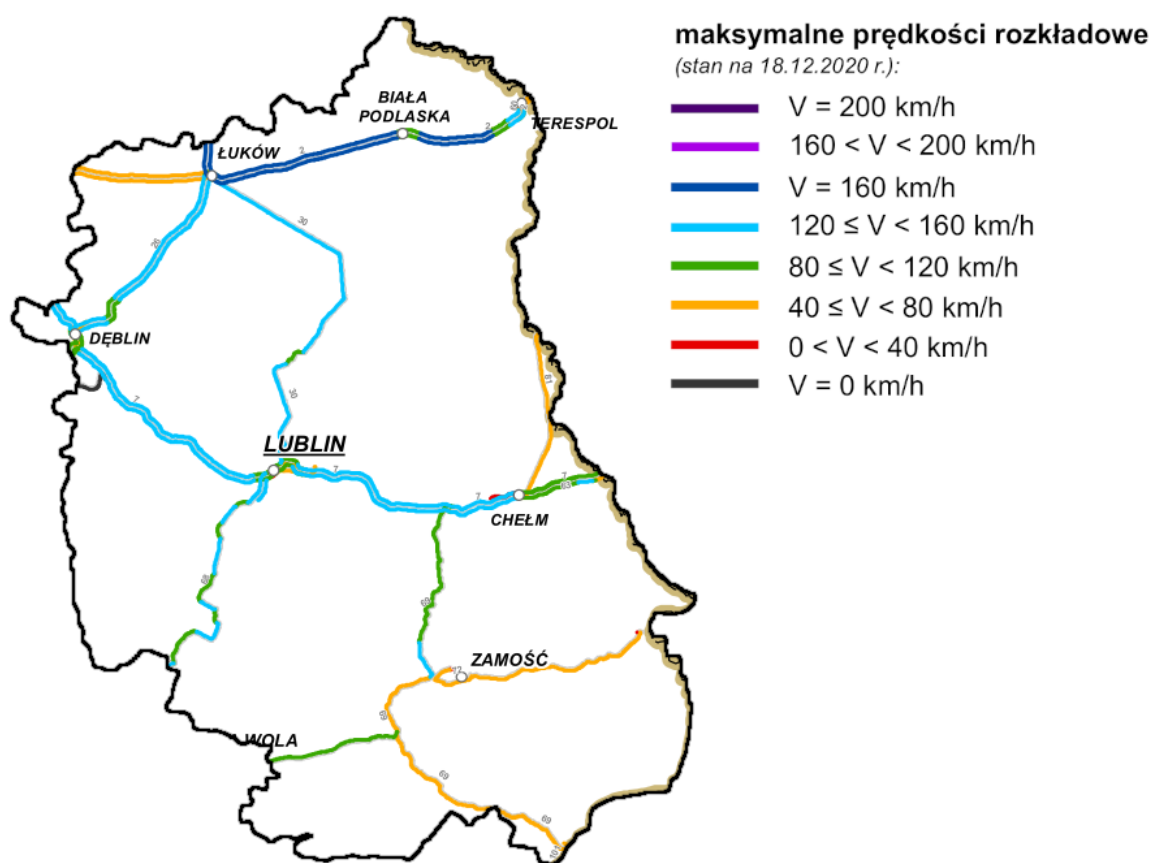
Istniejąca oraz planowana infrastruktura drogowa pogłębi kryzys atrakcyjności kolei.

Transport drogowy służy przede wszystkim transportowi indywidualnemu i przewozom towarowym, nie pozwala więc na zadowalającą skalę walczyć z wykluczeniem komunikacyjnym. Włączenie do sieci dróg ekspresowych

¹

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Schemat_linii_kolejowych_w_wojew%C3%B3dztwie_lubelskim.png

Zamościa, Białej Podlaskiej, Krasnegostawu czy Międzyrzecza należy uznać za pozytywne informacje. Niedopuszczalne jednak jest, by inwestycje drogowe postępowywały w oderwaniu od inwestycji w kolej. Słaby stan sieci, ograniczający prędkości maksymalne pociągów sprawia, że przewozy kolejowe staną się niekonkurencyjne względem przewozów drogowych. Problem słabej infrastruktury w znacznym stopniu dotyka województwa lubelskiego. Prędkości maksymalne na kolei, przedstawione na Rysunku 2, na terenie województwa są zróżnicowane. Linie łączące Lublin z Warszawą czy Białą Podlaską z Łukowem pozwalają na jazdę w granicach 120-160km/h. Jednak linie ważne dla regionu, takie jak Lublin – Chełm czy Lublin – Kraśnik (odcinkami pomiędzy 80-120km/h), pozwalają na jazdę do 100-120km/h. Istnieje też wiele linii takich, jak Zamość – Hrubieszów czy Włodawa – Chełm, gdzie prędkość maksymalna to tylko 40-80km/h.



Rysunek 2. Maksymalne prędkości rozkładowe²

² https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Mapy/2020_12_23_mapa_predkosci_linie_ILK_HC.PDF

2. Połączenia regionalne do Lublina – miasta wojewódzkiego

Tabela 1 przedstawia odległości oraz średni czas i prędkość podróży do/z Lublina. Plany inwestycyjne Ministerstwa Infrastruktury zakładają włączenie do sieci dróg ekspresowych zdecydowanej większości miast po 2025 roku.

| | Miasto | Ludność | Trasa drogowa z Lublina | | | UWAGI |
|----|---------------------|---------|-------------------------|---------------|-------------------------------|--|
| | | | Odległość [km] | Czas [min] | Prędkość średnia [km/h] | |
| 1 | Lublin | 337788 | ---- | ---- | ---- | ---- |
| 2 | Zamość | 63.223 | 87 | 75 | 69,6 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ PO 2025 |
| 3 | Chełm | 61.588 | 69 | 55 | 75,3 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ PO 2025 |
| 4 | Biała Podlaska | 57.194 | 122 | 110 | 66,5 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ PO 2025 |
| 5 | Puławy | 47.226 | 55 | 40 | 82,5 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ GOTOWE |
| 6 | Świdnik | 39.016 | 12 | 15 | 48,0 | MIASTO OŚCIENNE |
| 7 | Kraśnik | 34.148 | 59 | 45 | 78,7 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ GOTOWE |
| 8 | Kraśnik Fabryczny | 20000* | 75 | 50 | 90,0 | POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ DO KRAŚNIKA GOTOWE, POZOSTAŁY DYSTANS DROGĄ MIEJSKĄ |
| 9 | Łuków | 29.621 | 95 | 80 | 71,3 | POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ DO RADZYŃA PO 2025, POZOSTAŁY DYSTANS DROGĄ KRAJOWĄ |
| 10 | Biłgoraj | 26.245 | 86 | 80 | 64,5 | BRAK PLANOWANEJ DROGI EKSPRESOWEJ, DROGA WOJEWÓDZKA |
| 11 | Lubartów | 21.755 | 26 | 30 | 52,0 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ 2024/2025 |
| 12 | Tomaszów Lubelski | 18.941 | 147 | 135 | 65,3 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ PO 2025 |
| 13 | Łęczna | 18.781 | 26 | 30 | 52,0 | BRAK PLANOWANEJ DROGI EKSPRESOWEJ, DROGA KRAJOWA |
| 14 | Krasnystaw | 18.523 | 55 | 50 | 66,0 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ PO 2025 |
| 15 | Hrubieszów | 17.401 | 118 | 105 | 67,4 | POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ DO ZAMOŚCIA PO 2025, POZOSTAŁY DYSTANS DROGĄ KRAJOWĄ |
| 16 | Międzyrzec Podlaski | 16.737 | 100 | 90 | 66,7 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ PO 2025 |
| 17 | Dęblin | 16.007 | 73 | 50 | 87,6 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ GOTOWE |
| 18 | Radzyń Podlaski | 15.589 | 72 | 65 | 66,5 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ PO 2025 |
| 19 | Włodawa | 13.002 | 98 | 75 | 78,4 | BRAK PLANOWANEJ DROGI EKSPRESOWEJ, DROGA KRAJOWA |
| 20 | Janów Lubelski | 11.835 | 90 | 70 | 77,1 | BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ GOTOWE |
| 21 | Parczew | 10.614 | 64 | 60 | 64,0 | POŁĄCZENIE DROGĄ EKSPRESOWĄ DO RADZYŃA PO 2025, POZOSTAŁY DYSTANS DROGĄ WOJEWÓDZKĄ |
| 22 | Poniatowa | 9.044 | 43 | 50 | 51,6 | BRAK PLANOWANEJ DROGI EKSPRESOWEJ, DROGA WOJEWÓDZKA |
| 23 | Opole Lubelskie | 8.351 | 52 | 55 | 56,7 | BRAK PLANOWANEJ DROGI EKSPRESOWEJ, DROGA WOJEWÓDZKA |

Tabela 1. Odległość, czas oraz prędkość średnia dla trasy samochodowej z Lublina do miast województwa

Tabela 2 przedstawia te same połączenia, jednak odległość i czas dotyczą tras kolejowych. Oprócz najszybszego połączenia, dodano tabelę z medianą czasów

wszystkich połączeń na danej trasie.³ Ze względu na duże zróżnicowanie czasów połączeń na niektórych trasach, takie przedstawienie długości podróży pozwala rzetelniej ocenić jakość oferty przewozowej.

