

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Inwazja Rosji na Ukrainę

KOLEJ RATUJE



POLITYKA

OSZD, czyli kolejowy układ warszawski

Mająca siedzibę w Warszawie i skupiająca 29 państw Organizacja Współpracy Kolei OSZD postanowiła udawać, że nie doszło do agresji Rosji na Ukrainę.

Tydzień po rosyjskim ataku, 1 marca 2022 r., do OSZD trafiło pismo, w którym przedstawiciel należącej do organizacji Ukrainy, minister infrastruktury Ołeksandr Kubrakow, domaga się potępienia Rosji oraz wykluczenia jej wraz z państwowymi kolejami RZD. „Duża część wojsk agresora dotarła do granic Ukrainy koleją, a zatem wina za śmierć Ukraińców leży też po stronie RZD” – podkreślił Kubrakow.

Ukraiński minister wystosował pismo po tym, gdy 28 lutego, a więc już w trakcie zmasowanej inwazji, odbyła się zdalna konferencja OSZD na temat elektronicznych systemów rezerwacji miejsc, na której występowali przedstawiciele Rosji: Elena Martynowa z Wszecchrosyjskiego Instytutu Naukowo-Badawczego Transportu Kolejowego, Oleg Nikitin z Rady Transportu Kolejowego Wspólnoty Niepodległych Państw oraz Tatjana Sidorowa z federalnej kompanii pasażerskiej RZD.

OSZD nie spełniło oczekiwań Ukrainy. Rosja nie została wykluczona z organizacji. Dopiero prawie miesiąc po rozpoczęciu rosyjskiego ataku, 21 marca, OSZD wydało w tej sprawie lakoniczne oświadczenie. Nie pada w nim nazwa żadnego państwa i nie ma mowy, kto jest agresorem, a kto ofiarą: „Jesteśmy głęboko zasmuceni i ubolewamy nad obecnym stanem wojny między niektórymi krajami członkowskimi naszej organizacji” – napisał przewodniczący OSZD, nie podpisując się z imienia i nazwiska. – „Wzywamy strony do zaprzestania działań wojennych i pokojowego rozwiązania konfliktu”. Na witrynie internetowej OSZD oświadczenia nie zamieszczono na stronie głównej, lecz zaszyto je w dziale z dokumentami.

OSZD powstało w 1956 r. jako kolejna kontra bloku komunistycznego wobec zachodnich przedsięwzięć. Tak jak Układ Warszawski był reakcją na powstanie NATO, a Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej na Plan Marshalla, tak OSZD powołano jako przeciwwagę dla mającego siedzibę w Paryżu Międzynarodowego Związku Kolei UIC.

Kierownictwo UIC – szefem tej organizacji od 2021 r. jest prezes PKP Krzysztof Mamiński – w reakcji na rosyjską agresję wydało oświadczenie, w którym wyraziło pełną solidarność z kolejami ukraińskimi, zadeklarowało wsparcie dla nich oraz poinformowało, że dopóki w Ukrainie nie nastanie pokój, przedstawiciele Rosji nie będą mogli uczestniczyć w spotkaniach, konferencjach i grupach roboczych UIC.

Tymczasem w pracach OSZD wciąż biorą udział przedstawiciele Rosji. 28 marca w zdalnej konferencji o przewozach towarowych uczestniczyli Larysa Kostikowa i Aleksiej Tregubow z kolei RZD.

Do OSZD należą państwa Europy Środkowej, kraje byłego Związku Radzieckiego, a także między innymi Chiny, Wietnam, Korea Północna, Iran czy Kuba. Najmłodszym członkiem OSZD jest przyjęta w 2018 r. Korea Południowa (jej przyjęcie przez lata było blokowane przez Koreę Północną). Do OSZD należała też Niemiecka Republika Demokratyczna, lecz po zjednoczeniu Niemcy zrezygnowały z członkostwa w organizacji (koleje Deutsche Bahn zachowały jedynie status obserwatora).

Najwyższym organem OSZD jest konferencja ministrów państw członkowskich. Rosję reprezentuje w niej minister transportu Witalij Saweljew, który od 28 lutego jest objęty sankcjami Unii Europejskiej jako odpowiedzialny „za aktywne wspieranie lub realizację działań lub polityk podważających integralność terytorialną, suwerenność i niezależność Ukrainy”. Sankcjami unijnymi objęte zostały też rosyjskie koleje RZD.

Pracami OSZD od początku istnienia organizacji kieruje reprezentant Polski. Od 2020 r. przewodniczącym jest dr Mirosław Antonowicz, były członek zarządu PKP i PKP Cargo oraz wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego. Antonowicz jest też profesorem warszawskiej Akademii Leona Koźmińskiego. W czteroosobowym kierownictwie zasiadają też Michał Wsewołozski z Rosji (do 2017 r. przedstawiciel kolei RZD w Niemczech), Zhang Qun z Chin i pełniący funkcję sekretarza Attila Kiss z Węgier. Zasada, zgodnie z którą akurat te kraje są reprezentowane w zarządzie OSZD, utrzymywana jest od lat.

W OSZD jako języki robocze obowiązują rosyjski i chiński. OSZD jest organizacją międzynarodową, której przysługuje status dyplomatyczny zapewniający nietykalność pomieszczeń, dokumentacji i archiwów.

– *My jako organizacja będziemy zawsze wspierać rozwój przewozów międzynarodowych* – oznajmił szef OSZD Mirosław Antonowicz w wypowiedzi udzielonej dziennikowi „Rzeczpospolita” 15 marca 2022 r. ●

PROJEKTY

Ciąg dalszy Kolei Plus nastąpi

Z dwumiesięcznym opóźnieniem rząd ogłosił listę przedsięwzięć zakwalifikowanych do programu Kolej Plus. Zgodnie z harmonogramem, listę miano zaprezentować do końca lutego 2022 r. z uwagi na to, że rząd – w odpowiedzi na duże zainteresowanie samorządów – postanowił zwiększyć budżet programu z 5,6 mld zł do 11 mld zł i dzięki temu objąć programem większą liczbę linii.

Przypomnijmy, że w sierpniu 2020 r. samorzady zgłosiły do Kolei Plus 96 przedsięwzięć. Pod koniec listopada 2020 r. – po wstępnej selekcji – spółka PKP PLK zatwierdziła 79 z nich. Następnie samorzady miały zlecić opracowanie wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych i złożyć je do listopada 2021 r. Ostatecznie dokumenty te powstały dla 47 koncepcji. Z tego na finalnej liście opracowanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe i zaakceptowanej przez Ministerstwo Infrastruktury znalazły się 34 przedsięwzięcia.

Załąpały się na przykład wszystkie koncepcje z województw lubelskiego i wielkopolskiego (po pięć). Także z województwa mazowieckiego do programu dostały się wszystkie przedsięwzięcia, dla których opracowano wstępne studia, a więc remont linii Małkinia – Ostrów Mazowiecka i Siedlce – Sokółów Podlaski, a także budowa dwóch nowych linii: Kozienice – Dobieszyn oraz Zegrze – Serock – Maków Mazowiecki – Przasnysz (w przypadku drugiego ciągu zakładane jest jednak tylko sfinansowanie dokumentacji projektowej).

Jednocześnie na finalnej liście nie znalazło się jedyne przedsięwzięcie z województwa warmińsko-mazurskiego, mające na celu rewitalizację ciągu Olsztyn – Biskupiec – Mrągowo – Mikołajki – Orzysz – Ełk. Poza listą znalazły się między innymi też remont linii Żywiec – Sucha Beskidzka oraz rewitalizacja ciągu Międzzychód – Skwierzyna.

W ramach programu Kolej Plus ma zostać przywrócone połączenie kolejowe do Jastrzębia-Zdroju, największego polskiego miasta, do którego nie da się dojechać pociągiem.

Wciąż jednak nie jest pewne, czy z 34 przedsięwzięć zaakceptowanych przez spółkę PKP PLK i Ministerstwo Infrastruktury wszystkie doczekają się realizacji. Samorzady mają teraz bowiem dwa miesiące na potwierdzenie, że są w stanie wyłożyć wkład własny w wysokości 15%. ●

POLITYKA

CPK odlatuje Adamczykowi

Pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego Marcin Horała z dniem 15 kwietnia 2022 r. został wiceministrem funduszy i polityki regionalnej. Nadal jednak pełni funkcję wiceministra infrastruktury, zajmowaną od listopada 2019 r. Jest więc wiceministrem w dwóch resortach. – *Trwa proces legislacyjny dotyczący zmiany ustawy o działach i specustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, zgodnie z którym pełnomocnik rządu ds. CPK oraz cały pion CPK zostaną przeniesione z Ministerstwa Infrastruktury do resortu funduszy* – wyjaśnił Horała Polskiej Agencji Prasowej, precyzując, że docelowo, po zakończeniu całego procesu, przestanie urzędować w Ministerstwie Infrastruktury. Oznacza to, że kierowany przez Andrzeja Adamczyka resort wkrótce straci nadzór nad „cywilizacyjną zmianą systemu transportowego kraju”, jak planowane lotnisko i mające do niego prowadzić linie kolejowe określa spółka Centralny Port Komunikacyjny, odpowiedzialna za wdrażanie całej koncepcji.

Jak nieoficjalnie dowiadujemy się od osób związanych z CPK, aktualnie przeprowadzane zmiany biurokratyczne w rządzie wynikają z konfliktu personalnego między Horałą a Adamczykiem. ●



• Związani z PiS menadżerowie w PKP Cargo: Dariusz Seliga, Marek Olkiewicz, Robert Szydlik.

POLITYKA

Przewoźnik partyjny

13 kwietnia 2022 r. prezesem PKP Cargo został Dariusz Seliga. To były poseł Prawa i Sprawiedliwości, pełnił tę funkcję przez trzy kadencje: od 2005 do 2015 r. Został zawieszony w prawach członka PiS w kwietniu 2015 r. po tym, gdy prokuratura zajęła się nieprawidłowościami przy uzyskiwaniu przez niego pozwoleń na broń (wkrótce potem Komenda Główna Policji stwierdziła nieważność pozwolenia wydanego przez łódzką komendę wojewódzką). W wyniku tej afery Seliga nie wystartował w wyborach w 2015 r., które wygrał przez PiS.

Dariusz Seliga nie został jednak porzucony przez partię rządzącą. W 2016 r. został prezesem PKP Cargo Connect, spółki-córki PKP Cargo oferującej usługi logistyczne. W 2019 r. przeszedł do zarządu działającego w Czechach przewoźnika PKP Cargo International (nowa nazwa spółki AWT, zakupionej przez PKP Cargo w 2014 r.). W październiku 2021 r. awansował na stanowisko prezesa PKP Cargo International. Zaledwie pół roku później przesiadł się w fotel prezesa PKP Cargo.

