

Wyjazd z powodzi

27 listopada 2024

Rząd obiecał, że wszystko zostanie nie tylko odbudowane, ale będzie lepsze niż przed powodzią. Jak odbudowa wygląda na kolei?



Powódź, która w połowie września 2024 r. zaatakowała południowo-zachodnią Polskę, dokonała szeregu zalań i zniszczeń na sieci kolejowej, przerywając kursowanie pociągów – przede wszystkim na południu województw dolnośląskiego i opolskiego. Nieprzejezdna była też większość odcinków przez granicę polsko-czeską. Były jednak również miejsca, do których w czasie powodzi dało się dotrzeć właściwie tylko koleją.

Walka kolejarzy

„90% Lewina Brzeskiego jest zalane” – alarmował w mediach 17 września Artur Kotara, burmistrz tego leżącego nad Nysą Kłodzką miasta. Pod wodą znalazły się też drogi dojazdowe do Lewina Brzeskiego, ale nie została zalana przechodząca przez miasto magistrała kolejowa Opole – Wrocław. Nie licząc chwilowych problemów z zasilaniem, linia była przejezdna i kolej cały czas zapewniała możliwość dojazdu do Lewina

Brzeskiego. Pociągami do miasta docierali wolontariusze z pomocą, a suchy skrawek miasta przy stacji stał się miejscem, do którego ratownicy łodziami ewakuowali mieszkańców z zalanych domów.

W Lewinie Brzeskim walkę toczyli też kolejarze – na moście kolejowym załogi maszyn torowych nieustannie usuwały niesione przez wezbraną rzekę drzewa, aby pod ich naporem przeprawa nie uległa zniszczeniu. Nieopodal Lewina Brzeskiego Nysa Kłodzka wpada do Odry.

Kryzysowe objazdy

Fala kulminacyjna na Odrze 22 września doszła do Głogowa. Tu woda zalała fragment Magistrali Nadodrzańskiej, której tory na wysokości głogowskiego starego miasta biegają samym brzegiem rzeki. Zalany został odcinek o długości około 1 km, ale pociągi omijały Głogów objazdem z nadłożeniem prawie 100 km. Składy PKP Intercity jadące ze Szczecina do Wrocławia opuszczały swoją trasę już w Rzepinie, skąd były kierowane przez Poznań – pomijając nie tylko Głogów, ale też Zieloną Górę, Nową Sól, Lubin i Legnicę. Choć od strony Zielonej Góry możliwy był dojazd do stacji Głogów, z której pociągi – aby ominąć zalany krótki fragment torów – mogły wyjeżdżać w kierunku Leszna i wtedy kierować się do Wrocławia. Nie zdecydowano się jednak na korzystanie z tej trasy objazdowej z powodu braku lokomotyw spalinowych do przeciągania pociągów PKP Intercity niezelektryfikowaną linią Głogów – Leszno. Pokazało to, że problem małej liczby spalinowozów na polskiej kolei dodatkowo mści się w sytuacjach kryzysowych. Na szczęście przejazd Magistralą Nadodrzańską przez Głogów udało się udroźnić już po kilku dniach – pociągi wróciły na stałą trasę 26 września.

Są jednak miejsca, gdzie ruch musiał zostać wstrzymany na dłużej. Występująca ze swojego koryta Kwisza zniszczyła 800-metrowy fragment przywróconej do życia w grudniu 2023 r. linii

Gryfów Śląski – Świeradów-Zdrój. Od połowy września 2024 r. pociągi muszą kończyć bieg na przystanku Orłowice, skąd podróżni do Świeradowa-Zdroju dowożeni są autobusami. Początkowo zakładano, że prace nad przywróceniem przejezdności zajmą około trzy tygodnie, ale teraz termin ich zakończenia wskazywany jest na grudzień 2024 r. Zarządzająca linią z Gryfowa Śląskiego do Świeradowa-Zdroju Dolnośląska Służba Dróg i Kolei podjęła decyzję o poprawieniu odwodnienia poprzez zwiększenie średnicy przepustów w nasypie kolejowym.