| Trasa kolejowa z/do Lublina | | | | | | | | | |
|-----------------------------|---------------------|---------|------------|---------------------------------------|----------------------------|-----------------|--------------|-----------------------------|--------------------------|
| | Miasto | Ludność | Odległość | Dzienna liczba połączeń w obie strony | Weekendowa liczba połączeń | Czas najszybszy | Czas mediana | Prędkość średnia najszybsza | Prędkość średnia średnia |
| | | | [km] | | | [min] | [min] | [km/h] | [km/h] |
| 1 | Lublin | 337788 | --- | | | --- | --- | --- | --- |
| 2 | Zamość | 63.223 | 117 | 6 | 4,5 | 116 | 132 | 60,5 | 53,2 |
| 3 | Chelm | 61.588 | 73 | 19,5 | 14,5 | 53 | 67 | 82,6 | 65,4 |
| 4 | Biała Podlaska | 57.194 | 163 | 9,5 | 8 | 150 | 193 | 65,2 | 50,7 |
| 5 | Puławy | 47.226 | 51 | 14 | 10 | 43 | 44,5 | 71,2 | 68,8 |
| 6 | Świdnik | 39.016 | 11 | 23 | 17,5 | 8 | 10 | 82,5 | 66,0 |
| 7 | Kraśnik | 34.148 | 44 | 12 | 10 | 27 | 40 | 97,8 | 66,0 |
| 8 | Kraśnik Fabryczny | 20000* | BRAK TORÓW | | | | | | |
| 9 | Łuków | 29.621 | 111 | 11 | 13 | 70 | 139 | 95,1 | 47,9 |
| 10 | Biłgoraj | 26.245 | 157 | 1 | 1 | 278 | 278 | 33,9 | 33,9 |
| 11 | Lubartów | 21.755 | 28 | 9 | 6 | 18 | 29,5 | 93,3 | 56,9 |
| 12 | Tomaszów Lubelski | 18.941 | BRAK TORÓW | | | | | | |
| 13 | Łęczna | 18.781 | BRAK TORÓW | | | | | | |
| 14 | Krasnystaw | 18.523 | 70 | 5 | 4,5 | 49 | 78 | 85,7 | 53,8 |
| 15 | Hrubieszów | 17.401 | 167 | 2 | 1,5 | 178 | 186,5 | 56,3 | 53,7 |
| 16 | Międzyrzec Podlaski | 16.737 | 139 | 9 | 8 | 131 | 240 | 63,7 | 34,8 |
| 17 | Dęblin | 16.007 | 72 | 22 | 17,5 | 47 | 58 | 91,9 | 74,5 |
| 18 | Radzyń Podlaski | 15.589 | 88 | 5 | 4 | 56 | 232 | 94,3 | 22,8 |
| 19 | Włodawa | 13.002 | 120 | — | — | 145 | 165 | 49,7 | 43,6 |
| 20 | Janów Lubelski | 11.835 | BRAK TORÓW | | | | | | |
| 21 | Parczew | 10.614 | 58 | 7 | 6 | 38 | 59 | 91,6 | 59,0 |
| 22 | Poniatowa | 9.044 | BRAK TORÓW | | | | | | |
| 23 | Opole Lubelskie | 8.351 | BRAK TORÓW | | | | | | |

Tabela 2. Dane o połączeniach kolejowych z/do Lublina

Dane zawarte w Tabeli 2 wskazują, jak wiele wyzwań czeka kolej w procesie łączenia miast województwa z jego stolicą. Widoczne są w niej również problemy

³ nie uwzględniono połączeń z koniecznością oczekiwania na przesiadkę w nocy, oraz połączeń powyżej 9h, chyba że żadne inne nie istniało

kolejowych połączeń regionalnych wspomiane już powyżej. To m. In. Jedno bezpośrednie połączenie Białej Podlaskiej z Lublinem dziennie, czy brak infrastruktury w Tomaszowie, Łęcznej, czy Poniatowej. Tabela 3 porównuje czasy połączeń kolejowych z drogowymi.

| | Miasto | Ludność | Różnica pomiędzy długością połączenia drogowego i kolejowego Ile dłuższe tory | | Różnica pomiędzy czasem połączenia drogowego i kolejowego - czas MINIMALNY | | Różnica pomiędzy czasem połączenia drogowego i kolejowego - MEDIANA | | |
|----|----------------------------|---------|--|---------|---|---------|--|---------|--|
| | | | [km] | [%] | [min] | [%] | [min] | [%] | |
| 1 | Lublin | 337788 | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- | |
| 2 | <u>Zamość</u> | 63.223 | 30 | 34,48% | 50 | 66,67% | 95 | 126,67% | |
| 3 | <u>Chełm</u> | 61.588 | 4 | 5,80% | 10 | 18,18% | 10 | 18,18% | |
| 4 | <u>Biała Podlaska</u> | 57.194 | 41 | 33,61% | 35 | 31,82% | 60 | 54,55% | |
| 5 | <u>Puławy</u> | 47.226 | -4 | -7,27% | -4 | -10,00% | 2 | 5,00% | |
| 6 | <u>Świdnik</u> | 39.016 | -1 | -8,33% | -5 | -33,33% | -5 | -33,33% | |
| 7 | <u>Kraśnik</u> | 34.148 | -15 | -25,42% | -12 | -26,67% | 0 | 0,00% | |
| 8 | Kraśnik Fabryczny | 20000* | BRAK TORÓW | | | | | | |
| 9 | <u>Łuków</u> | 29.621 | 16 | 16,84% | -5 | -6,25% | 80 | 100,00% | |
| 10 | <u>Biłgoraj</u> | 26.245 | 71 | 82,56% | 182 | 227,50% | 393 | 491,25% | |
| 11 | <u>Lubartów</u> | 21.755 | 2 | 7,69% | -10 | -33,33% | 5 | 16,67% | |
| 12 | <u>Tomaszów Lubelski</u> | 18.941 | BRAK TORÓW | | | | | | |
| 13 | <u>Łęczna</u> | 18.781 | BRAK TORÓW | | | | | | |
| 14 | <u>Krasnystaw</u> | 18.523 | 15 | 27,27% | 37 | 74,00% | 41 | 82,00% | |
| 15 | <u>Hrubieszów</u> | 17.401 | 49 | 41,53% | 89 | 84,76% | 89 | 84,76% | |
| 16 | <u>Międzyrzec Podlaski</u> | 16.737 | 39 | 39,00% | 41 | 45,56% | 150 | 166,67% | |
| 17 | <u>Dęblin</u> | 16.007 | -1 | -1,37% | 1 | 2,00% | 15 | 30,00% | |
| 18 | <u>Radzyń Podlaski</u> | 15.589 | 16 | 22,22% | -8 | -12,31% | 175 | 269,23% | |

| | | | | | | | | |
|----|----------------------------|--------|------------|--------|-----|---------|----|---------|
| 19 | <u>Włodawa</u> | 13.002 | 22 | 22,45% | 70 | 93,33% | 90 | 120,00% |
| 20 | <u>Janów Lubelski</u> | 11.835 | BRAK TORÓW | | | | | |
| 21 | <u>Parczew</u> | 10.614 | -6 | -9,38% | -21 | -35,00% | 0 | 0,00% |
| 22 | <u>Ryki</u> | 9.595 | 11 | 16,18% | 33 | 73,33% | 55 | 122,22% |
| 23 | <u>Poniatowa</u> | 9.044 | BRAK TORÓW | | | | | |
| 24 | <u>Opole Lubelskie</u> | 8.351 | BRAK TORÓW | | | | | |

Tabela 3. Porównanie czasów połączeń kolejowych z drogowymi

Trasy kolejowe między głównymi miastami mają szybsze lub porównywalne czasy przejazdów do połączeń drogowych. Dotyczy to połączeń z Lublina do Chełma przez Świdnik, do Warszawy przez Dęblin i Puławy oraz do Rzeszowa przez Kraśnik.

Dodatkowo dobre czasy połączeń są na trasie z Lublina do Lubartowa oraz Parczewa. Pozostałe miejscowości charakteryzują się zdecydowanie lepszym połączeniem drogowym niż kolejowym, choć nie zawsze wynika to z bardzo dobrego połączenia drogowego. Przykładem jest Biała Podlaska do której, pomimo braku (na zdecydowanej większości trasy) drogi ekspresowej, podróż samochodem jest wciąż szybsza. Podobny stan obowiązuje na trasach z Lublina do Zamościa i Włodawy.

Problemem jest również brak możliwości odbycia w ciągu jednego dnia podróży w obie strony między Lublinem, a Hrubieszowem i Biłgorajem. Połączenia mają jeszcze jedną istotną wadę, nie poruszoną w szczegółach w niniejszym opracowaniu. Brak jest mianowicie zwiększonej liczby połączeń w szczycie podróży do pracy, a wręcz ich brak w najpopularniejszych godzinach powrotu, np. tak jak w przypadku połączenia⁴ Lublin – Kraśnik. Zakończenie pracy o godzinie 16:30 czy 17:00, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na dotarcie do dworca, powoduje konieczność około godzinnego oczekiwania na pociąg. W tym czasie spokojnie można dotrzeć samochodem do Kraśnika. Oczywiście problemem Lublina jest również brak dworca autobusowego w bliskości dworca kolejowego, który daje zdecydowanie większą elastyczność w podróżowaniu. Jednak ten problem powinien zostać rozwiązany pod koniec 2023 roku dzięki planowanemu oddaniu do użytkowania nowego dworca autobusowego znajdującego się w nowej, dogodnej lokalizacji w pobliżu dworca kolejowego.