W zarządzie PKP Cargo Seliga dołączył do Marka Olkiewicza, który na początku lutego 2022 r. został członkiem zarządu ds. operacyjnych. W latach 2017-2021 Olkiewicz był członkiem zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, wcześniej od 2008 r. kierował jej zakładem w Łodzi. Łączył to z byciem radnym PiS w powiecie tomaszowskim. W latach 2014-2019 zasiadał też w radzie nadzorczej Miejskiego Zakładu Komunikacji w Belchatowie, dokąd ściągnęła go Mariola Czechowska po tym, gdy jako kandydatka PiS wygrała wybory na prezydenta miasta.

W zajmującej się obsługą bocznic kolejowych spółce PKP Cargo Service od czerwca 2021 r. prezesem jest Robert Szydlik. To działacz Prawa i Sprawiedliwości – jest przewodniczącym partii w gminie Tłuszcz i sekretarzem na powiat wołomiński. Szydlik jest radnym powiatu wołomińskiego, w latach 2018-2020 był jego wicestarostą. Wcześniej był kierownikiem placówki Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego w Wołominie oraz nauczycielem języka polskiego. Robert Szydlik jest też członkiem rady nadzorczej belchatowskiej spółki RAMB, która należy do państwowego koncernu PGE i zajmuje się urządzeniami dla górnictwa odkrywkowego.

Prezesem spółki PKP Cargo Connect jest Maksym Gołoś. W kadencji 2014-2018 był on z ramienia PiS radnym i starostą powiatu pruszkowskiego. Był też kandydatem PiS na prezydenta Pruszkowa. W swojej karierze pracował też w centrali Poczty Polskiej oraz kierował samorządową instytucją Park Kulturowy Ossów – Wrota Bitwy Warszawskiej 1920 roku. •

RUCH

Walka o minuty między Krakowem a Katowicami

PKP Polskie Linie Kolejowe nie zdołały spełnić obietnicy, którą przez tę spółkę Ireneusz Merchel złożył we wrześniu 2020 r. na posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury: – *Na koniec przyszłego roku szybkie pociągi, niezatrzymujące się nigdzie między Krakowem a Katowicami, będą jeździły w czasie 45-50 min.*

Od grudnia 2021 r. rozkładowy czas jazdy najszybszych pociągów z Krakowa do Katowic wynosi 52-54 min. Zawiera on rezerwę eksploatacyjną, która w przypadku składów dalekobieżnych wydłuża czas jazdy o 3-4 min. na każde 100 km trasy. Od połowy marca 2022 r. dla jednego z pociągów udało się wprowadzić czas jazdy wynoszący 51 min.

Pociągi między Krakowem i Katowicami wciąż nie jeżdżą 160 km/h. – *Pociągi pasażerskie poruszają się z prędkością do 120 km/h. Technicznie linia jest gotowa do podniesienia prędkości do 160 km/h. Najpierw musi jednak zakończyć się proces certyfikacji* – mówi Piotr Hamarnik z PKP PLK i dodaje, że złożenie dokumentów do Urzędu Transportu Kolejowego jest planowane na połowę 2022 r. – *Sądymy, że pozwoli to sfinalizować procedurę jeszcze w tym roku.*

Prędkość 160 km/h jak dotąd udało się wprowadzić na dwóch około 1,5-kilometrowych fragmentach między stacjami Jaworzno Szczakowa i Sosnowiec Jęzor, gdzie prace modernizacyjne zakończyły się w 2016 r. Odcinki te są jednak na tyle krótkie, że pociągi miałyby problem z osiągnięciem tej prędkości, więc i tak przewoźnicy nie kierują do obsługi linii Kraków – Katowice dwuosobowych drużyn maszynistów (wymaganych przy jeździe szybszej niż 130 km/h).

Dodatkowo czas przejazdu między stolicami województwa małopolskiego i śląskiego wydłużają punktowe ograniczenia prędkości do 50 km/h na stacji Kraków Mydlniki i do 60 km/h na posterunku odgałęźnym Długoszyn.

Mimo wszystkich przeciwności 14 lutego 2022 r. pociąg IC „Hetman” relacji Lublin – Zielona Góra pokonał odcinek z Krakowa do Katowic w 48 min., a więc w czasie krótszym niż przewidziany w rozkładzie jazdy. Maszyniście, dzięki dynamicznej jeździe i bez przekraczania dozwolonej prędkości, udało się osiągnąć najkrótszy w historii czas przejazdu na odcinku Kraków – Katowice. •

INFRASTRUKTURA

Mijanka na bocznym torze

Problemy z przepustowością między Płockiem a Sierpcem: na łączącym 30 km odcinku nie ma możliwości mijania się pociągów. Mści się zamknięcie w latach 90. mijanki Gozdowo.

Odcinkiem kursuje 10 par pociągów Kolei Mazowieckich, połączenie PKP Intercity „Flisak” Gdynia – Katowice, a także składy towarowe. Tędy prowadzi jeden z dwóch ciągów do rafinerii Orlen w Płocku, poza tym przy linii znajduje się elewator zbożowy w Nowych Proboszczewicach – obsługa manewrowa jego bocznic wymusza przerwę w ruchu na całym odcinku między stacjami Płock Trzepowo i Sierpc.

Brak stacji pośredniej dodatkowo wywołuje konieczność długich odstępów między pociągami jadącymi w tym samym kierunku. Mianowicie ze stacji Płock Trzepowo pociąg może ruszyć dopiero wtedy, gdy jadący przed nim skład osiągnie stację Sierpc. Wszystko to ma miejsce w sytuacji zróżnicowanych prędkości maksymalnych na tym odcinku: 80 km/h dla szynobusów, 70 km/h dla składów pasażerskich z wagonami i 40-50 km/h dla pociągów towarowych.

PKP Polskie Linie Kolejowe już kilka lat temu zamierzały odbudować mijankę w Gozdowie – przetarg znalazł się na liście zamówień planowanych na 2018 r., lecz ostatecznie nie został ogłoszony. W 2019 r. spółka PKP PLK ogłosiła za to przetarg na studium wykonalności modernizacji całego ciągu Kutno – Płock – Sierpc, wskazując, że jednym z problemów do rozwiązania jest niewystarczająca przepustowość odcinka Płock Trzepowo – Sierpc. Paradoksalnie jednak kwestię odbudowy mijanki zepchnęło to na boczny tor. Prace nad studium, które za 3,8 mln zł wykonuje firma IDOM, mają zakończyć się do sierpnia 2023 r. I dopiero potem spółka PKP PLK zamierza zająć się mijanką: – *Ogłoszenie postępowania przetargowego na przygotowanie dokumentacji projektowej i realizację prac budowlanych planowane jest w czwartym kwartale 2023 r.* – mówi Przemysław Zieliński z PKP PLK i dodaje, że mijanka w Gozdowie ma zostać zlokalizowana tak, aby pociągi zatrzymywały się na wysokości centrum tej liczącej 1,4 tys. mieszkańców wsi gminnej (obecnie peron znajduje się na skraju miejscowości). •



• Dawniej mijanka, a dziś przystanek Gozdowo na linii Płock – Sierpc (z lewej widoczny ślad po torze mijankowym).

Już dwa dni po rosyjskim ataku na Ukrainę, Ukrzaliznyca poinformowała, że wszystkie linie kolejowe wbiegające z Rosji zostały zniszczone, aby armia agresora nie mogła ich wykorzystać. Jednocześnie na pozostałym obszarze Ukrainy sprawne funkcjonowanie kolei stało się priorytetem.

Realne zagrożenie

Za działalność kolei odpowiada Ołeksandr Kamyszyn. Jeszcze w zeszłym roku nie miał on nic wspólnego z koleją. Temu finansistce powierzono pełnienie obowiązków szefa kolei w sierpniu 2021 r., po tym jak Rada Bezpieczeństwa Narodowego i Obrony zajęła się kondycją przedsiębiorstwa Ukrzaliznyca. „Krytyczna sytuacja w spółce może zdestabilizować jej pracę i stworzyć realne zagrożenie dla gospodarki i bezpieczeństwa kraju” – napisała RBNiO do Ministerstwa Infrastruktury, wskazując na pilną potrzebę renowacji infrastruktury i naprawy taboru.

Ukrzaliznyca w ostatnich latach pogrążyła się w chaosie: miały miejsce masowe likwidacje połączeń i dramatycznie spadła liczba podróży koleją: z 394 mln w 2016 r. do 150 mln w 2019 r., a następnie do 66 mln w pandemicznym 2020 r. Przemysł skarżył się zaś na ogromny wzrost taryf towarowych.

Kamyszyn to od 2020 r. już piąta osoba kierująca ukraińską koleją. W momencie rosyjskiego ataku wciąż był tylko jej tymczasowym szefem. Formalnie został prezesem 3 marca 2022 r., a więc już w trakcie inwazji – od kiedy się zaczęła, Kamyszyn wraz z innymi członkami kierownictwa spółki porusza się po kraju szynobusem 610M, wyprodukowanym przez bydgoskie zakłady Pesa. Pojazd inspekcyjny stał się mobilnym centrum dowodzenia koleją, z którego koordynuje się takie kwestie jak przewóz wojska oraz dostawy uzbrojenia z zagranicy (koleją dotarły do Ukrainy między innymi czołgi T-72 przekazane przez Czechy). Jednocześnie kolej stara się zapewnić możliwie najsprawniejszy transport towarów. Zapadają decyzje o przekierowaniu ładunków, tak by zamiast do zagrożonych portów nad Morzem Czarnym, trafiały do portów zagranicą. Na przykład pociągi z ziarnem kukurydzy zaczęto kierować do portu w Kołobrzegu. Najpilniejsze zadanie kolei to ewakuacja mieszkańców z obszarów niszczonych przez rosyjską armię.

Kolej ratuje

Uruchomiono setki pociągów specjalnych na zachód Ukrainy oraz do granic z Polską, Słowacją, Węgrami, Rumunią i Mołdawią. Od 24 lutego do 11 marca – przez pierwsze dwa tygodnie rosyjskiej inwazji – ze składów ewakuacyjnych skorzystały 2 mln osób. 11 kwietnia liczba ta sięgnęła 3,5 mln.

– *Żołnierze wykonują swoją robotę, a my, kolejarze, swoją* – mówił w telewizji Arte maszynista Jewgien Jasko. – *Kiedy jesteśmy wysyłani do stref walki, nie mamy wyboru i musimy tam jechać, żeby ratować ludzi.*

Rosjanie w swoich barbarzyńskich działaniach nie omijają tras ewakuacyjnych. Gdy na początku marca doszło do ataku na podkijowski Irpień, mieszkańcy zebrali się, aby koleją opuścić zdewastowane miasto.

Kolej walczy

Wykonujemy swoją robotę – mówią ukraińscy kolejarze



• Stacja kolejowa w Pokrowsku podczas ewakuacji mieszkańców obwodu donieckiego.