Lepsze niż przed powodzią

Najpoważniejsze zniszczenia na kolei powódź poczyniła w węźle kłodzkim. Przede wszystkim przy ujściu Bystrzycy Dusznickiej do Nysy Kłodzkiej, gdzie na posterunku odgałęźnym Kłodzko Nowe od linii Wrocław – Międzyzlesie odchodzi linia do Kudowy-Zdroju. „Powódź całkowicie zniszczyła torowisko, urządzenia przytorowe, a także rozmyła nasyp na odcinku około 300 m na początku linii kolejowej do Kudowy-Zdroju” – mówi Marta Pabiańska ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Wielka woda nadeszła w czasie trwających na liniach z Kłodzka do Międzyzlesia i Kudowy-Zdroju remontów. Ich zakres musiał w tej sytuacji zostać rozszerzony o naprawy popowodziowe. Spółka PKP PLK zapewnia, że w grudniu 2024 r. obie linie będą już przejezdne. W przypadku odcinka Kłodzko – Międzyzlesie ma to też znaczenie prestiżowe, bo na połowę grudnia 2024 r. PKP Intercity i České Dráhy zaplanowały premierę połączeń „Baltic Express” na trasie Gdynia – Poznań – Wrocław – Kłodzko – Praga.

Z kolei linia Kłodzko – Kudowa-Zdrój ma mieć znacznie lepsze parametry niż przed powodzią. Między Kłodzkiem a Szczytną prędkość ma zostać podniesiona z 30-50 km/h do nawet 120 km/h. Zwiększone mają też zostać dopuszczalne naciski osiowe na tor, aby umożliwić wpuszczanie na tę linię składów elektryczno-spalinowych, które są cięższe od szynobusów. Choć wpisało się

to w słowa premiera Donalda Tuska o tym, że „wszystko zostanie nie tylko odbudowane, ale będzie lepsze i nowocześniejsze niż przed powodzią”, to w PKP PLK dowiadujemy się, że prace między Kłodzkiem a Szczytną od początku zakładały wzmocnienie podtorza i obiektów inżynierskich w celu podniesienia nie tylko prędkości, ale także dopuszczalnego nacisku (aby jednak składy dwunapędowe mogły dojeżdżać aż do Kudowy-Zdroju, konieczne będzie jeszcze zwiększenie nacisku na odcinku od Szczytnej do Dusznik-Zdroju).

Odbudowa plus minus

„Być może wrócimy do inwestycji, które kiedyś były zaniechane, na przykład do niektórych inwestycji kolejowych” – mówił we wrześniu 2024 r. Donald Tusk na posiedzeniu sztabu kryzysowego we Wrocławiu. – „Jak już opadnie woda, jak już zaczniemy odbudowę, no to w przyszłości dla Łądku i Stronia to może być ważna informacja, że wrócimy do idei połączenia kolejowego”.

Dla Stronia Śląskiego i Łądku-Zdroju – poważnie zniszczonych po pęknięciu zapory zbiornika przeciwpowodziowego na rzece Morawce – reaktywacja niefunkcjonujących od 2004 r. połączeń kolejowych miałyby stanowić element koncepcji Odbudowa Plus, zakładającej odtworzenie infrastruktury i usług publicznych na większą skalę niż przed powodzią. Tyle że, wbrew słowom Tuska, koncepcja rewitalizacji linii Kłodzko – Łądek-Zdrój – Stronie Śląskie wcale nie była zaniechana. We wrześniu 2023 r. spółka PKP PLK przekazała nieczynną linię samorządowi województwa dolnośląskiego, który na początku września 2024 r. – jeszcze przed nadejściem powodzi – informował, że powstał już program funkcjonalno-użytkowy dla przedsięwzięcia i przygotowywany jest przetarg na prace rewitalizacyjne. Ich wykonanie zapowiedziano na 2025 r., a przywrócenie ruchu pociągów na 2026 r. Choć woda już opadła, to wciąż nie pojawiły się żadne konkrety wskazujące jak po zapowiedzi Donalda Tuska ma przyspieszyć proces rewitalizacji linii.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 6 \(133\), ZBS.net.pl](#)