⁴ <https://koleo.pl/>

| LUBLIN GŁÓWNY | KRAŚNIK | POŁĄCZENIE | CZAS PODRÓŻY |
|---------------|---------|------------|------------------------|
| 05:47 | 06:29 | PR | 42 min |
| 07:05 | 07:31 | IC | najszybsze ⚡ 26 min |
| 08:00 | 08:46 | PR | 46 min |
| 09:38 | 10:05 | IC | 27 min |
| 12:26 | 13:07 | PR | 41 min |
| 14:34 | 15:01 | TLK | 27 min |
| 14:40 | 15:22 | PR | 42 min |
| 15:45 | 16:28 | PR | 43 min |
| 16:55 | 17:39 | PR | 44 min |
| 18:33 | 19:13 | PR | 40 min |
| 19:46 | 20:33 | PR | 47 min |
| 20:56 | 21:23 | IC | 27 min |

Rysunek 3. Zestawienie czasów odjazdów pociągów do Kraśnika ze stacji Lublin Główny

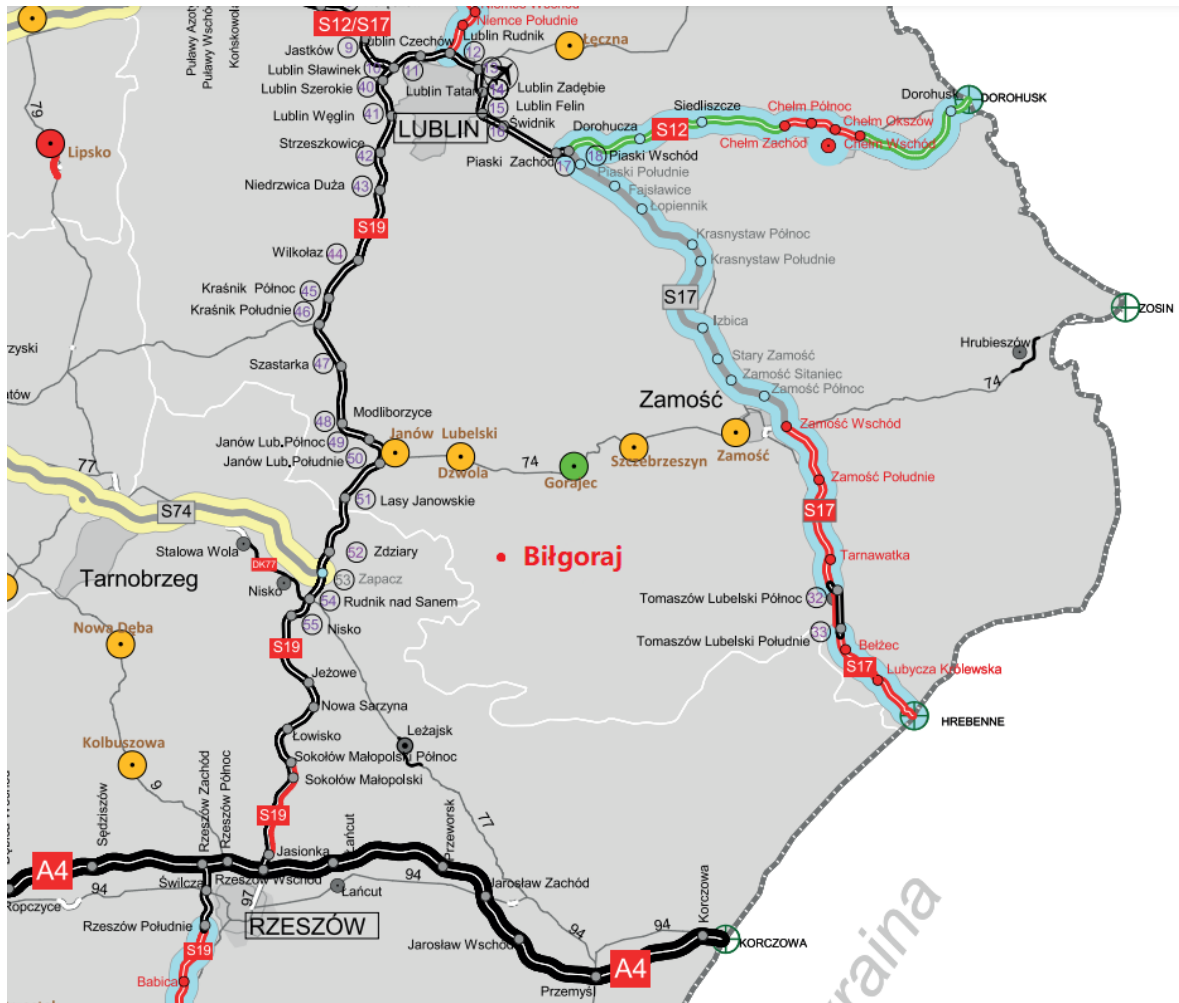
Z powyższych danych wynika w sposób jednoznaczny, że dla większości mieszkańców województwa lubelskiego połączenia kolejowe ze stolicą regionu nie mogą stanowić alternatywy dla podróży samochodem. Wynika to z braku infrastruktury, adekwatnej podaży połączeń i słabego skomunikowania z innymi rodzajami transportu.

3. Połączenia regionalne pomiędzy największymi miastami województwa

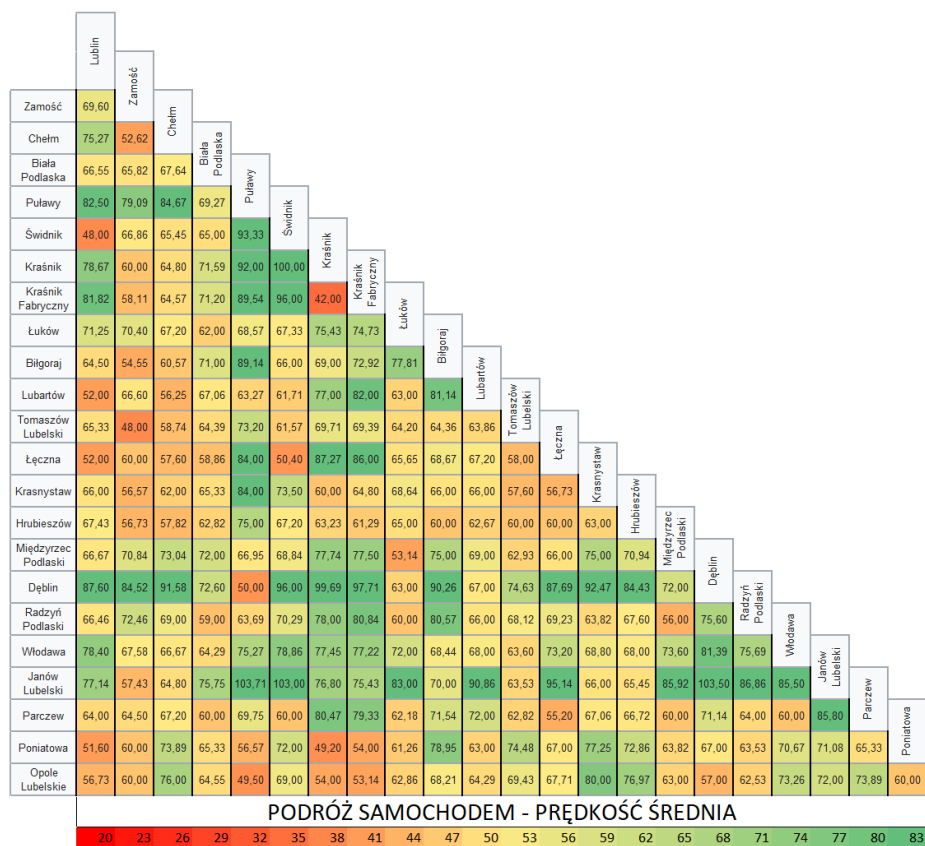
Stan połączeń kolejowych między mniejszymi miastami województwa prezentuje się znacznie gorzej niż oferta na trasach z Lublina. Często niemożliwa jest podróż w dwie strony w ciągu jednego dnia, a oferowane połączenia są rzadkie i nieregularne. Zdecydowana większość połączeń oscyluje w granicach średniej prędkości wynoszącej około 30 km/h, co wydaje się być kompromitujące dla nowoczesnego państwa XXI wieku.

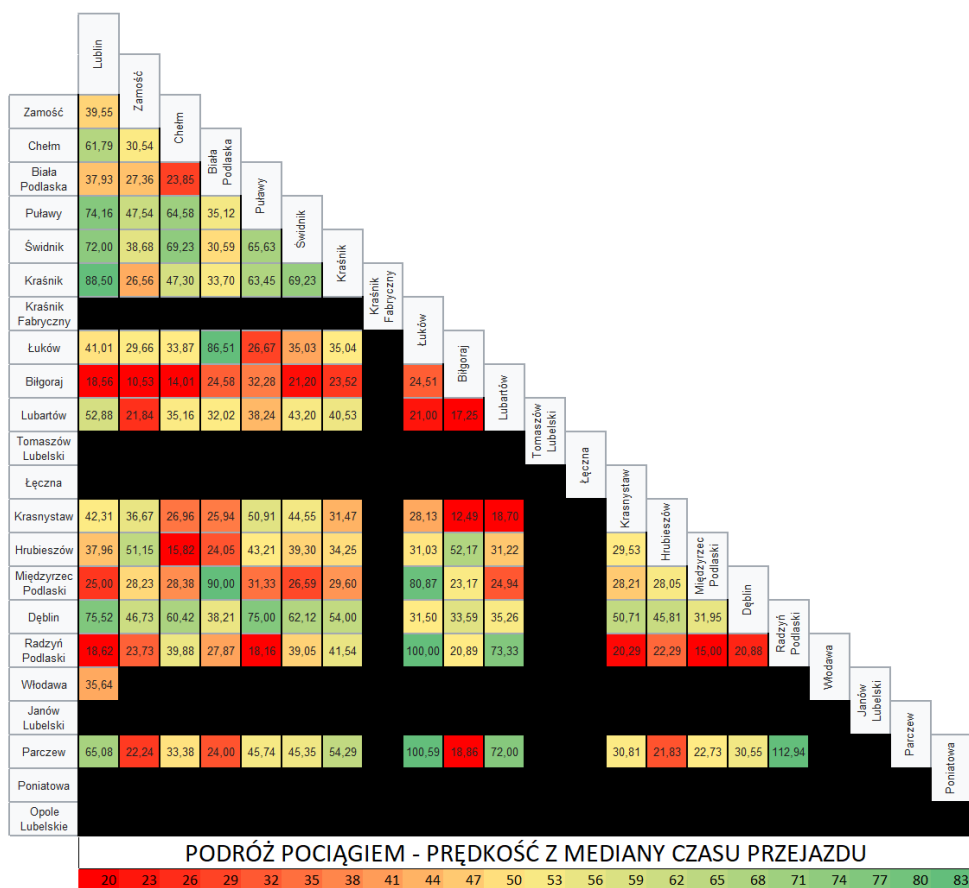
Dane zawarte w Matrycy 1 oraz Matrycy 2 wskazują, iż najbardziej wykluczonym komunikacyjnie miastem objętym analizą jest Biłgoraj. Jedyne

połączenie z tego miasta prowadzi do oddalonego o 100 km Hrubieszowa, ale nawet w tym przypadku pociąg puszczany jest raz dziennie, a podróż w obie strony jednego dnia nie jest możliwa.