– *Miało być pięć wagonów ewakuacyjnych. Dwie godziny staliśmy tam i zdaliśmy sobie sprawę, że w każdej chwili może przylecieć nasz „bratni naród” i zrobić tak jak przywykli: zrzucić bombę w tłum ludzi* – mówiła telewizji Nastojaszczeje Wriemia mieszkanka Irpienia. Okazało się, że Rosjanie uszkodzili tory prowadzące do niszczonego przez nich miasta i skład jadący po mieszkańców wykołosił się.

W nocy z 12 na 13 marca ostrzelany został skład ewakuacyjny jadący do miasta Łyman po mieszkańców obwodu donieckiego. W ostrzale zginęła konduktorka. Pociąg dotarł jednak do celu i zabrał 2,5 tys. osób do Lwowa. Pod koniec marca żołnierze rosyjscy okrążający Kijów, nie mogąc zdobyć miasta, ostrzelali trzy pociągi na linii biegnącej ze stolicy na południowy zachód.

8 kwietnia Rosja przeprowadziła atak rakietowy na stację w Kramatorsku – zginęło 57 osób, a ponad sto zostało rannych. Ostrzał nastąpił w czasie masowej ewakuacji. Dzień wcześniej Ukrzaliznyca poinformowała, że 19-wagonowy skład z 812 miejscami zabrał z Kramatorska do Lwowa 2,4 tys. osób.

Relacje z Kijowem

Kolej – choć funkcjonuje w stanie ciągłego zagrożenia – okazała się jedyną możliwością transportu zagranicznych delegacji udających się do Ukrainy.

Pierwszym pociągiem do Kijowa, by spotkać się z prezydentem Wołodymyrem Zelenskim i premierem Denysem Szmyhalem, pojechali przedstawiciele polskiego rządu Mateusz Morawiecki i Jarosław Kaczyński wraz z premierem Czech Petrem Fiałą i premierem Słowenii Janezem Janšą. Ich śladem podążyły kolejne delegacje. Koleją do Kijowa udały się przewodnicząca Parlamentu

Europejskiego Roberta Metsola oraz szefowa Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen, która podczas wizyty wręczyła Zelenskiemu kwestionariusz będący podstawą rozmów o przystąpieniu Ukrainy do Unii Europejskiej (wniosek akcesyjny Ukraina złożyła cztery dni po rosyjskim ataku). Między innymi też prezydenci Litwy, Łotwy i Estonii z prezydentem Andrzejem Dudą oraz premier Wielkiej Brytanii, premier Litwy i kanclerz Austrii dotarli do Kijowa koleją.

Na wysokości zadania

W związku z wojną Ukrzaliznyca i Ukrposzta podjęły decyzję, aby po 21 latach przerwy przywrócić przewóz poczty koleją. Najpierw od 1 kwietnia trwał pilotaż na trasie Lwów – Kijów, a 9 kwietnia rozszerzono sieć o ciągi z Kijowa do Charkowa, Dniepru i Odessy. – *W sytuacji zaminowanych dróg i uszkodzonych mostów dostawy drogami są opóźnione. A mamy coraz więcej zadań: oprócz przesyłek dostarczamy pomoc humanitarną, pomagamy w relokacji przedsiębiorstw* – powiedział szef Ukrposzty Igor Smiljanskij. – *Kolej jest rozwiązaniem koniecznym i zapewniającym terminowość.*

Na obszarach, z których udało się odeprzeć Rosję, Ukrzaliznyca od razu przystępuje do odbudowywania zniszczonej infrastruktury. Komunikację kolejową przywrócono w obwodach sumskim i czernichowskim. Przywrócenie przejezdności ciągu Kijów – Czernichów, mimo konieczności wykonania w kilku miejscach prac budowlanych, zajęło nieco ponad tydzień.

Ukraińscy kolejarze stają na wysokości zadania. I udowadniają, że kolej – choć ostatnio w Ukrainie zaniedbywana – jest bardzo ważną częścią państwa.

KAROL TRAMMER

W ciągu trzech tygodni od rosyjskiego ataku liczba uchodźców, którzy przekroczyli ukraińsko-polską granicę, sięgnęła dwóch milionów. To głównie kobiety i dzieci – duża część z nich uciekła przed wojną koleją.

Szybkie reagowanie

Pociągi ewakuacyjne, które uruchomiła państwowa kolej ukraińska Ukrzaliznyca, skierowano do polskich stacji, do których docierają linie o wschodnioeuropejskim rozstawie szyn (1520 mm): do Przemysła, Hrubieszowa, Dorohuska i Chełma. Stąd uchodźców odbierali polscy przewoźnicy.

Spółki Polregio i PKP Intercity uruchomiły specjalne pociągi z Przemysła do Krakowa, Katowic, Wrocławia, Olszyna czy Gdyni oraz z Chełma do Lublina, Stalowej Woli, Warszawy, Wrocławia czy Gdyni.

Pociągi dla uchodźców uruchomiły także spółki samorządowe. Koleje Mazowieckie wysłały kilka pociągów, które przywoziły uchodźców z Dorohuska i Chełma do Siedlec i Warszawy. Pociągi podstawy też Koleje Śląskie (Przemysł – Katowice), Łódzka Kolej Aglomeracyjna (Chełm – Łódź i Przemysł – Łódź), Koleje Małopolskie (Przemysł – Kraków), Koleje Wielkopolskie (Przemysł – Poznań) i Koleje Dolnośląskie (Przemysł – Wrocław – Legnica – Zgorzelec). Ponadto z Hrubieszowa uchodźców do Krakowa woził prywatny przewoźnik SKPL, a do Lublina spółka PKP Intercity. W stronę granicy pociągi zwykle nie jechały na pusto – wiozły pomoc rzeczową dla Ukrainy.

Przewoźnicy kolejowi szybko reagowali na pojawiające potrzeby. Gdy w pierwszym okresie ewakuacji okazało się, że wiele osób chce dotrzeć dalej do Niemiec, PKP Intercity uruchomiło dodatkowe pociągi z Warszawy i Krakowa do Frankfurtu nad Odrą, a Łódzka Kolej Aglomeracyjna i Polregio składy na trasie Warszawa – Rzepin. Gdy natomiast pojawił się sygnał, że na drogowym przejściu granicznym Hrebenne oraz w szkolnej hali sportowej w Lubyczy Królewskiej są rzędy uchodźców potrzebujących transportu w głąb Polski, spółka Polregio, wykorzystując nieużywany w regularnym ruchu linię Zwierzyniec – Hrebenne, wysłała pociąg, który zabrał około 500 osób do Lublina.

Linia humanitarna szerokotorowa

Ukraińskie pociągi ewakuacyjne zostały skierowane również na Linię Hutniczą Szerokotorową – to prawie 400-kilometrowy ciąg towarowy biegnący od granicy koło Hrubieszowa do Ślaskowa w województwie śląskim. Posiadająca wschodnioeuropejski prześwit toru linia umożliwiła dowożenie uchodźców w głąb Polski. Pozwoliło to odciążyć dworce w Przemysłu i Chełmie, na które w szczytowych momentach docierało z Ukrainy kilkanaście tysięcy osób dziennie.

Choć w latach 90. linią szerokotorową jeździły pociągi pasażerskie, to Agnieszka Hałas z spółki PKP LHS jesienią 2021 r. mówiła, że nie przewiduje się już przewozu osób: – *PKP LHS nie posiada infrastruktury ani możliwości prowadzenia ruchu pasażerskiego.*

Jednak w obliczu konieczności ewakuacji ludności stworzono ku temu warunki i to w

Wsparcie bez granic

Jak koleje zaangażowały się w pomoc ukraińskim uchodźcom



• Uchodźcy wysiadają z ukraińskiego pociągu ewakuacyjnego w Sędziszowie w województwie świętokrzyskim.

zaledwie kilka dni. 28 lutego liczące nawet 20 wagonów składy ze Lwowa czy Kijowa zaczęły docierać trasą LHS do Zamościa, Sędziszowa w województwie świętokrzyskim czy małopolskiego Olkusza, gdzie w ciągu kilkunastu godzin odnowiono peron wraz z oświetleniem i dojściem. Z Olkusza pociągi Polregio dowoziły uchodźców do Katowic, Krakowa oraz Muszyny (tu w sanatoriach i hotelach schronienie znalazło kilkaset osób).

Jeden z szerokotorowych pociągów ewakuacyjnych dotarł aż do zlokalizowanego na końcu ciągu LHS terminalu logistycznego Ślasków Południowy, skąd do Katowic zabrał uchodźców pociąg Kolei Śląskich zestawiony z elektrycznych zespołów trakcyjnych Elf – po nieelektryfikowanej linii z terminalu został on przecignięty lokomotywą spalinową PKP Cargo.

Pomoc jedzie pociągiem

W pomoc Ukrainie zaangażowała się także czesko-słowacka inicjatywa Železnice Pomáhá stworzona przez szereg firm kolejowych: Gepard Express, České Dráhy, ČD Cargo, Arriva, Železničná Spoločnosť czy Wagon Service. Inicjatywa zawiązała się po tym jak w czerwcu 2021 r. przez południowe Morawy przeszło tornado. Wówczas podstawione wagony służyły jako baza noclegowo-sanitarna dla służb i ochotników biorących udział w akcji ratunkowej i usuwaniu zniszczeń. Dziś Železnice Pomáhá wozi między innymi sprzęt dla ukraińskich szpitali, który na granicy polsko-ukraińskiej przeladowywany jest do szerokotorowych wagonów – Ukrzaliznyca dostarcza je następnie w głąb Ukrainy. W ten sam sposób transportowane są dary zebrane w ramach inicjatywy SOS Ukrajina. Z Czech przywozi je RegioJet – ten prywatny przewoźnik podjął decyzję, by do swoich składów wysyłanych z Pragi po

uchodźców do Przemysła dołączać wagony towarowe z lekami, środkami czystości czy żywnością (wagony zostały udostępnione przez ČD Cargo i austriacką grupę Rail Cargo).

Wsparcie dla wspierających

České Dráhy udostępniły Polsce wagony pasażerskie – zestawiono z nich specjalne pociągi PKP Intercity wożące uchodźców z Przemysła do Warszawy czy Gdyni. Spółka PKP Intercity otrzymała też wsparcie taborowe od austriackich ÖBB i niemieckich DB – wzięły one na siebie przede wszystkim obsługę tych pociągów międzynarodowych, które są standardowo zestawiane przez polskiego przewoźnika. Dzięki temu PKP Intercity mogło uruchamiać pociągi specjalne oraz wydłużać składy planowych pociągów kursujących z Chełma i Przemysła bez zmniejszania podaży miejsc na pozostałych trasach.

Niemieckie DB Regio zapewniło też pociąg wożący uchodźców z Przemysła przez Kraków, Katowice, Wrocław do stacji Cottbus. Z kolei niemiecka prywatna firma RailAdventure uruchomiła pociągi specjalne z Warszawy do Monachium oraz z Przemysła do Hanoweru, gdzie na terenie kompleksu targowego Expo powstał ośrodek dla uchodźców z Ukrainy.

W związku z kryzysem uchodźczym powstał nawet pociąg medyczny. Należące do PKP Intercity wagony bezprzedziałowe z wymontowanymi fotelami oraz wagony rowerowe wyposażono w łóżka polowe, leki, respiratory, pompy infuzyjne, kardiomonytory i sprzęt do zabiegów chirurgicznych. Pociąg z personelem medycznym na pokładzie wykorzystano do ewakuacji dzieci będących w trakcie leczenia onkologicznego, a także rodzin z nieuleczalnie chorymi dziećmi.

KAROL TRAMMER

W połowie stycznia 2022 r. – miesiąc przed agresją Rosji na Ukrainę – zaczął się masowy przerzut wojsk na białoruską sieć kolejową. Eszelony z Rosji wjeżdżały do Białorusi czterema liniami od wschodu i północy, by następnie kierować się na południe.

„Zakładana w harmonogramie ruchu eszelonów wojskowych liczba pociągów, które przyjadą do Białorusi – 200 eszelonów – jest bezprecedensowa” – alarmowała w serwisie społecznościowym Telegram opozycyjna wobec reżimu Alaksandra Łukaszenki podziemna Wspólnota Kolejarzy Białorusi (SŻB).

Wojsko rzuca się w oczy

18 stycznia – nazajutrz po wszczęciu przez SŻB alarmu, że wojskowe składy z Rosji zaczęły wjeżdżać do Białorusi – prokuratura otrzymała e-maile informujące o podłożeniu bomb na stacjach kolejowych w Mińsku, Mohylewie i Homlu. Władze zdecydowały jednak o nieewakuowaniu personelu, przez co fałszywe alarmy nie przyniosły efektu w postaci sparaliżowania pracy tych stacji.

Przewozy wojska wciąż się nasilały. „Od 16 do 21 stycznia na terytorium Republiki Białoruś przybyły co najmniej 33 eszelony ze sprzętem i personelem wojskowym sił zbrojnych Federacji Rosyjskiej” – donosiło SŻB. Wojskowe transporty coraz bardziej rzucały się w oczy. W Mińsku nawet ponad 50-wagonowe eszelony – złożone z platform z pojazdami, wagonów krytych i wagonów pasażerskich – ostentacyjnie kierowano główną linią przez centrum miasta.

Docelowo składy zmierzały do Łunińca, Kalinkowiczów, Mozyrza, Homla i innych miejscowości na Polesiu, położonych w odległości do 50 km od granicy z Ukrainą. W Homlu na dużej stacji rozrządowej pociągi ze sprzętem rosyjskiej armii pod koniec stycznia zajmowały już połowę torów.

Białoruscy partyzanci

„Nie chcemy rosyjskich żołnierzy w Białorusi” – oznajmił ruch Cyber-Partisans, który skupia białoruskich hakerów na emigracji. 24 stycznia zaatakowali oni nie tylko strony internetowe i system sprzedaży biletów kolei białoruskich BC, ale także będące dumą tego przedsiębiorstwa centrum zdalnego sterowania ruchem kolejowym CUP – powstało ono w 2019 r. w specjalnie zbudowanym szklanym biurówcu nieopodal dworca Mińsk Pasażerski. Jak wynika z informacji podawanych przez SŻB, problemy będące skutkiem ataku hakerskiego były odczuwalne przez prawie dobę na terenie wszystkich sześciu dyrekcji okręgowych.

Kolejny atak grupy Cyber-Partisans został przeprowadzony po tym jak Rosja uderzyła na Ukrainę. 27 lutego hakerzy zaatakowali serwery komputerowego systemu sterowania ruchem Neman. Jak poinformowało SŻD, sparaliżowało to ruch na węzłach w Mińsku i Orszy. Z kolei w Brześciu i Homlu przestała działać komputerowa ewidencja przewozów.

„Białoruscy partyzanci blokują system kolejowy w naszym kraju, aby powstrzymać ruch pociągów ze sprzętem wojskowym” – poinformowała na Twitterze Swiatłana Cichanouska, która w 2020 r. była

Białoruski front

Jak antyŁukaszenkowska opozycja pokrzyżowała szyki rosyjskiej armii, zmierzającej na południe Białorusi, aby zaatakować Ukrainę



• Sprzęt rosyjskiej armii na stacji rozrządowej w Homlu w południowo-wschodniej Białorusi. Miesiąc przed agresją na Ukrainę.

kontrkandydatką Łukaszenki w ostatecznie sfałszowanych przez niego wyborach.

Wojna kolejowa

W nocy z 28 lutego na 1 marca 2022 r. niedaleko Stołpców spalony został kontener z urządzeniami sterowania ruchem, przez co przestały działać semafony i rozjazdy na fragmencie głównej magistrali Orsza – Mińsk – Brześć. Podobne problemy wystąpiły po spaleniu tej samej nocą kontenera z automatyką koło Swietłahorska na linii Mohylew – Żlobin – Kalinkowicze. Na tej trasie, intensywnie wykorzystywanej przez rosyjskie eszelony, na wylocie z Mohylewa wystąpiły ponadto zakłócenia w ruchu wywołane zwarciem szyn, które system sterowania uznawał za zajęcie szlaku i na semaforach podawał czerwone światło.

Białoruska opozycja opracowała dokładną instrukcję pokazującą jak doprowadzić do zwarcia szyn, którego zlokalizowanie będzie dla kolejowych służb czasochłonne, a także jak zatrzeć po sobie ślady i nie dać się złapać. Działania te koordynowane są przez BYPOL, organizację milicjantów i funkcjonariuszy służb bezpieczeństwa, którzy przeszli na stronę opozycji. „Akcje zostały podjęte z solidarności z narodem ukraińskim w celu udzielenia mu skutecznej pomocy w wojnie z rosyjskim agresorem” – ogłosił BYPOL.

4 marca białoruskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych pokazało film z zatrzymania domniemanego sprawcy spalenia kontenera pod Swietłahorskiem. – *Tego typu materiały mogą być manipulacją, która ma pokazać, że władza panuje nad sytuacją* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Aleksander Lapko z opozycyjnej organizacji Białoruski Młodzieżowy Hub.

MSW swoim filmem nie przestraszyło kolejowych partyzantów. W połowie marca

miały miejsce kolejne przypadki uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem: tym razem na odcinkach Baranowicze – Brześć i Połock – Królewszczyzna. Jak oświadczył BYPOL, „w wyniku tych działań został zakłócony ruch pociągów, w tym także wojskowych”.

Ładunek 100

Część transportów zaczęto przewozić w wagonach, które nie budzą podejrzeń, nie zawsze jednak dbając o odpowiedni kamuflaż. Na początku marca osoby przechodzące kładką nad stacją Homel Niacotny zobaczyły w węglarkach nietypowy ładunek. A Białorusini – również po to, aby pomóc ukraińskiemu wywiadowi – filmują i fotografują wojskowe transporty. Materiały na bieżąco publikują na specjalnych kanałach w serwisie Telegram. Dzięki temu udało się ustalić, że w węglarkach były pociski do systemów raketowych Osa i Buk.

W połowie marca z Orszy jechał pociąg towarowy transportujący wedle dokumentów szkło i rury dla przedsiębiorstw w Mozyrzu i Kalinkowiczach. Znajdujący się w pociągu wartownik nie pozwolił kolejarzom dokonać oględzin technicznych i kontroli handlowo-przewozowej. Wkrótce potem okazało się, że obydwaj przedsiębiorstwa, wskazane jako odbiorcy ładunków, pojawiły się w bazie klientów BC zaledwie kilka dni wcześniej – wskazuje Wspólnota Kolejarzy Białorusi, zaznaczając, że chodziło o ukrycie faktu, że przewozi się „ładunek 100”, czyli amunicję.

– *Armia rosyjska została zmuszona do zmieniania planów, przeladowywania części sprzętu na ciężarówce czy kierowania pociągów dłuższymi trasami* – zaznacza Lapko. – *Wszystko to z pewnością wpłynęło na spowolnienie przerzutu wojsk w rejon granicy z Ukrainą.*

KAROL TRAMMER

Na nieużywanej linii Krościenko – Zagórz wypadł z szyn pociąg wiozący ukraińskich uchodźców. Do wykolejenia doszło między Ustjanową Dolną a Stefkową 3 marca 2022 r. około 15:30.

Zaledwie sześć godzin wcześniej PKP Polskie Linie Kolejowe poinformowały w komunikacie przesłanym do mediów, iż „wykonały prace niezbędne do bezpiecznego przejazdu składów pasażerskich”, dodając, że „po ostatecznych odbiorach w południe będą mogły pojechać pociągi”.

W kilka dni

48-kilometrową linią Krościenko – Zagórz nie jest prowadzony regularny ruch, od kiedy w 2010 r. zlikwidowano pociągi łączące Zagórz z ukraińskim Chyrowem. W wakacje 2021 r. uruchomiono weekendowe pociągi PKP Intercity wjeżdżające na fragment linii od Zagórza do stacji Uherce. W tym celu na 17-kilometrowym odcinku wykonano wiosną 2021 r. prace remontowe.

Decyzja o remoncie dalszego odcinka od Uherzec do granicy w Krościenku zapadła w pierwszych dniach agresji Rosji na Ukrainę. W poniedziałek 28 lutego 2022 r. pracownicy PKP PLK przystąpili do prac. Poinformował o tym nawet dziennik „Washington Post”: „Polacy, by pomóc uchodźcom, gorączkowo odbudowują połączenie kolejowe z Ukrainą”.

W czwartek 3 marca spółka PKP PLK ogłosiła, że „na jednotorowej linii wymienione zostały między innymi podkłady”. – *W kilka dni przygotowaliśmy do przejazdów odcinek Uherce – Krościenko na linii łączącej granicę z Zagórzem* – chwalił się prezes PKP PLK Ireneusz Merchel. – *W ciągu doby realne jest uruchamianie z Krościenka pięciu-sześciu składów.*

Około południa pociąg złożony z dwóch nowych szynobusów SA140 – niedawno zakupionych przez samorząd województwa podkarpackiego i eksploatowanych przez Polregio – dotarł na przejście graniczne Krościenko-Smolnica, by zabrać uchodźców.