Rysunek 4. Położenie Biłgoraja na mapie planowanych oraz zrealizowanych inwestycji drogowych





Biłgoraj:

- linia do Zamościa ma teoretycznie dwa połączenia dziennie, jedno 53 minutowe, drugie z dwiema przesiadkami trwające łącznie ponad 8 godzin; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Zamościa do Biłgoraju

- połączenie z Chełmem z czasem podróży wynoszącym co najmniej 7 godzin (średnia prędkość przejazdu to około 14km/h)

- połączenie do Białej Podlaskiej; pociąg kursuje jeden raz dziennie; brak jest możliwości podróży jednego dnia ze względu na czas trwania połączeń wynoszący około 9 godzin w każdą stronę

- połączenie do Lubartowa; pociąg kursuje jeden raz dziennie; brak jest możliwości podróży jednego dnia w obie strony ze względu na czas trwania połączeń wynoszący od 5 do 8 godzin w każdą stronę

- połączenie do Puław; pociąg kursuje jeden raz dziennie ze średnią prędkością wynoszącą około 32 km/h

- połączenie do Łukowa; pociąg kursuje jeden raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Biłgoraja do Łukowa

- połączenie do Kraśnika; pociąg kursuje jeden raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Biłgoraja do Kraśnika

- połączenie do Świdnika; pociąg kursuje jeden raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Biłgoraja do Świdnika

- połączenie do Krasnegostawu; pociąg kursuje raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Biłgoraja do Krasnegostawu

- połączenie do Hrubieszowa teoretycznie jest akceptowalne; czas podróży wynosi niecałe 2 godziny dla tego 100 km odcinka, jednak pociąg kursuje jedynie raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Biłgoraja

- połączenie do Międzyrzecza Podlaskiego; pociąg kursuje jeden raz dziennie; brak jest możliwości podróży jednego dnia w obie strony ze względu na czas trwania połączeń

- połączenie do Radzyna Podlaskiego; pociąg kursuje jeden raz dziennie; brak jest możliwości podróży jednego dnia w obie strony ze względu na czas trwania połączeń

- połączenie do Parczewa; pociąg kursuje jeden raz dziennie; brak jest możliwości podróży jednego dnia w obie strony ze względu na czas trwania połączeń

- połączenie do Dębłina; pociąg kursuje jeden raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Biłgoraja do Dębłina

Hrubieszów:

- połączenie do Zamościa; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia tylko z Zamościa do Hrubieszowa
- teoretyczne połączenie z Chełmem z czasem podróży wynoszącym ponad 3 godziny dla tego nieco ponad 50 km odcinka (średnia prędkość przejazdu to około 15km/h)
- połączenie do Białej Podlaskiej; pociąg kursuje jeden raz dziennie; brak jest możliwości podróży jednego dnia ze względu na czas trwania połączeń wynoszący od 6 do 9 godzin w każdą stronę
- połączenie do Łukowa; pociąg kursuje jeden raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Łukowa
- połączenie do Kraśnika; pociąg kursuje jeden/dwa razy dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Kraśnika
- połączenie do Świdnika; pociąg kursuje jeden/dwa razy dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Świdnika
- połączenie do Puław; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Puław
- połączenie do Lubartowa; pociąg kursuje jeden/dwa razy dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Lubartowa
- połączenie do Krasnegostawu; pociąg kursuje jeden/dwa razy dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Krasnegostawu
- połączenie do Międzyrzecza Podlaskiego; pociąg kursuje jeden raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Międzyrzecza Podlaskiego
- połączenie do Dębłina; pociąg kursuje jeden raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Dębłina
- połączenie do Radzyna Podlaskiego; pociąg kursuje jeden raz dziennie; brak jest możliwości podróży jednego dnia w obie strony ze względu na czas trwania połączeń
- połączenie do Parczewa; pociąg kursuje jeden raz dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Hrubieszowa do Parczewa

Radzyń Podlaski:

- połączenie do Łukowa; teoretycznie bardzo dobre połączenie, średnio 15 min dla tego 25 km odcinka; kursują jednak tylko dwa takie pociągi dziennie
- połączenie do Lubartowa; teoretycznie bardzo dobre połączenie, średnio 36 min dla tego 44 km odcinka; kursują jednak tylko dwa takie pociągi dziennie
- połączenie do Krasnegostawu; pociąg kursuje dwa/trzy razy dziennie; siatka połączeń umożliwia podróż jednego dnia w obie strony tylko z Krasnegostawu do Radzyna
- połączenie do Międzyrzecza Podlaskiego; brak dogodnego połączenia (średnia prędkość przejazdu to około 15 km/h)
- połączenie do Parczewa; teoretycznie bardzo dobre połączenie, średnio 17 min dla tego 30 km odcinka; kursują jednak tylko dwa takie pociągi dziennie

Parczew:

- połączenie do Łukowa; teoretycznie bardzo dobre połączenie, średnio 34 min dla tego 57 km odcinka; kursują jednak tylko dwa takie pociągi dziennie, pozostałe możliwe połączenia trwają około 4 godzin

Biała Podlaska:

- połączenia do zdecydowanej większości miast regionu są bardzo wolne, co jest spowodowane brakami w infrastrukturze kolejowej – bezpośrednie połączenie do Lublina (brak połączenia Biała Podlaska – Parczew) oraz Chełma (brak połączenia Biała Podlaska – Chełm)

Kraśnik:

- połączenie do Zamościa; bardzo wolne połączenie spowodowane brakiem w infrastrukturze kolejowej (konieczność podróży przez Lublin)

Nie wszystkie problemy, mimo wielu prób obecnej ekipy rządzącej, można rozwiązać niekończącymi się remontami istniejącej infrastruktury kolejowej. Lini kolejowych jest zbyt mało, a część wolnych połączeń wynika ze zdecydowanie dłuższej drogi kolejowej niż drogowej. Przykładami są:

1) Połączenie Chełm – Biała Podlaska

Odległość drogowa: 124 km, czas przejazdu: 110 minut
Odległość kolejowa: 258 km, czas przejazdu najszybszy: 273 minuty, czas przejazdu średni: 330 minut

2) Połączenie Zamość – Biała Podlaska

Odległość drogowa: 181 km, czas przejazdu: 160 minut
Odległość kolejowa: 302 km, czas przejazdu najszybszy: 376 minut, czas przejazdu średni: 480 minut

3) Połączenie Chełm – Biłgoraj

Odległość drogowa: 107 km, czas przejazdu: 110 minut
Odległość kolejowa: 230 km, czas przejazdu najszybszy: 345 minut, czas przejazdu średni: 480 minut

4) Połączenie Parczew – Zamość

Odległość drogowa: 129 km, czas przejazdu: 120 minut
Odległość kolejowa: 172 km, czas przejazdu najszybszy: 205 minut, czas przejazdu średni: 270 minut

Jeszcze gorzej wygląda sytuacja z przejazdem na trasie Włodawa – Biała Podlaska, gdzie odległość drogowa to około 77 km, a kolejowa prawie 300 km. Jednak Włodawa nie ma stałych połączeń kolejowych, a istniejące, wakacyjne, są stworzone głównie pod popularne turystycznie jezioro Białe.

4. Województwo Lubelskie w kontekście inwestycji kolejowych przy CPK

Województwo lubelskie objęte jest planem inwestycyjnym rozbudowy szybkiej kolei w związku z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wybudowanych ma zostać 187 km nowych torów oraz zmodernizowanych 284 km istniejących linii. Nowe trasy to:

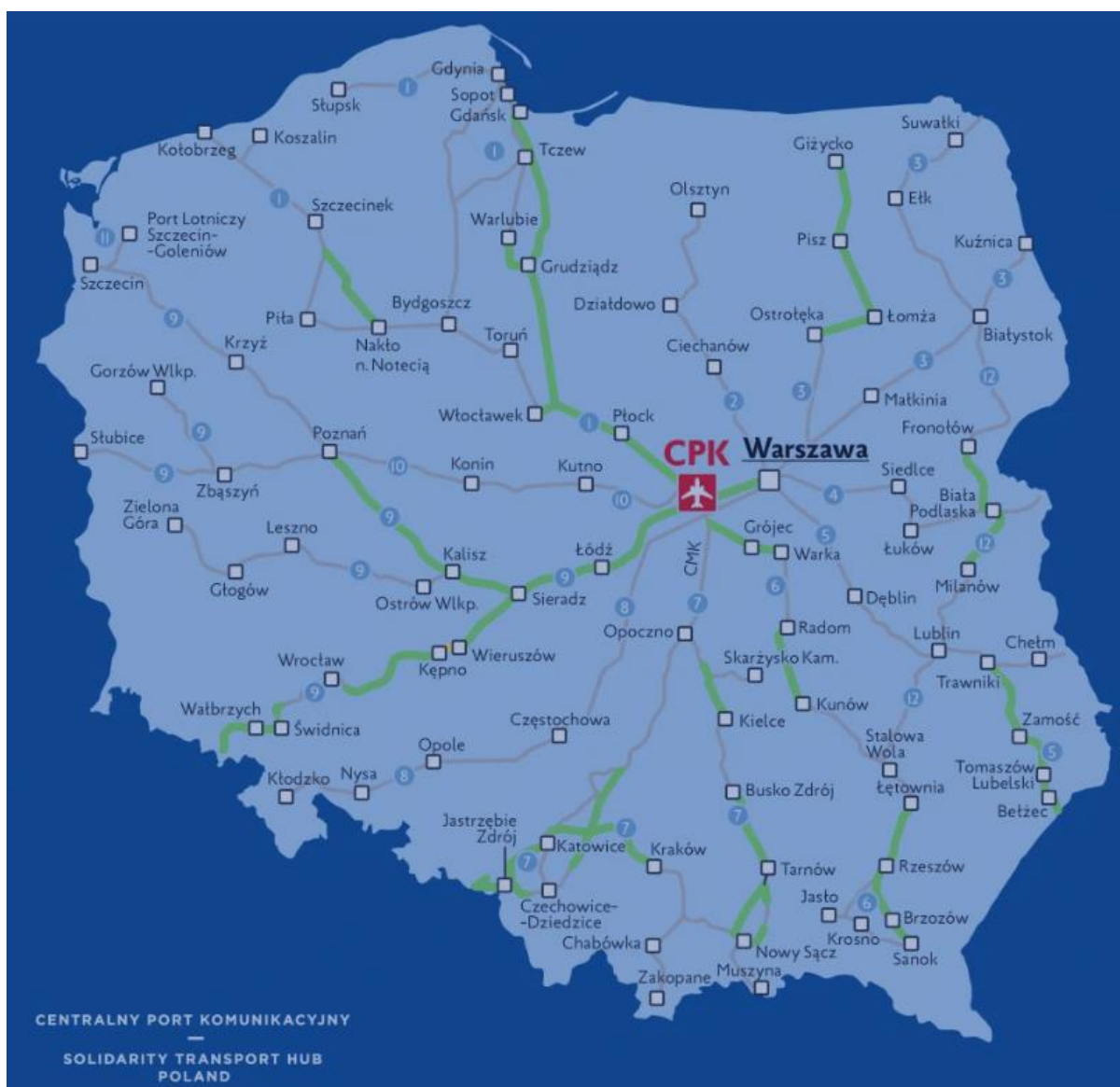
- trasa z Lublina w kierunku Białej Podlaskiej, a dalej do Białegostoku, jest to bardzo istotny element dla strategii rozwoju kolei na Lubelszczyźnie, realizacja 2030 – 2034,
- budowa nowej trasy z Trawniki (na trasie Lublin-Chełm) do Zamościa, a dalej do Bełżca, w kierunku Lwowa, jest to dobre rozwiązanie dla połączenia Tomaszowa Lubelskiego z infrastrukturą kolejową oraz skrócenia drogi kolejowej ze Lwowa, realizacja odcinka Trawniki – Zamość 2023-2027, odcinka Zamość – Bełżec 2029-2032