Nieprzejezdna przejezdność

W Krościenku granicę przekracza droga oraz linia kolejowa. Zlokalizowane w Górach Sanocko-Turczańskich przejście graniczne jest oddalone od większych miejscowości, co utrudniało zapewnienie przybywającym tu Ukraińcom posiłków, artykułów pierwszej potrzeby, noclegu czy podwożenia, czyli wszystkiego, co zwłaszcza początkowo opierało się na spontanicznej pomocy zwykłych ludzi. Tylko przez pierwsze cztery dni rosyjskiej agresji uciekło przez granicę w Krościenku 18,3 tys. uchodźców. Stworzenie szlaku zapewniającego sprawny transport w głąb Polski stawało się więc coraz pilniejsze.

Linia biegnąca od Krościenka w kierunku Zagórza wedle oficjalnych dokumentów PKP PLK cała była przejezdna już w chwili ataku Rosji na Ukrainę. „Regulamin sieci 2021/2022” wchodząc w życie w połowie grudnia 2021 r., informował, że na odcinku z Krościenka do Uherce możliwe jest kursowanie pociągów z prędkością 20 km/h. Fakt, iż przed skierowaniem pociągów konieczne były prace remontowe, pokazał, że linie, które oficjalnie kwalifikowane są przez

Gorączkowa odbudowa

Dla uchodźców przywrócono przejezdność linii z Krościenka do Zagórza



• Wykolejony szynobus, który wioził uchodźców z granicy w Krościenku.

PKP PLK jako przejezdne, w rzeczywistości takie nie są. A dodajmy, że do zapewnienia przejezdności linii do Krościenka spółkę PKP PLK zobowiązał przyjęty w 2018 r. rządowy program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.” – za zapewnianie wymaganego standardu określonych linii spółce PKP PLK przyznano na lata 2019-2023 łącznie 23,8 mld zł dotacji.

Zapomniana obietnica

Po raz ostatni cała linia z Zagórza aż do granicy została przemierzona w 2017 r., gdy odbył się specjalny przejazd szynobusów Stowarzyszenia Kolejowych Przewoźców Lokalnych. Wydarzenie było poprzedzone wycięciem przez aktywistów krzewów rosnących na torze. Przejazd promował ideę reaktywacji połączeń na trasie Zagórz – Ustrzyki Dolne – Przemyśl, biegnącej przez przejście w Krościenku i ukraiński Chyrow (ruch w tej relacji odbywał się do 1994 r.).

Latem 2018 r. w Rzeszowie politycy PiS na czele z marszałkiem województwa podkarpackiego Władysławem Ortyłem inaugurując samorządową kampanię wyborczą, ogłosili pięć obietnic dla regionu. Jedną z nich była zapowiedź stworzenia Euroregionalnej Kolei Karpackiej, mającej zapewnić połączenie Zagórza z Przemyślem przez Ukrainę. Po wyborach – w których PiS utrzymał większość w podkarpackim sejmiku – marszałek Ortyl zapomniał o podjęciu działań na rzecz zrealizowania tej koncepcji.

Zatrzymanie, czyli wykolejenie

O linii Zagórz – Krościenko Władysław Ortyl przypomniał sobie trzy i pół roku później, w obliczu kryzysu wywołanego przez wojnę: – *Chcieliśmy jako samorząd województwa odpowiedzieć na zaistniałe potrzeby i zaangażować się w transport uchodźców z przejścia granicznego w Krościenku, aby dowieźć ich bezpiecznie w głąb kraju, stąd nasza inicjatywa, aby uruchomić to połączenie kolejowe.*

W środę 2 marca odbyła się zdalna narada, w której obok podkarpackiego marszałka uczestniczyli między innymi wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel oraz prezes PKP

PLK. Zameldowano, że wszystko gotowe i pociągi ewakuacyjne mogą ruszać. Nazajutrz do pierwszego składu wsiadło na granicy w Krościenku 241 osób. Pociąg, który miał pokonać 216-kilometrową trasę do Tarnowa, wykoleił się po przejechaniu około 20 km.

„Na wyremontowanym przez PKP PLK odcinku Uherce – Krościenko doszło niestety do awarii” – poinformował samorząd województwa podkarpackiego. – „Z szyn wypadł pierwszy zestaw kołowy. Nie było jednak zagrożenia dla podróży. W zatrzymanym pociągu pasażerowie mieli zapewnione bezpieczne warunki do oczekiwania na przesiadkę, która nastąpiła w szybkim czasie i podstawiony nowy pociąg ruszył w dalszą ustaloną trasę do Tarnowa”. Finalnie cała podróż z Krościenka do Tarnowa zajęła uchodźcom dziewięć godzin.

Rzecznik prasowy PKP PLK uniikał słowa „wykolejenie”, zamiast tego mówił o „zatrzymaniu składu” i „usterce”: – *Usterka wystąpiła na fragmentach zaśnieżonym odcinku górskiej trasy* – oznajmił Mirosław Siemieniec, choć w miejscu zdarzenia nie było śniegu. – *Odcinek Krościenko – Uherce był remontowany w ostatnich dniach w trybie awaryjnym. Dokonano przeglądu linii w maksymalny sposób, na jaki pozwalały warunki.*

Na nadzwyczajnych zasadach

Początkowo planowano, że uchodźców z Krościenka zabiorą pociągi Stowarzyszenia Kolejowych Przewoźców Lokalnych – prywatnego przewoźnika, który w pobliskim Zagórze ma bazę taboru. Jak poinformował prezes SKPL Tomasz Strapagiel, w sobotę 26 lutego kolejowe centrum zarządzania kryzysowego zwróciło się do jego spółki z prośbą o przygotowanie do ruchu składów spalinowych DM90, które w 2020 r. zostały kupione od holenderskich kolei Nederlandse Spoorwegen i obecnie czekają na zezwolenie do eksploatacji w Polsce. Urząd Transportu Kolejowego dał zielone światło dla użycia tego taboru na zasadach nadzwyczajnych, a spółka PKP PLK opracowała rozkłady jazdy.

Przygotowane dla SKPL rozkłady jazdy zostały w ostatniej chwili wycofane – nagle zapadła decyzja, że uchodźców z Krościenka będzie wozić Polregio pociągami w barwach Podkarpacia. Przejazd pierwszego z nich niestety skończył się wykolejeniem (tam, gdzie się to stało, nie było śladu po wymianie podkładów czy innych pracach torowych).

W tej sytuacji pociągi ewakuacyjne zaczęły jeździć z Uherzec, dokąd uchodźców z granicy dowożono autokarami. Z dniem 7 marca do obsługi pociągów dopuszczono też SKPL. A między Uhercami i Krościenkiem spółka PKP PLK ponownie przystąpiła do remontu linii. Zakończył się on po trzech tygodniach i od 24 marca uchodźców zaczęto wozić pociągami z samego Krościenka.

KAROL TRAMMER

Tak dużej awarii systemu sterowania ruchem kolejowym jeszcze nie było. Nad ranem 17 marca przestało funkcjonować 19 z około 50 lokalnych centrów sterowania (LCS) – 1,3 tys. pociągów pasażerskich doznało opóźnień wynoszących w sumie 64 tys. min., a 205 pociągów w ogóle nie wyjechało na trasy.

Trudno, aby nie pojawiła się hipoteza, że systemy komputerowe, za pomocą których zdalnie steruje się stacjami i posterunkami ruchu, padły ofiarą cyberataku.

Alarm Charlie

21 lutego – trzy dni przed rosyjską agresją na Ukrainę – po raz pierwszy w Polsce został wprowadzony stopień alarmowy Charlie-CRP. Zgodnie z ustawą o działaniach antyterrorystycznych, należy go ogłosić w sytuacji uzyskania potwierdzonych informacji o zagrożeniu cyberatakami na systemy teleinformatyczne administracji publicznej lub infrastruktury krytycznej.

Stopień Charlie-CRP nakłada obowiązek całodobowych dyżurów administratorów systemów teleinformatycznych i personelu uprawnionego do podejmowania decyzji. Należy też przygotować się do wykorzystania zapasowych zasobów i zaplanować działania mające na celu zachowanie ciągłości działania systemów po ewentualnym ataku. 15 marca premier wydał zarządzenie, które przedłużyło obowiązywanie stopnia Charlie-CRP. Dwa dni później doszło do największej w historii polskiej kolei awarii systemu sterowania ruchem.

Nie są zdolne

Nad ranem, przed 3:30, do systemu ewidencji pracy eksploatacyjnej SEPE spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zaczęły spływać kolejne meldunki, że komputerowy system zarządzania ruchem przestał działać.

Problemem zostały dotknięte centra wyposażone w system Ebilock 950 – stworzony przez firmę Bombardier, którą w 2021 r. przejął francuski koncern Alstom.

– Systemy sterowania ruchem nie są zdolne do prawidłowego działania – oznajmił członek zarządu PKP PLK Mirosław Skubiszynski na konferencji prasowej zwołanej na 8:30. – Zasięg tych awarii jest niemal krajowy. W sumie awaria objęła swoim zasięgiem około 820 km linii.

To tylko 4% sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, ale chaos szybko rozlał się na inne odcinki. W tej sytuacji PKP Intercity przed 9:00 oświadczyło: „Rekomendujemy rozważenie rezygnacji z podróży”.

Brak kontroli nad urządzeniami

Ruch został sparaliżowany na kilku głównych magistralach. Na linii Warszawa – Trójmiasto z ośmiu lokalnych centrów sterowania przestały działać cztery: w Działdowie, Iławie, Tczewie i Gdyni. Na magistrali z Warszawy do Poznania utratę kontroli nad urządzeniami zgłosiło LCS Konin, zarządzające ruchem na 110-kilometrowym odcinku Koło – Paczkowo. Łódź została odcięta przez niedziałające LCS Koluszki, które steruje ruchem nie tylko na węzle koluszkowskim, ale także na wylocie z Łodzi na wschód, wykorzystywanym między

Paraliż sterowania

Wielka awaria lokalnych centrów sterowania pokazała, że nowoczesne systemy zarządzania ruchem stanowią słabe ogniwo polskiej kolei



• Lokalne Centrum Sterowania w Grodzisku Mazowieckim, zdalnie zarządzające ruchem między Warszawą a Żyrardowem. To jedno z centrów, które 17 marca dotknęła wielka awaria.

innymi przez pociągi kursujące w kierunku Warszawy, Krakowa i Katowic.

Aglomeracja warszawska zablokowana została od dwóch stron. System Ebilock 950 przestał działać w LCS Grodzisk Mazowiecki, sterującym ruchem na odcinku Warszawa Włochy – Żyrardów. To jeden z najintensywniej wykorzystywanych ciągów w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym, a także kręgosłup zapewniający połączenie stolicy z południową i zachodnią Polską. Jednocześnie sparaliżowana została stacja Warszawa Rembertów na wylocie w kierunku Białegostoku, Siedlec i Lublina.

Zablokowany został też węzeł krakowski oraz linia Wrocław – Legnica – Zgorzelec, na której przestały funkcjonować wszystkie trzy lokalne centra sterowania.

Funkcjonować przestało LCS Czechowice-Dziedzice, które docelowo ma zarządzać ruchem na odcinku Tychy – Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice, a na razie odpowiada za prowadzenie ruchu tylko na węzle czechowickim. Akurat trzy dni przed wielkim paraliżem spółka PKP PLK pochwaliła się rozpoczęciem działalności przez LCS Czechowice-Dziedzice: „Dyżurni ruchu są wspierani przez nowoczesny system komputerowy, który zastąpił stare systemy przekątnikowe”. Ebilock 950 przestał działać na również działających od niedawna LCS Miastko (zdalnie sterującym mijankami na linii Słupsk – Szczecinek) oraz LCS Słupsk (skąd zdalnie steruje się mijanką Charnowo Słupskie i stacją Ustka).

Nie możemy wykluczyć

– Ekipy remontowe producenta systemu, jak i PKP PLK w tej chwili pracują nad tym,

aby przywrócić system do prawidłowego działania – oznajmił Mirosław Skubiszynski pięć godzin po wystąpieniu problemów. – Na pierwszych LCS-ach już usuwanie tych usterek przynosi oczekiwane efekty.

Członek zarządu PKP PLK wciąż nie był w stanie wskazać przyczyny problemów, a gdy jeden z dziennikarzy obecnych na konferencji spytał, czy doszło do ataku hakerów, Skubiszynski odpowiedział: – Nie możemy wykluczyć takiego działania, będzie to przedmiotem dalszych badań.

Wicedyrektor Instytutu Kolejnictwa dr hab. Marek Pawlik, o 11:00 udzielił wywiadu radiu RMF, w którym stwierdził: – Nie mogę powiedzieć za dużo, ale mogę powiedzieć, że od stycznia obserwujemy bardzo poważny wzrost zagrożeń w sieci.

Marek Pawlik jest członkiem sekcji sterowania ruchem Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk, a także ekspertem Europejskiej Agencji Kolejowej ERA oraz Międzynarodowego Związku Kolei UIC. Jest autorem wielu publikacji na temat cyberbezpieczeństwa na kolei. Między innymi temu zagadnieniu była poświęcona jego rozprawa habilitacyjna. W latach 2006-2012 Pawlik zasiadał w zarządzie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Na pytanie, czy trwa cyberwojna, Marek Pawlik odpowiedział: – Tak. Nie mam co do tego żadnej wątpliwości.

Znane zjawisko

„Nie było żadnego cyberataku” – oznajmił tymczasem Alstom, który na tę informację kazał czekać opinii publicznej osiem godzin od wystąpienia problemów. W oświadczeniu wydanym około 12:00 koncern przyznał ►

► się do winy: „Alstom jest świadomy błędu w formatowaniu czasu, który ma obecnie wpływ na dostępność sieci kolejowej”. Jak zaznaczył concern, „błędy w formatowaniu czasu są znanymi zjawiskami”.

Ograniczonym zaufaniem do stanowiska concernu Alstom wykazał się wiceminister infrastruktury ds. kolei Andrzej Bittel: – *To jest zdanie firmy Alstom, że nie było cyberataku. I ta opinia będzie oczywiście weryfikowana przez służby państwowe.*

Awaria zgodna z procedurami

Gdy na kolei nadal pracowano nad przywróceniem sprawności lokalnych centrów sterowania, rząd zwołał zespół zajmujący się cyberatakami. Po posiedzeniu pełnomocnik rządu ds. cyberbezpieczeństwa Janusz Cieszyński kilka minut po 17:00 wydał krótkie oświadczenie: „Zakończyło się posiedzenie zespołu ds. incydentów krytycznych w sprawie awarii w PKP PLK. Nic nie wskazuje na to, że doszło do ataku hakerskiego. Zespół ds. bezpieczeństwa PKP PLK zadziałał zgodnie z procedurami”.

Do awarii doszło w reżimie stopnia Charlie-CRP – zobowiązującego PKP PLK do ponadstandardowego zabezpieczenia się przed problemami z systemami komputerowymi i do gotowości, by szybko je rozwiązać. Mimo to usunięcie usterek – będących według producenta skutkiem „znanego zjawiska” – zajęło cały dzień. Po 19:00 spółka PKP PLK poinformowała, że „wszystkie LCS działają. Monitorowana jest praca wszystkich urządzeń naprawionych po awarii. Przywracana jest rozkładowa jazda pociągów”.

Największe opóźnienia, sięgające ośmiu godzin, odnotowały pociągi IC „Wisła” relacji Warszawa – Berlin oraz IC „Gałczyński” relacji Warszawa – Szczecin.

Skalę paraliżu spotęgował problem z przejściem na „ręczne” zarządzanie ruchem. Zabrakło pracowników do obsadzenia – na co dzień zdalnie sterowanych – posterunków w celu przepuszczania przez nie pociągów na rozkazy pisemne. Od 2015 do 2020 r. spółka PKP PLK – wraz z obejmowaniem kolejnych linii komputerowymi systemami zdalnego sterowania – zmniejszyła zatrudnienie w służbie ruchu o 1,4 tys. osób.

Niezależnie od tego, czy doszło do rosyjskiego cyberataku, czy też francuski concern popełnił błąd, efekt był podobny: sparaliżowanie ruchu kolejowego w dobie przewozu uchodźców z Ukrainy i transportu sprzętu wojskowego do Ukrainy.

Niepokojąco częste awarie

Komputerowe systemy sterowania ruchem nigdy dotąd nie zawiodły w tak wielu miejscach naraz. To jednak nie pierwszy przypadek, gdy nowoczesne lokalne centra sterowania okazały się słabym ogniwem i zdezorganizowały ruch pociągów.

Źródłem najczęstszych problemów jest LCS Poznań Główny. W ciągu ostatnich pięciu lat tamtejszy system firmy Thales ponad 20 razy uległ dużym awariom – zwykle skutkującym wstrzymaniem ruchu na węzle poznańskim nawet na kilka godzin. Na przykład 13 grudnia 2016 r. pociągi nie



Centra sterowania ruchem kolejowym dotknięte awarią w dniu 17 marca 2022 r.

mogły kursować przez Poznań Główny przez pięć godzin, 26 maja 2017 r. przez prawie godzinę, 26 listopada 2019 r. przez siedem godzin, a 10 września i 1 listopada 2020 r. przez około godzinę. – *Poważne awarie systemu sterowania ruchem na stacji Poznań Główny zdarzają się niepokojąco często* – stwierdził wiceprezydent Poznania Mariusz Wiśniewski po kolejnym paraliżu, który miał miejsce 30 lipca 2021 r. – wówczas ruch przez główną poznańską stację nie odbywał się przez trzy godziny.

Awarie urządzeń sterowania w stolicy Wielkopolski są na tyle częste, że spółka PKP PLK zdecydowała się już nawet przyjąć regulamin obsługi LCS Poznań Główny w sytuacjach awaryjnych. Kroki podejmowane po kolejnych awariach tego centrum sterowania nie wyeliminowały problemów.

Po paraliżu w grudniu 2016 r. powołano zespół pracowników PKP PLK i firmy Thales, mający na celu wyjaśnienie przyczyn trudności w funkcjonowaniu LCS Poznań Główny. Pracuje on do dziś. Następnie w 2018 r. PKP PLK i Thales zawarły umowę, w ramach której francuski concern zobowiązał się do usuwania usterek, przeglądów urządzeń, zapewniania części zamiennych oraz analizowania przyczyn awarii.

W marcu 2021 r. wiceminister Andrzej Bittel w odpowiedzi na interpelację posła Franciszka Sterczewskiego zaznaczył, że „w ocenie PKP PLK wypracowanie skutecznego rozwiązania mającego na celu zapobieganie kolejnym usterekom systemu wymaga większego zaangażowania ze strony Thales”.

Cyberuzależnienie

Rozwój komputerowych systemów sterowania ruchem prowadzony jest przez spółkę PKP PLK w sposób uzależniający ją od ich producentów. Państwowy zarządca infrastruktury kolejowej już dwie dekady temu rozpoczął eksploatację systemów komputerowych, ale nadal nie jest w stanie podjąć ich utrzymania, unowocześnianiu i usuwaniu powtarzających się awarii.

Problem ten dał o sobie znać na liczącym 30 km odcinku Bielsko-Biała Lipnik – Żywiec – Węgierska Górka, gdzie ruchem zarządza się zdalnie z LCS Żywiec za pomocą zainstalowanych w 2001 r. urządzeń firmy Siemens. Tylko od stycznia do listopada 2020 r. między Bielskiem-Białą a Węgierską Górką doszło do 163 awarii. Interwenującym posłem Lewicy i Koalicji Obywatelskiej Ministerstwo Infrastruktury

wytłumaczyło, że nagminne awarie wynikają z faktu, że „zabudowane są urządzenia komputerowe, których producent zaprzestał wytwarzać części zamienne”. Resort wskazał przy tym, że problemy może rozwiązać właściwie tylko kompleksowa modernizacja linii obejmująca zainstalowanie nowego systemu sterowania: „Rozpoczęto prace nad opracowaniem studium wykonalności dla zadania obejmującego swym zakresem przebudowę LCS w Żywcu”.

Regularnie awariom ulega też LCS Błonie, które za pomocą systemu Ebilock 850 zdalnie steruje ruchem na odcinku Warszawa – Sochaczew. W maju 2016 r. doszło do trwającej dwa dni awarii, po której kontrolę przeprowadził Urząd Transportu Kolejowego i jak poinformował, „stwierdzono braki w zakresie obsługi diagnostycznej urządzeń sterowania, liczne braki w dokumentacji oraz brak kontroli widoczności sygnalizacji oraz poprawności działania urządzeń kontrolujących ruch pociągów. Kontrola wykazała brak właściwego nadzoru PKP PLK nad utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym”.

Komputer na papierze

PKP Polskie Linie Kolejowe stale podkreślają, że komputerowe urządzenia sterowania dają poprawę bezpieczeństwa ze względu na zmniejszenie wpływu czynnika ludzkiego. „Nowoczesne lokalne centra sterowania wspomagają pracę dyżurnych ruchu dzięki weryfikowaniu czynności ludzi przez systemy komputerowe” – informowała spółka PKP PLK po uruchomieniu w 2020 r. LCS Szastarka, zdalnie sterującego stacjami Kraśnik i Rzeczycy na linii łączącej Lublin ze Stalową Wolą. – „Lokalne centra sterowania na bieżąco nadzorują i monitorują wszystkie parametry dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dzięki temu zwiększa się poziom bezpieczeństwa”.