Rysunek 5. Inwestycje kolejowe CPK w lubelskim⁵

Inwestycja CPK nie rozwiązuje jednak większości problemów komunikacyjnych województwa, a ma na celu, jedynie, budowę szybkich połączeń z planowanym Centralnym Portem Komunikacyjnym i Warszawą. Z całą pewnością bardzo oczekiwane jest skrócenie trasy z Lublina do Białej Podlaskiej, a docelowo do Białegostoku oraz możliwość połączenie Tomaszowa Lubelskiego z siecią kolejową. Jednak trasy wytyczone przez CPK nie są optymalne, ingerują w lokalne społeczności w duchu tzw. wyższego celu społecznego, jakim jest połączenie do planowanego Centralnego Portu Lotniczego. Nie uwzględnia się w nich lokalnych uwarunkowań oraz potrzeb połączenia mniejszych miejscowości nie tylko z Lublinem czy Warszawą.

⁵ <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej/lubelskie>



Rysunek 6. Docelowe szybkie połączenia z CPK⁶

5. Województwo lubelskie w kontekście inwestycji kolejowych w programie Kolej+

Rządowy program Kolej+ zakłada realizację 5 projektów mających na celu wybudowanie 90 km nowych torów, modernizację 149 km oraz elektryfikację 107 km istniejącej infrastruktury. Realizacja programu ma nastąpić do 2028 roku.

⁶ <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej>

WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

Lublin – Łęczna/LW Bogdanka
 Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj
 Chełm – Włodawa
 Łuków – Lublin
 Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek



Rysunek 7. Planowane inwestycje w programie Kolej+⁷

Program Kolej+ poprawnie zakłada konieczność połączenia miast Biłgoraj, Łęczna oraz Kraśnika Fabrycznego z Lublinem. Wciąż nierozwiązanymi problemami są:

- brak szybkiego połączenia Lublina z Włodawą, np. poprzez przedłużenie planowanych torów z KW Bogdanka,
- brak wybudowania połączenia pomiędzy Białą Podlaską, a Włodawą, a docelowo do Chełma i Zamościa,
- brak połączenia Janowa Lubelskiego z Zamościem,
- brak połączenia w kierunku Poniatowej i Opola Lubelskiego.

Kolej+ nie rozwiąże problemu wykluczenia komunikacyjnego wielu miejscowości (Poniatowej, Opola Lubelskiego, Włodawy) oraz miejscowości nich przyległych, takich jak Radawiec, Bełżyce, Cyców, Urszulin, Szczebrzeszyn czy Frampol. Wykluczonym miastem, znajdującym się wewnątrz trójkąta złożonych z dróg krajowych 17,19 i 74, będzie również Bychawa

⁷ <https://www.lublin.uw.gov.pl/aktualnosci/premier-og%C5%82osi%C5%82-list%C4%99-projekt%C3%B3w-zakwalifikowanych-do-programu-kolej-plus>

6. Zamierzenia inwestycyjne dla PKP PLK SA

Zamierzenia inwestycyjne PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. dla kolei regionalnych pokrywają się w części z planami rządowego programu Kolej+ oraz inwestycjami CPK.

| Lp. | Nazwa | Typ |
|-----|---|------------|
| 30 | Prace na linii kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec - Zawada - Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada | rozbudowa |
| 31 | Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa lubelskiego | budowa |
| 32 | Rewitalizacja połączenia (Stalowa Wola) - Zawada - Zamość - Hrubieszów | przebudowa |
| 33 | Rewitalizacja połączenia Chełm - Włodawa | przebudowa |
| 34 | Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin | przebudowa |
| 35 | Lubelska Kolej Aglomeracyjna | budowa |
| 36 | Przebudowa urządzeń srk wraz z układem torowym na stacji Zawadówka | przebudowa |
| 37 | Prace na linii kolejowej nr 69 na odcinku Zawada - Zwierzyniec Tow. - Hrebenne | przebudowa |
| 38 | Stworzenie ciągu Szastarka - Janów Lubelski - Biłgoraj | budowa |

Istotnym elementem ponadregionalnej inwestycji jest stworzenie nowej trasy z Lublina do Kielc przez Kraśnik - Ożarów - Opatów - Daleszyce - Siatkówka Nowiny.

7. Lubelska Kolej Aglomeracyjna

Lubelska kolej aglomeracyjna, wzorem Kolei Mazowieckich czy Dolnośląskich, ma dodatkowo połączyć Lublin z Łukowem, Parczewem, Puławami, Chełmem oraz Kraśnikiem, a w przyszłości ma być przedłużona do Biłgoraju (przez Szastarkę i Janów Lubelski). LKA jest wciąż we wczesnym stadium opracowywania, pomimo ogłoszenia tego projektu w lipcu 2018 roku przez m.in. ówczesnego wojewodę Przemysława Czarnka oraz Posła na Sejm RP Sylwestra Tułajewa⁸. Należy spodziewać się powrotu tej samej obietnicy sprzed zeszłych wyborów

⁸ <https://www.lublin.uw.gov.pl/aktualnosci/rz%C4%85dowe-plany-budowy-lubelskiej-kolei-aglomeracyjnej-wideo>

samorządowych w tym lub przyszłym roku. Działania zmniejszające wykluczenie komunikacyjne powinny być priorytetem działania samorządu wojewódzkiego.

8. Krajowe lotnicze połączenia, a podróż koleją

Lublin ma dwa lotnicze połączenia krajowe – do Gdańska oraz Warszawy. Zasadność utrzymywania lotniczych połączeń krajowych, pomijając całkowicie aspekty ekologiczny i ekonomiczny, które zdecydowanie przemawiają za połączeniami kolejowymi, nie jest taka oczywista. Pod lupę wzięto pod uwagę możliwość zastąpienia krajowych połączeń lotniczych szybkimi połączeniami kolejowymi.

Założenia:

1. analizę przeprowadzono dla 4 wariantów średniej prędkości pociągu – 70 km/h, 100 km/h, 130 km/h oraz dla kolei dużej prędkości 180 km/h (dla porównania średnia prędkość kolei dużych prędkości Deutsche Bahn wynosi nieco ponad 190 km/h⁹),
2. analizę przeprowadzono dla 2 wariantów – z czasem nadania bagażu rejestrowego oraz bez,
3. analizę przeprowadzono dla 2 wariantów średniej prędkości samolotu – 250 km/h (średnia prędkość dla połączenia Lublin – Warszawa), oraz 450 km/h (średnia prędkość dla połączenia Lublin – Gdańsk),
4. dla połączeń lotniczych założono dodatkowo:
 1. czas przyjazdu oraz dojazdu na lotnisko o 20 min dłuższy niż do dworca kolejowego, co wynika z lokalizacji lotnisk poza centrum miast,
 2. 30 min na nadanie bagażu rejestrowego
 3. 10 min na odprawę bezpieczeństwa
 4. 20 min jako dodatkowy minimalny czas stawienia się przed odlotem
 5. 10 min na kołowanie przed startem i po wylądowaniu
 6. 25 min na odbiór bagażu rejestrowego
 7. założono równy czas wejścia i wyjścia z pociągu/ on- i off-boarding dla połączeń samolotowych
5. wynikowo założono dodatkowy czas dla połączeń samolotowych bez nadania bagażu równy 90 min, a dla wariantu z nadaniem bagażu 145 min

Wariant I – podróż bez nadawania bagażu

⁹ LINIE KOLEJOWE DUŻYCH PRĘDKOŚCI, Problemy Kolejnictwa – Zeszyt 151, Prof. dr hab. inż. Kazimierz Towpik Politechnika Warszawska Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu

Dodatkowy czas podróży, z pominięciem samego czasu trwania jazdy/lotu, w przypadku połączenia lotniczego wynosi:

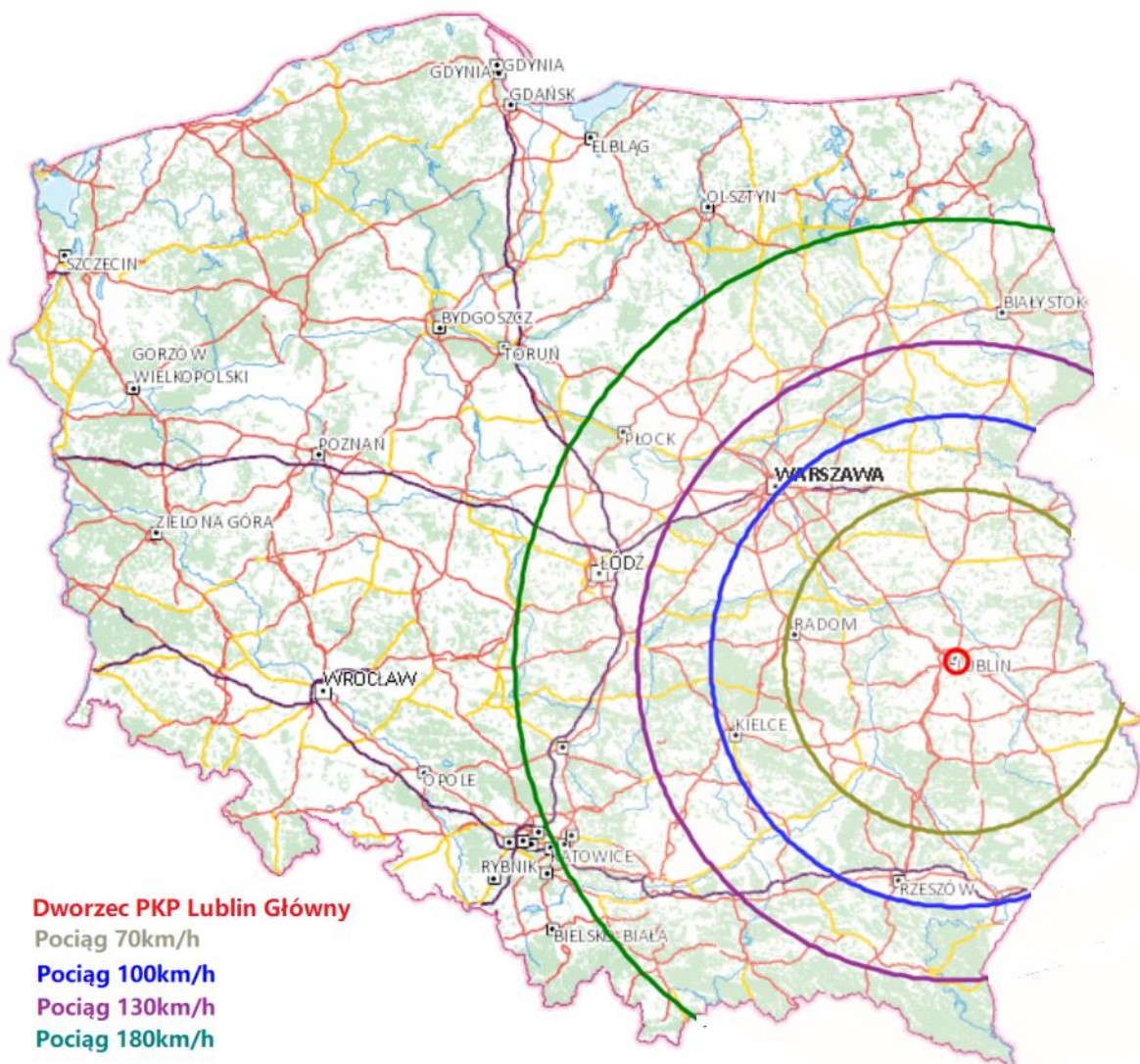
| | Dodatkowy czas dla połączeń lotniczych |
|--|--|
| Czas dojazdu | 20min |
| Nadanie bagażu | 0min |
| Odprawa bezpieczeństwa | 10min |
| Minimalny czas stawienia się przed odlotem | 20min |
| Wejście na pokład | 0min |
| Kołowanie przed odlotem | 10min |
| Kołowanie po wylądowaniu | 10min |
| Wyjście z pokładu | 0min |
| Odbiór bagażu | 0min |
| Czas dojazdu do miejsca docelowego | 20min |
| RAZEM | 90min |

Zasięgi pociągów dla 90 minutowej podróży zaznaczono na Rysunku 8. Jak można zauważyć, zasięg KDP sięga zdecydowanie poza Warszawę, a pociągi o średniej prędkości 100km/h mogłyby w tym czasie dojechać niemalże do jej centrum. Kolejne dwa rysunki uwzględniają czas podróży samolotem i pokazują linie zrównania się tych dwóch środków transportu dla analizowanego wariantu. Jak można zauważyć, szybkie połączenia kolejowe na krótkich dystansach np. do Warszawy, są ze względu na czas korzystniejsze dla pociągów o średniej prędkości 180, 130 oraz 100 km/h, którą można osiągnąć przy istniejącej infrastrukturze.

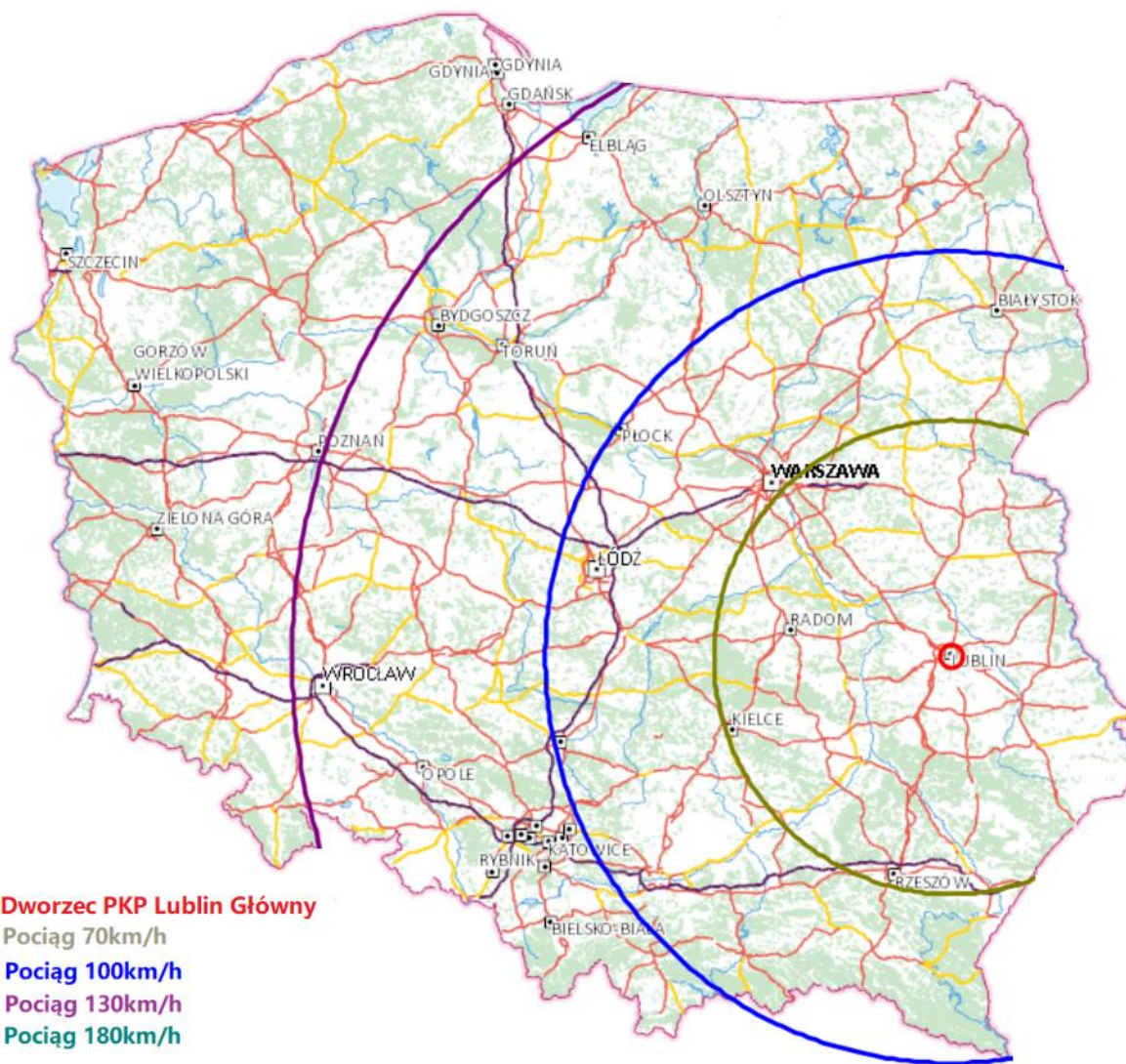
Dla połączeń długodystansowych, przy założeniu braku bagażu rejestrowego, KDP są w stanie pokonać drogą do Gdańska czy Wrocławia. Przy obecnej infrastrukturze i prędkości roboczej 100km/h, podróż taka może trwać od 2 do 4 godzin dłużej. Znacznie gorzej jest w przypadku połączeń kolejowych o mniejszej prędkości.