Problem w tym, że nie zawsze. W sierpniu 2020 r. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP zaalarmował centralę PKP PLK o błędach w działaniu urządzeń firmy Thales w LCS Gdańsk Główny: komputer jako zajęte wskazywał rozjazdy, po których nie poruszały się żaden pociąg, a normalnie jadące pociągi system uznawał za wycofywane ze szlaku. Ponadto system firmy Thales nie pobierał prawidłowych informacji na temat pociągów wjeżdżających z sąsiednich obszarów objętych systemem produkcji Bombardiera. „Przyczyną tego stanu jest naszym zdaniem brak kompatybilności pomiędzy różnymi typami urządzeń” – wskazywali związkowcy. W odpowiedzi centrala PKP PLK zgłoszone problemy uznała za „potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu” i nakazała pracownikom LCS Gdańsk Główny, aby zamiast polegać na elektronicznym dzienniku ruchu, prowadzili dokumentację ruchową w dzienniku papierowym, czyli tak jak na nastawni niewyposażonej w urządzenia komputerowe.

Aby utracić kontrolę nad komputerowymi systemami sterowania ruchem, spółka PKP PLK wcale nie musi paść ofiarą cyberataku.

KAROL TRAMMER

Jeszcze na początku grudnia 2021 r. granicy województw mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego nie dało się przekroczyć koleją.

Ruch pasażerski na trasie Sierpc – Rypin – Brodnica zlikwidowano 3 kwietnia 2000 r. w ramach największego w historii Polski cięcia połączeń, które objęło 1028 km linii. Natomiast z linii Sierpc – Lipno – Toruń pociągi wycofano w marcu 2020 r. pod pretekstem epidemii koronawirusa.

Panuje niepewność

Przywrócenia ruchu między Sierpcem a Toruniem domagały się społeczności lokalne i samorządowcy. W grudniu 2020 r. pojawiła się internetowa petycja – podpisało ją 638 osób. W lutym 2021 r. do marszałków województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego trafił list otwarty, pod którym podpisali się starostwie powiatów sierpeckiego, lipnowskiego, toruńskiego, prezydenci Płocka i Torunia oraz wójtowie i burmistrzowie gmin leżących wzdłuż ciągu. Domagali się nie tylko powrotu pociągów, ale także uruchomienia ich na wydłużonej trasie Toruń – Sierpc – Płock.

Marszałek województwa kujawsko-pomorskiego Piotr Całbecki w maju 2021 r. zapowiedział ogłoszenie szykowanego już od dwóch lat przetargu na realizację przewozów: – *Pozwoli to na przywrócenie zawieszonych obecnie połączeń Toruń – Sierpc.*

Wkrótce od tej deklaracji zdystansował się Tomasz Moraczewski, szef departamentu transportu samorządu województwa kujawsko-pomorskiego. W lipcu 2021 r. oznajmił: – *Panuje niepewność związana z ciągłymi zmianami stanu epidemicznego, ewentualnym ponownym wzrostem zakażeń i wynikającymi z nich ograniczeniami. Wszystkie te uwarunkowania nie pozwalają na wskazanie konkretnej daty przywrócenia połączeń na odcinku Toruń – Sierpc.*

Przetarg został ogłoszony dopiero 17 września 2021 r., mimo to założono, że przewoźnicy złożą oferty do 18 października 2021 r. i już od 12 grudnia 2021 r. rozpoczną realizowanie dziesięcioletnich kontraktów. Zamówienie podzielono na 10 pakietów obejmujących od jednej do kilku linii. W zamyśle chodziło o to, aby do przetargu stanęli przewoźnicy działający w sąsiednich regionach, którzy mogliby niejako przy okazji obsłużyć wybrane zlecenia na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

Linia Toruń – Sierpc stanowiła jeden pakiet. O jego zdobycie, przynajmniej zgodnie z zamysłem twórców przetargu, powinny starać się Koleje Mazowieckie, obsługujące linie Kutno – Płock – Sierpc oraz Nasielsk – Płońsk – Sierpc. Mazowiecki przewoźnik od początku nie był jednak entuzjastycznie nastawiony do rozszerzania swojej działalności o realizację przewozów w sąsiednim regionie. Koleje Mazowieckie – w przeciwieństwie do trójmiejskiej PKP SKM czy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – nie skorzystały nawet z zaproszenia do udziału w konsultacjach poprzedzających przetarg.

Wszystko od nowa

W październiku 2021 r. kujawsko-pomorski samorząd ogłosił, że wydłuża okres

W centrum uwagi

Na zapomniane linie na pograniczu województw mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego wróciły połączenia pasażerskie



• Pasażerowie wsiadający do pociągu relacji Sierpc – Toruń Główny. Niedziela, 13 lutego 2022 r. – dwa tygodnie po przywróceniu połączeń na tej trasie.

składania ofert i przede wszystkim przesuwania termin rozpoczęcia realizacji kontraktów o rok – na grudzień 2022 r. Jednak zarówno Polregio, jak i Arriva zaskarżyły warunki przetargu do Krajowej Izby Odwoławczej przy Urzędzie Zamówień Publicznych.

W tle zamieszania Tomasz Moraczewski w październiku 2021 r. przestał kierować departamentem transportu, a marszałek Piotr Całbecki zaczął sobie uświadamiać, że przetarg źle przygotowano. W listopadzie 2021 r. stwierdził: – *Może się okazać, że na podstawie decyzji KIO unieważnimy całe to postępowanie, co jest bardzo prawdopodobne, i będziemy musieli wszystko od nowa organizować.*

W grudniu 2021 r. KIO rzeczywiście orzekła, że przetarg należy unieważnić. I w styczniu 2022 r. samorząd województwa kujawsko-pomorskiego to uczynił.

W obliczu fiaska z przetargiem kujawsko-pomorski samorząd zdecydował, że przewoźników, którzy będą obsługiwali połączenia od grudnia 2021 r. do grudnia 2022 r., wybierze z wolnej ręki. Negocjacje były prowadzone z dotychczas realizującymi przewozy Arrivą i Polregio.

Doszło więc do powtórki sytuacji z końca 2020 r., gdy kończyły się dotychczasowe kontrakty kujawsko-pomorskiego samorządu: pięcioletni z Polregio oraz dziesięcioletni z Arrivą. Mimo to władze regionu nie zdołały ogłosić zapowiadanego od początku 2019 r. przetargu na obsługę kolejowych połączeń regionalnych przez 15 lat. Konieczne stało się więc zawarcie na ostatnią chwilę umów z wolnej ręki. Dwaj przewoźnicy działający w regionie – pełni świadomości, że samorząd nie ma ani czasu, ani możliwości wyboru – wywindowali swoje oczekiwania finansowe.

Jako że samorząd nie był w stanie im sprostać, doszło do cięcia połączeń.

Pociąg do sukcesu

Rok później pertraktacje też były burzliwe. Pod koniec listopada 2021 r. doszło nawet do tego, że kujawsko-pomorski samorząd zerwał rozmowy z Arrivą i oświadczył, że obsługę całej siatki połączeń powierzy spółce Polregio. Przewoźnik ten zaoferował, że od kwietnia 2022 r. będzie w stanie wprowadzić połączenia na linię Toruń – Sierpc. Jak informowała członkini zarządu województwa kujawsko-pomorskiego Aneta Jędrzejewska, kilka miesięcy zajmie wynajęcie przez Polregio szynobusów od Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych.

Arriva oświadczyła, że samorząd zerwał z nią negocjacje zanim przedstawiła ostateczną ofertę. I zadeklarowała gotowość do dalszych rozmów. Zapomniana jak dotąd linia nagle stała się języczkiem u wagi. Arriva – chcąc przebić ofertę złożoną przez Polregio – oznajmiła bowiem, że będzie gotowa uruchomić pociągi w relacji Toruń – Sierpc już pod koniec stycznia 2022 r.

Po kolejnych perypetiach z przetargiem, który miał być wielkim sukcesem kujawsko-pomorskiego samorządu, a kolejny raz okazał się porażką, marszałek Piotr Całbecki potrzebował czegoś, co odmieni jego wizerunek w kwestii kolei. Wizja reaktywacji połączeń na linii Toruń – Lipno – Sierpc była właśnie czymś takim. Tym bardziej, że niektóre sukcesy prezentowane przez marszałka były nieco naciągane. Kujawsko-pomorski samorząd pochwalił się, że na jego zlecenie pociągi przejadą w 2022 r. 5,250 mln km, a więc o jedną trzecią więcej niż w 2021 r. (4 mln km). Ale jak przypomniał ►

► Portal Kujawski, w 2019 r. – nim nastąpiła epidemia i tłumaczone nią cięcia połączeń – pociągi przejechały 5,883 mln km.

Finalnie Arrivie udało się przekonać władze województwa kujawsko-pomorskiego i pozostać w tym regionie. Dzięki temu Całbecki mógł już 31 stycznia 2022 r. stanąć na peronie w Toruniu i – prawie dwa lata po podjęciu decyzji o likwidacji – uroczyście odgwizdać powrót połączeń do Sierpca.

Bardzo duże zainteresowanie

Toruń to dla leżącego na północnym zachodzie województwa mazowieckiego Sierpca najbliższe miasto wojewódzkie. Z Sierpca do Torunia jest 80 km, zaś do Warszawy 120 km. Dlatego Toruń, choć jest stolicą sąsiedniego województwa, stanowi dla sierpczan ważny cel dojazdów. Po reaktywacji – mimo skromnej oferty trzech połączeń na dobę – pociągi szybko się więc zapelniały. – *Wznowione połączenia między Toruniem a Sierpcem spotkały się z bardzo dużym zainteresowaniem pasażerów* – mówi Wiktor Plesiński, wicedyrektor kujawsko-pomorskiego departamentu transportu. Na przykład w niedzielę 13 lutego 2022 r. szynobusem do Torunia odjeżdżającym z Sierpca po 17:00 wyruszyły 64 osoby.

Na linii Toruń – Sierpc już w pierwszych tygodniach po reaktywacji dochodziło do sytuacji, że część ludzi nie była w stanie się zmieścić do szynobusu. Pasażerów przyciągnęły bardzo atrakcyjne ceny biletów: przez pierwszy miesiąc, od 31 stycznia do 28 lutego 2022 r., przejazd z Torunia do Sierpca kosztował tylko 1 zł. Dobra frekwencja utrzymała się jednak po okresie promocji (teraz bilet kosztuje 15,70 zł). I z początkiem kwietnia 2022 r. nawet zwiększono ofertę z trzech do pięciu par połączeń dziennie.

Jeszcze niedawno zapomniana linia Toruń – Lipno – Sierpc znalazła się w centrum uwagi samorządu województwa kujawsko-pomorskiego. Podjęto ustalenia z gminami i powiatami, aby – za sprawą dofinansowania z ich strony – wprowadzić kolejne połączenia. – *Prowadzimy też rozmowy z samorządem województwa mazowieckiego w kwestii przywrócenia pociągów relacji Toruń – Warszawa przez Lipno* – oznajmił Piotr Całbecki.

Kierunek Warszawa?

– *Nie wykluczamy podjęcia rozmów z partnerami z Torunia w celu zwiększenia liczby kursów, w tym uruchomienia bezpośrednich pociągów łączących Toruń z Płockiem* – mówi Marta Milewska, rzecznik prasowy samorządu województwa mazowieckiego. – *Na obecną chwilę mało prawdopodobne wydaje się jednak uruchomienie bezpośrednich połączeń kolejowych Toruń – Warszawa przez Sierpc.*

Według Milewskiej, problemem są dwie kwestie: ograniczona przepustowość na wlocie do stolicy z północy oraz zbyt mała pojemność szynobusów w stosunku do potoków pasażerskich notowanych między Nowym Dworem Mazowieckim a Warszawą. Z tych powodów z końcem 2016 r. Koleje Mazowieckie wycofały bezpośrednie pociągi relacji Sierpc – Warszawa. Kursowały one od



● Pociąg TLK „Flisak” relacji Gdynia – Katowice podczas postoju w Rypinie.

2010 r., zdobywając coraz więcej pasażerów. Teraz przy podróżach między Sierpcem a Warszawą konieczne są przesiadki, niestety nie zawsze dogodnie, w Nasielsku lub Nowym Dworze Mazowieckim.

Obecnie więc mieszkańcy Sierpca nie mają bezpośredniego połączenia z Warszawą. Za to mogą bez przesiadki dotrzeć do czterech innych miast wojewódzkich: nie tylko do Torunia, ale także Łodzi, Gdańska i Katowic.

„Flisak” zdobył pasażerów

12 grudnia 2021 r. rozpoczął kursowanie pociąg TLK „Flisak”, który relację Katowice – Częstochowa – Łódź – Płock – Trójmiasto pokonuje trasą przez Sierpc, Rypin, Brodnicę i Grudziądz (licząc 94 tys. mieszkańców był on dotychczas jednym z największych miast pozbawionych pociągów dalekobieżnych).

Docelowo, po zakończeniu dramatycznie opóźnionej modernizacji linii Grudziądz – Malbork, „Flisak” ma jeździć przez Kwidzyn i Sztum. Prace modernizacyjne na tym odcinku zaczęto w 2017 r. i jak wówczas informowały PKP Polskie Linie Kolejowe, „realizacja projektu za 212 mln zł zakończy się jesienią 2019 r.”. Obecnie zakłada się, że pociąg „Flisak” będzie można wytrasować przez Kwidzyn i Sztum od czerwca 2022 r.

Uruchomienie pociągu „Flisak” to kolejny etap rozbudowywania sieci PKP Intercity o kilkudziesięciotysięczne miasta położone na liniach nieelektryfikowanych (w grudniu 2019 r. pociągi dalekobieżne dotarły do Żar i Żagania, w grudniu 2020 r. do Prudnika, Nysy, Dzierżoniowa i Świdnicy, a w czerwcu 2021 r. do Hajnówki i Bielska Podlaskiego).

Lokomotywa spalinowa prowadzi pociąg „Flisak” od Gdyni do Płocka. Obsługę zapewnia gdyńska sekcja PKP Intercity spalinowozem typu 754 wynajmowanym od spółki České Dráhy. Na dalszym odcinku z Płocka do Katowic skład prowadzony jest elektrowozem EP07. Rozkład jazdy ułożono tak, że „Flisak” jadący z Gdyni do Katowic oraz „Flisak” jadący z Katowic do Gdyni spotykają się w Płocku – i tu wymieniają się lokomotywami (wiąże się to niestety z aż półgodzinnym postojem obydwu składów).

Pociąg TLK „Flisak” – przynajmniej przez pierwsze miesiące funkcjonowania – nie

został dotknięty chorobą regularnie dręczącą połączenia spółki PKP Intercity na liniach nieelektryfikowanych. „Flisak” ani razu nie został odwołany z powodu braku sprawnej lokomotywy spalinowej, mimo że w tym samym czasie na innych ciągach zdarzało się to nagminnie (w tym roku najczęściej na trasie Wrocław – Żagań – Żary – Zielona Góra i w rejonie Gorzowa Wielkopolskiego).

„Flisak” szybko zdobył pasażerów: 13 lutego w jego trzywagonowym składzie było między Laskowicami a Grudziądzem 120 osób, a między Rypinem a Sierpcem 96 osób.

Wielkie święto, mało połączeń

Dla 16-tysięcznego Rypina uruchomienie pociągu TLK „Flisak” oznaczało powrót na mapę połączeń kolejowych po ponad 20 latach. Pierwszy po dwóch dekadach pociąg pasażerski witały na rypińskiej stacji setki mieszkańców miasta. – *Dziś mamy otwarte okno na świat. To naprawdę wielkie święto dla naszego miasta i szansa na rozwój* – mówił burmistrz Rypina Paweł Grzybowski.

Entuzjazmu nie zmąciło to, że „Flisak” to jedyne połączenie obsługujące Rypin. Na 55-kilometrowej linii Sierpc – Rypin – Brodnica nie kursują żadne pociągi regionalne. I nie wiadomo kiedy się pojawią. Mazowiecki samorząd nie jest zainteresowany ich uruchomieniem. Z kolei kujawsko-pomorski samorząd uwzględnił linię (tylko na leżącym w granicach województwa odcinku Brodnica – Rypin) jako jeden z pakietów przetargu, który, jak wiadomo, został unieważniony.

W 2021 r. – w obliczu planów uruchomienia pociągu „Flisak” – spółka PKP PLK wykonała remont, w efekcie którego na całym ciągu od Sierpca przez Rypin do Brodnicy obowiązuje prędkość maksymalna 80 km/h. Dodajmy, że codziennie tą linią z i do grudziądzkiej bazy Arrivy podsyłane są – bez zabierania pasażerów – szynobusy kursujące między Sierpcem a Toruniem.

Barierą dla zwiększenia liczby połączeń pasażerskich i pogodzenia ich z przewozami towarowymi jest jednak mała przepustowość linii Sierpc – Brodnica, ograniczona wskutek zdegradowania przez PKP PLK wszystkich stacji pośrednich do roli przystanków.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Aktor

Budowniczo wykwintnych budynków dworcowych – w stylu tzw. narodowym czy też dworkowo-palacowym – które dość licznie wznoszono w Dwudziestoleciu Międzywojennym, nie przypuszczali pewnie, że ich dzieła staną się zbędne. Np. dworce w Sierpcu, i prawie identyczny w Płońsku (architekt Romuald Miller [1882-1945]), są już od lat zamknięte, niszczone, oferowane do sprzedaży, ale brak chętnych, aby je kupić. Tym dworom kolejowym musi być straszne przykro, jak zawsze temu, kto stracił sens swego istnienia. Jednakże dworzec w Sierpcu potrafił otrząsnąć się z bezsensu. Zmienił więc zawód na aktorski. Odgrywa inne dworce. W filmie „Generał Nil” wcielił się w dworzec w Białej Podlaskiej. W „Historii Roja” z talentem odegrał stację w Ciechanowie.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Poznańczyk”

Leszno – Ostrów Wielkopolski

Trasa pociągu Kolei Wielkopolskich „Poznańczyk” wcale nie biegnie przez Poznań. Pociąg przemierza południową Wielkopolskę: z Leszna przez Krotoszyn do Ostrowa Wielkopolskiego. Nazwa pociągu wcale nie odnosi się do mieszkańców Poznania, którzy zresztą sami siebie nazywają raczej poznaniakami. Nazwa upamiętnia pociąg pancerny Poznańczyk, którego losy związane są właśnie z południową Wielkopolską. W 1918 r. – wkrótce po odzyskaniu przez Polskę niepodległości – Poznańczyk został sformowany ze zwykłych wagonów towarowych, zabezpieczonych betonem i workami z piaskiem. Skład złożony był z parowozu i kilku wagonów wyposażonych w armaty, haubice i karabiny. Na wyposażeniu były też pancerne dreżyny. W pociągu służyło około 180 żołnierzy. W Powstaniu Wielkopolskim pancerny skład wziął udział w walkach o zdobycie Krotoszyna i Ostrowa Wielkopolskiego. Następnie został wysłany do poznańskich zakładów Cegielskiego – przeszedł tam przebudowę. Potem skierowano go na wojnę polsko-bolszewicką. Po niej ponownie przebudowano go w zakładach Cegielskiego i wtedy oficjalnie otrzymał nazwę Poznańczyk. Ponownie został użyty w kampanii wrześniowej 1939 r. – znów skierowano go na południe Wielkopolski: działał w rejonie Krotoszyna, Jarocina i Gostynia. Po kilku dniach załoga pociągu dostała rozkaz przemieszczenia się do Warszawy. Nim tam dotarł, w rejonie Ożarowa Mazowieckiego został zniszczony przez Niemców.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Codziennie dziesiątki tysięcy osób jeździ pociągami Kolei Wielkopolskich do pracy, szkoły, na zajęcia... Okazuje się, że podróż jest doskonałą okazją do nawiązywania nowych znajomości”

Źródło: magazyn pokładowy Kolei Wielkopolskich „Kolej na Wielkopolskie”
Wydawca: Grupa MTP

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„O tak, od połowy lat dziewięćdziesiątych Karl-Joseph Zumbrunnen w istocie zaczął sam w sobie dostrzegać, że przywyka i zaczyna lubić. Jakoś nagle i zdecydowanie – przechodził właśnie ze swojego osiemnastego wagonu do dziewiątego, restauracyjnego, w nieprzesadnie rozkołysanym pociągu osobowym z Iwano-Frankiwska do Kijowa – a więc, właśnie tam i właśnie wtedy, nagle i zdecydowanie, zrozumiał, że lubi chodzić takim szerokim krokiem, udając pewność siebie i znajomość rzeczy, lubi mijać się z idącymi z naprzeciwka w nazbyt ciasnych korytarzach wagonów i przedśionkach, lubi podpite spojrzenia i złote zęby konduktorek, podoba mu się, że pamięta nazwę następnej stacji – Zdobuniew, podoba mu się, że ktoś przyniesie na niej do pociągu tanie piwo, podoba się, że ze wszystkim tak świetnie sobie radzi, że drzwi przedziałów na ogół są otwarte na oścież i że kiedy nareszcie dojdzie do dziewiątego wagonu, to spodoba mu się też niewątpliwie niezdrowe kolejowe jedzenie, i wymięte twarze, i ostre ruchy bywalców baru, i opięte skórą uda hałaśliwych bywalczyń, i tak samo krzykliwe żarty, z których nie zrozumie ani słowa, ale będzie wybuchał najszczerzym rechotem razem ze wszystkimi przypadkowymi rozmówcami”

Jurij Andruchowycz*, „Dwanaście kręgów”

*ukraiński poeta, prozaik i piosenkarz,
urodził się w 1960 r. w Iwano-Frankiwsku

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski (webmaster). Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 4,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu oraz wskazaniu numeru, od którego ma się rozpocząć prenumerata.