Dla jedno czy dwudniowych, zazwyczaj biznesowych, podróży, KDP będą w stanie konkurować z połączeniami lotniczymi. Wymagałoby to jednak wybudowanie infrastruktury pod bardzo szybką kolej o prędkościach handlowych porównywalnych do francuskiego TGV (około 260km/h), czy nawet kolei japońskich (około 317 km/h), ze względu na prawdopodobną konieczność przesiadki, lub nieco dłuższego postoju w Warszawie. Możliwość pokonywania krajowych tras, lecz bez

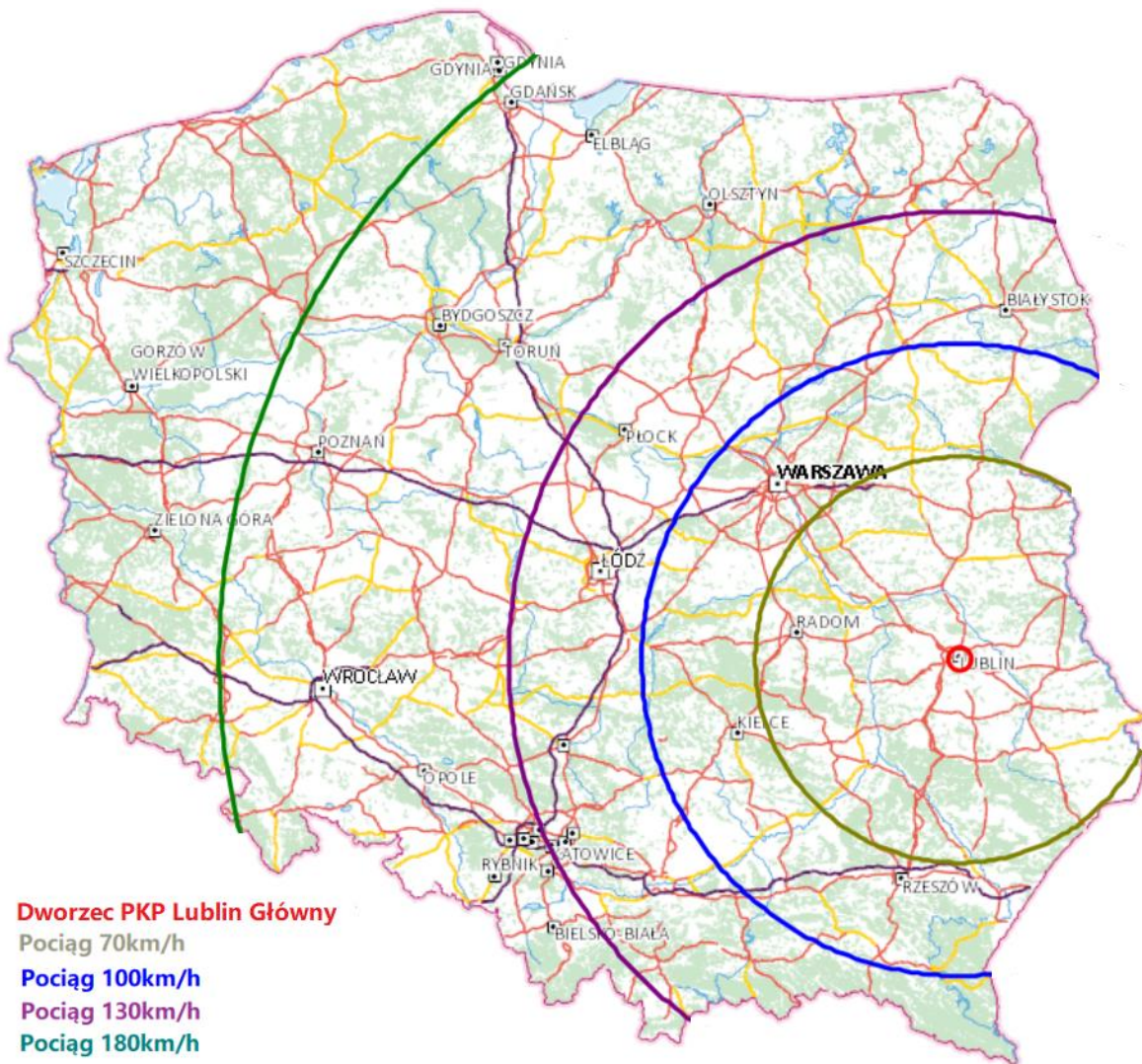
konieczności dostosowania się do lotniczej siatki połączeń, może okazać się zdecydowanie korzystniejsze.



Rysunek 8. Zasięg pociągu uwzględniający podróż w czasie dodatkowym dla połączeń lotniczych (90 min) dla Wariantu I



Rysunek 9. Linia zrównania się pociągu oraz samolotu (250 km/h) – Wariant I, nie zaznaczono linii dla pociągu o średniej prędkości 180 km/h ze względu na zasięg wykraczający poza terytorium Polski



Rysunek 10. Linia zrównania się pociągu oraz samolotu (450 km/h) – Wariant I

Wariant II – podróż z nadawaniem bagażu

Dodatkowy czas podróży, z pominięciem samego czasu trwania jazdy/lotu, w przypadku połączenia lotniczego wynosi:

| | Dodatkowy czas dla połączeń lotniczych |
|--|--|
| Czas dojazdu | 20min |
| Nadanie bagażu | 30min |
| Odprawa bezpieczeństwa | 10min |
| Minimalny czas stawienia się przed odlotem | 20min |

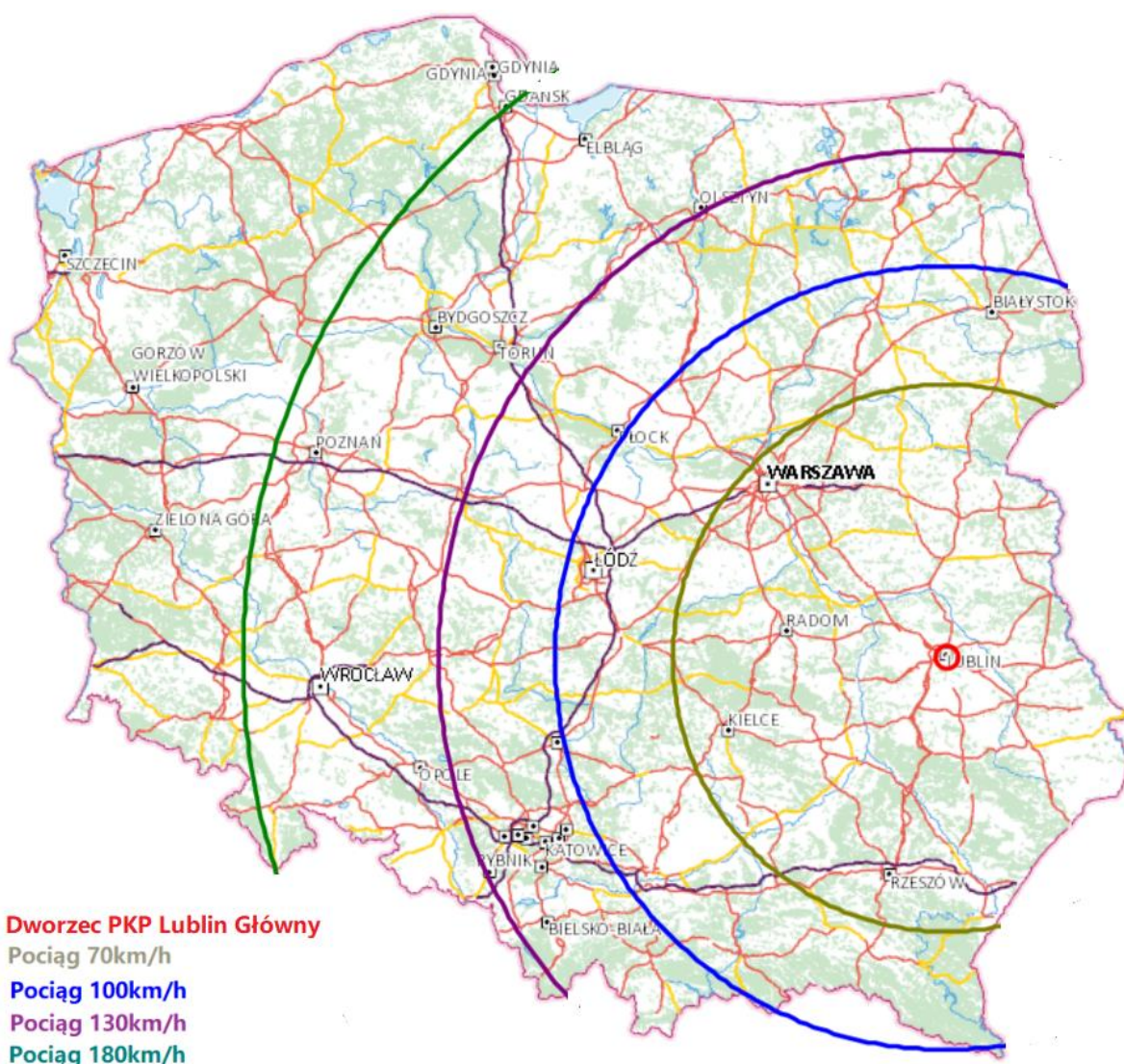
| | |
|------------------------------------|---------------|
| Wejście na pokład | 0min |
| Kołowanie przed odlotem | 10min |
| Kołowanie po wylądowaniu | 10min |
| Wyjście z pokładu | 0min |
| Odbiór bagażu | 25min |
| Czas dojazdu do miejsca docelowego | 20min |
| RAZEM | 145min |

Konieczność nadania bagażu na lotnisku łączy się z koniecznością wcześniejszego przybycia na lotnisko, ze względu na istniejące procedury bezpieczeństwa. Przyjęto w miarę korzystne dla połączeń lotniczych wartości, gdyż na dużych lotniskach przy dużym ruchu wartości te są zazwyczaj wyższe. Zasięgi pociągów dla 145 minutowej podróży zaznaczono na rysunku poniżej. Jak można zauważyć, zasięg wszystkich analizowanych prędkości sięga co najmniej Warszawy. KDP sięga, niemal, Gdańska. Dla połączeń krótkodystansowych, np. do Warszawy, podróż koleją przy uwzględnieniu czasochłonnych procedur bezpieczeństwa na lotniskach jest zdecydowanie korzystniejsza.

Dla połączeń długodystansowych, np. do Gdańska, KDP również będą korzystniejsze. Takie same czasy lub porównywalne, otrzymamy dla połączeń o średniej prędkości 130 km/h.

Należy stwierdzić, iż połączenia krajowe na krótkich i średnich dystansach będą korzystne przy prędkości roboczej jaką możemy osiągać już teraz (ok. 100 km/h). Przy inwestycji i rozbudowie sieci KDP (około 180km/h) krajowe połączenia średniodystansowe, a także część długodystansowych, przy uwzględnieniu czasochłonnych procedur lotniczych, również mogą okazać się korzystniejsze.

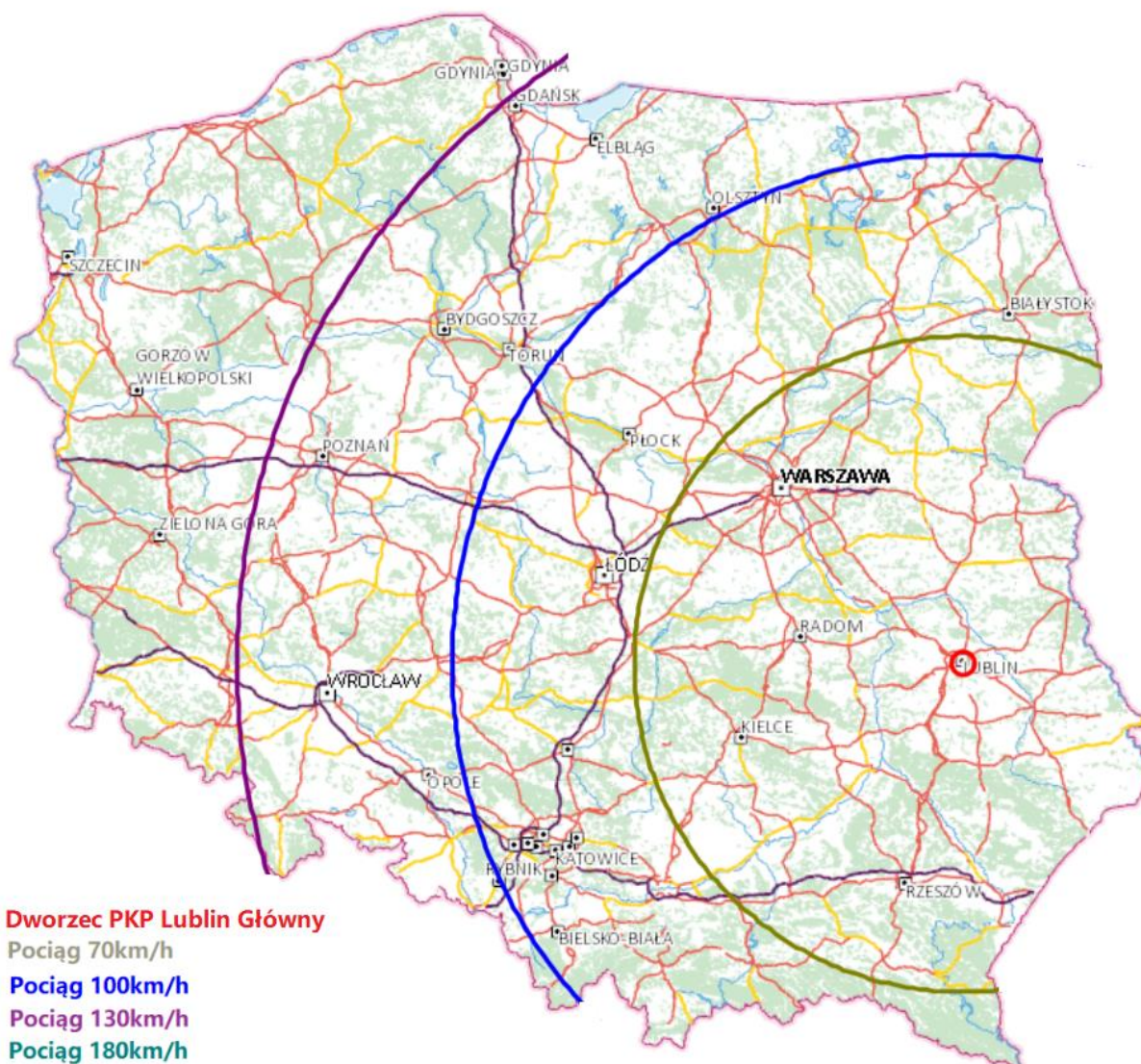
Należy wspomnieć, iż rozwój KDP powinien iść w parze z rozwojem połączeń regionalnych. Korzystne przesiadki z połączeń KDP do połączeń regionalnych pozwolą na zniwelowanie jednej z wad połączeń lotniczych, a mianowicie czasu potrzebnego pasażerom na dotarcie do lotniska. Inwestycje w te dwa rodzaje połączeń kolejowych, umożliwią wybór najkorzystniejszego wariantu podróży, a zdaniem dużej części ekspertów, będą to jednak połączenia kolejowe.



Rysunek 11. Zasięg pociągu uwzględniający podróż w czasie dodatkowym dla połączeń lotniczych (145 min) dla Wariantu II



Rysunek 12 Linia zrównania się pociągu oraz samolotu (250 km/h) – Wariant II, nie zaznaczono linii dla pociągu o średniej prędkości 130km/h oraz 180 km/h ze względu na zasięg wykraczający poza terytorium Polski



Rysunek 13. Linia zrównania się pociągu oraz samolotu (450 km/h) – Wariant II, nie zaznaczono linii dla pociągu o średniej prędkości 180 km/h ze względu na zasięg wykraczający zdecydowanie poza terytorium Polski

3. Rozwiązania

Obecne problemy na terenie województwa wynikają głównie z:

1. Realizacji projektów długodystansowych kosztem połączeń regionalnych
2. Nadmiernej priorytetyzacji inwestycji drogowych kosztem inwestycji w kolej

Nie ulega wątpliwości, iż inwestycje drogowe są potrzebne, jednak ich realizacja powinna wpisywać się w ramy zrównoważonego rozwoju i iść w parze z inwestycjami kolejowymi, również regionalnymi. Poprawie nie powinny ulegać

jedynie połączenia pomiędzy dużymi miastami, ale również komunikacja wewnątrz powiatów, pomiędzy powiatami czy pomiędzy miastami powiatowymi. Inwestycje takie wspomagają walkę z obecnym wykluczeniem komunikacyjnym. Przez wiele lat skupiono się jedynie na inwestycjach drogowych, całkowicie zapominając o transporcie kolejowym, a brak alternatyw do indywidualnego transportu drogowego wzmacnia problem wykluczenia komunikacyjnego. Kolej, poza zdecydowanie mniejszym negatywnym wpływem na środowisko, jest środkiem transportu dla wszystkich obywateli.

Część brakujących połączeń została uwzględniona w inwestycjach związanych z CPK i programie Kolej Plus. Jednak w stosunku obecnej władzy do omawianych zagadnień wciąż objawia się podejście krótkowzroczne oraz, co gorsze, brak myśli innowacyjnej. Lubelska Kolej Aglomeracyjna, hucznie ogłaszana kilka lat temu jest ciągle na etapie analizowania. Oznacza to kilka lat opóźnienia. W projektach połączeń regionalnych próbuje się przemycić transport węgla, odbywający się czasami w środku nocy, a przykładem jest połączenie łącznej, ze stacją końcową w KW Bogdanka.

Aktualnie planowane inwestycje należałoby uzupełnić o:

1. budowę nowego połączenia kolejowego do Poniatowej i Opola Lubelskiego, od Lublina do Ostrowca Świętokrzyskiego/ Skarżysko Kamiennej przez Bełżyce, Poniatową, Opole Lubelskie (z przeprawą przez Wisłę w okolicy Józefowa n/Wisłą, lub w Annopolu),
2. budowę Wschodniej Nitki Kolejowej łączącej Białą Podlaskę, Chełm oraz Zamość, docelowo również jako część nitki łączącej Suwałki z Przemyślem,
3. podniesienie prędkości eksploatacyjnych z obecnych 40-80 km/h do minimum 120km/h dla istniejącej infrastruktury Włodawa – Chełm, Hrubieszów – Zamość, Zwierzyniec – Hrebenne, Zwierzyniec – Zamość,
4. podniesienie prędkości eksploatacyjnej z obecnych 80-120 km/h do minimum 120km/h dla istniejącej infrastruktury Zwierzyniec – Biłgoraj,
5. podniesienie prędkości eksploatacyjnej z obecnych 80-120km/h (odcinkami 120-160km/h) do minimum 160km/h dla trasy Lublin – Rzeszów (trasa na Kraśnik), oraz Lublin – Zamość,
6. przyspieszenie prac związanych z uruchomieniem Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej, która do tej pory wykorzystywana była jedynie do celów propagandowych w okresach przedwyborczych,
7. uzupełnienie planowanej Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej o wszystkie wymienione w niniejszej analizie 24 miasta, wraz z miejscowościami na

- trasach oraz z uzupełnieniem o zakup dodatkowych pociągów/szynobusów do obsługi tych tras,
8. na terenie LKA należy wprowadzić bezpłatny bilet na przewóz rowerów jako uzupełnienie niskoemisyjnego transportu po dotarciu do miejsca docelowego,
 9. stworzenie dodatkowych przyspieszonych połączeń w godzinach lotów do/z Warszawy jako alternatywa do tego wysokoemisyjnego transportu, oraz docelowo wprowadzenie zakazu lotów krajowych pod warunkiem istnienia dogodnego połączenia kolejowego, wzorem Francji może to być limit 2,5 godzinnego połączenia kolejowego.

SCHEMAT LINII KOLEJOWYCH W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM



Rysunek 14. Schemat proponowanych linii kolejowych w województwie lubelskim

Wykluczenie komunikacyjne jest palącym problemem województwa lubelskiego. Programy rozbudowy kolei włączone w projekt CPK czy rządowy program Kolej+ rozwiązują jedynie część trudności. W obecnej sytuacji ekonomiczno-społecznej, transport kolejowy jest kluczem do rozwoju kraju. Na

terenie województwa lubelskiego nie stanowi on jednak, niestety, atrakcyjnej alternatywy dla transportu samochodowego.

Łukasz Sieduszewski – absolwent budownictwa na Politechnice Lubelskiej. Po ukończeniu studiów przez pięć lat pracował w największej w Polsce firmie budowlanej, a od trzech lat związany jest z branżą IT. Laureat w konkursie na najlepszą pracę dyplomową magisterską wykonaną na kierunkach Budownictwa oraz Inżynierii Środowiska, zorganizowanej przez Politechnikę Lubelską wspólnie z Lubelską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa.