

Miliony na kolej, która nie zdaje egzaminu

Autor: **Kasper Fiszer**¹

Olbrzymie utrudnienia dla podróżnych zdarzają się na polskiej kolei niemal każdej zimy. W tym roku opóźnienia pociągów w pierwszych dniach po spadku temperatur osiągnęły jednak wartości, przynajmniej w skali ostatnich lat, rekordowe. Przyjrzyjmy się zatem skali problemów, spróbujmy znaleźć ich przyczynę i określić, ile do opóźnionych o kilkanaście godzin kursów dołożył podatek.

Jedenaście godzin w zimnie

Choć w listopadzie prezesi spółek grupy PKP zapewniali, że uda się powtórzyć ubiegłoroczny sukces — pierwszy od kilku sezonów brak zimowego paraliżu² — styczniowy mróz bardzo brutalnie zweryfikował tę tezę. Największe problemy zaczęły się w nocy z 19 na 20 stycznia i nasilały się rankiem 20 stycznia. Wtedy i w ciągu kolejnych dni znacznie opóźniały się pociągi w całym kraju, m.in. na linii z Krakowa do Sędziszowa, w rejonie Ostrowca Świętokrzyskiego, między Częstochową a Katowicami. Zaznaczenie na mapie wszystkich odcinków, na których ruch nie przebiegał płynnie, niemal pokryłoby sieć kolejową Polski, ale najtrudniejsza sytuacja panowała zdecydowanie na liniach zachodniej części województwa łódzkiego i południowej Wielkopolski. W związku z oblodzeniem sieci elektrycznej nie był możliwy pobór prądu pomiędzy Zduńską Wolą a Sieradzem, pociągi nie mogły przejechać też przez ważny węzeł w Ostrowie Wielkopolskim — tam do awarii elektryczności doszło zablokowanie części wybiegających ze stacji linii przez powalone drzewa.

Sprawiło to, że nieprzejezdne były dwa istotne ciągi komunikacyjne: z Warszawy i Łodzi do Wrocławia oraz ze Śląska do Poznania i Szczecina. Znaczne utrudnienia czekały więc na dojeżdżających do pracy w Łodzi i w Poznaniu³, ale najbardziej

¹ Kasper Fiszer — absolwent UAM i UŁ. Dziennikarz związany z transportem szynowym. Publikował w najważniejszych tytułach branży kolejowej, m.in. w „Kurierze Kolejowym”, „Rynku Kolejowym” i „Świecie Kolei”. Jest stałym publicystą portalu transport-publiczny.pl. Zdjęcia ilustrujące tekst są jego autorstwa.

² Zob. [PKP: jesteśmy gotowi do zimy na 4+](#), portal „Rynek Kolejowy” (dostęp: 26 stycznia 2014 r.).

³ Zob. komunikaty prowadzącej ruch regionalny i aglomeracyjny spółki Przewozy Regionalne, np. <http://przewozyregionalne.pl/utrudnienia-w-ruchu-pociagow-na-terenie-województwa-lodzkiego> i

spóźnione były przejeżdżające przez Ostrów pociągi dalekobieżne uruchamiane przez spółkę PKP Intercity. Z kierunku Łodzi składy przyjeżdżały tam już z kilkugodzinnym opóźnieniem, po czym... utykały na zamrożonej stacji. Podróżujących w nocy z niedzieli na poniedziałek pospiesznymi „Karkonoszami” z Warszawy do Jeleniej Góry inny skład zabrał dopiero w 11 godzin po planowym odjeździe⁴. Sześć godzin spóźniła się wczesnoporanna „Śnieżka”⁵, jeszcze bardziej opóźnione było „Rozewie” z Gdyni do Wrocławia⁶. We wszystkich oczekujących na możliwość jazdy pociągach było zimno, bo ogrzewanie tych składów możliwe jest tylko wtedy, gdy lokomotywa pobiera prąd.

Ogółem w poniedziałek mocno opóźnione były nie dwa, jak twierdziła minister Bieńkowska⁷, a 82 pociągi⁸, kilkanaście odwołano, inne skończyły bieg wcześniej niż zazwyczaj. W zamian za jedynie część nieodbytych kursów uruchomione zostały autobusy zastępcze. Przywracanie pełnej przejezdności skończyło się dopiero w środę.

Naprawdę mamy taki klimat, tylko...

Czemu niemal każdego roku zima „zaskakuje kolejarzy”, którzy nie radzą sobie z mrozem? Na początek oddajmy sprawiedliwość nowej minister infrastruktury Elżbiecie Bieńkowskiej, która dzięki swojemu komentarzowi do sytuacji stała się bohaterką chyba każdego satyrycznego portalu — rzeczywiście, panujący w Polsce klimat nie sprzyja infrastrukturze transportowej. Z niższą niż gdzie indziej trwałością nawierzchni borykają się drogowcy, na kolei natomiast największym problemem jest oblodzenie sieci trakcyjnej przy ujemnych, ale bliskich zeru temperaturach. Kiedy panuje niewielki mróz, osadzająca się na przewodach wilgoć zamarza. Kilka dni temu sytuację pogorszył padający przy ok. -6 °C deszcz. Choć istnieją specjalne smary, które mają zmniejszać to zjawisko, są stosunkowo drogie, a ich skuteczność nie pozwala wyeliminować zagrożenia oblodzeniem całkowicie. Przy panującej na początku zeszłego tygodnia aurze utrudnień praktycznie nie dało się więc uniknąć — tym bardziej, że nawet jeśli warstwę lodu uda się usunąć, nowa tworzy się w ciągu około

<http://przewozyregionalne.pl/utrudnienia-w-ruchu-pociagow-7> (dostęp: 26 stycznia 2014 r.).

⁴ Zob. [„Karkonosze” i „Rozewie” – rekordowe opóźnienia](#), portal „Rynek Kolejowy”, (dostęp: 26 stycznia 2014 r.).

⁵ Tamże.

⁶ Według serwisu <http://infopasazer.intercity.pl> opóźnienie przekroczyło 1000 minut (dostęp: 21.01.2014 r.).

⁷ Zob. M. Wilgocki, [Wicepremier Bieńkowska: Nie będę obtłukiwać sieci trakcyjnej z lodu. Ale oddamy pasażerom kolei pieniądze](#), portal gazeta.pl, (dostęp: 27.01.2014 r.).

⁸ [W poniedziałek ponad sto godzin opóźnień pociągów](#), portal „Rynek Kolejowy”, (dostęp: 26 stycznia 2014 r.).

10 minut (!), ponownie uniemożliwiając pobór prądu.

Lód wokół przewodów w zasadzie nie tworzy się podczas silniejszych mrozów — wilgoć opada wtedy zawsze w postaci lżejszego niż lód śniegu, który podczas przejazdu składu zostaje po prostu strącany. Podobnie jest ze śniegiem zalegającym na torowisku — nie stanowi on zazwyczaj przeszkody dla ciężkiej lokomotywy, a jeśli opady są wyjątkowo obfite, wystarczy przejechać trasę pługiem odśnieżnym, by była ona na powrót przejezdna. Właśnie dlatego tak dużych problemów z mrozem nie mają te kraje, w których temperatura obniża się gwałtownie do nawet minus kilkudziesięciu stopni.

Wielu „walczących na linii frontu” kolejarzy uznało więc słowa minister Bieńkowskiej za trafny obraz sytuacji bez zbędnego tłumaczenia się z okoliczności niezależnych od organizujących transport zbiorowy⁹. W rzeczywistości jednak wicepremier bardziej niż trafnego diagnostę przypomina lekarza, który, wruszając ramionami, tłumaczy pacjentowi — „sorry, na to się umiera”.

Jak zwykle brakuje zarządzania kryzysowego

Chcąc bowiem zorganizować sprawną sieć transportową, problemy pogodowe należy nie tyle konstatować, co przewidywać i zczasu ograniczać ich skutki. Tymczasem schemat powstawania zimowych utrudnień jest od wielu lat taki sam, czego rząd i podległe mu spółki zdają się nie zauważać. Każdorazowo na kolei brakuje więc dokładnie tych samych elementów: lokomotyw zastępczych, autobusów przewożących podróżnych tam, gdzie nie da się inaczej, i informacji dla podróżnych.

Narodowy przewoźnik, spółka PKP Intercity — to jedyny podmiot, który uruchamia krajowe pociągi finansowane z budżetu centralnego — zrezygnował z większości niezelektryfikowanych tras i pozbył się praktycznie wszystkich lokomotyw spalinowych nie biorąc pod uwagę wykorzystania ich w trudnych sytuacjach ruchowych. Te napędzane silnikami Diesla lokomotywy, choć w związku z dużymi cenami paliwa (akcyza!) droższe w eksploatacji niż elektrowozy, pozwalają prowadzić ruch tam, gdzie przejezdny jest tor, ale nie ma zasilania. Można więc przeciągnąć przy ich pomocy skład elektryczny na odcinku, na którym wystąpiła awaria. Ani PKP IC, ani zarządzająca unieruchomioną infrastrukturą spółka PKP PLK, nie przygotowały też rezerwowych spalinowozów w oparciu o np. umowy z eksploatującymi taki sprzęt

⁹ Np. *Jeśli chodzi o kolejarzy szeregowych, to wypowiedź pani premier została odebrana pozytywnie bo rzeczywiście mamy taki klimat* — powiedział w rozmowie z Agnieszką Gozdyrą Leszek Miętek, przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. (*Tak czy nie?*, telewizja Polsat News, emisja 22.01.2014 r.).

przewoźnikami towarowymi, które należałoby podpisać odpowiednio wcześniej. W efekcie nawet na trasach przejezdnych, a jedynie niemających czynnej sieci elektrycznej, ruch zamarł. Choć z czasem, dzięki sprawnej pracy dyspozytorów, udało się wznowić ruch przy pomocy diesli firm prywatnych¹⁰, opóźnienia zdążyły narosnąć do wartości niebotycznych, a skala współpracy pomiędzy przewoźnikami nie zapewniała zlikwidowania problemów.

Tam, gdzie z jakichś przyczyn jazda po torach jest całkowicie niemożliwa, przewoźnicy kolejowi uruchamiają często autobusy zastępcze. Tym razem nie udało się jednak zapewnić zastępstwa za odwołane i bardzo opóźnione kursy. Kolej nie utrzymuje bowiem własnego taboru kołowego i musi każdorazowo podnajmować autokary od podmiotów zewnętrznych. Każdorazowo, bo spółki nie podpisują przed zimą ramowych umów z przewoźnikami drogowymi, które zapewniałyby możliwość sprawnego reagowania na sytuację na torach. Szybkie znalezienie niespodziewającego się zlecenia kierowcy, który ma wolny pojazd, zdecydowanie się na jazdę w trudnych warunkach i może wyruszać natychmiast, bywa natomiast wyjątkowo trudne.

Brak tych środków zaradczych spowodował, że podróżni jeszcze na długo po początku utrudnień utykali na stacji w Ostrowie. Jak często na kolei, nie mogli oni jednak liczyć na kompletną informację o dalszym przebiegu podróży¹¹ — po części dlatego, że podejmowane *ad hoc* decyzje były zmienne i trudne do wcześniejszego przewidzenia.

Niepewny transport za 1,5 mln zł dziennie

Choć styczniowe utrudnienia są jednymi z największych w ostatnich latach, to opóźnienia spowodowane warunkami klimatycznymi nie są przecież jedynymi, jakie czekają na podróżujących pociągami PKP Intercity. Wiekowy tabor bywa tak awaryjny, że dwa łączące Warszawę z Przemyślem trasą przez Kolbuszową pociągi obsługiwane wyeksploatowanymi spalinowozami — użycza je PKP Cargo — notują kilkudziesięciminutowe opóźnienia nawet kilka razy w tygodniu. Zawodzi też infrastruktura. Tylko w zeszłym roku tory między Ostrowem a Wrocławiem trzeba było naprawiać kilkakrotnie, co za każdym razem wymuszało zamknięcie trasy i prowadzenie ruchu dłuższą, objazdową trasą przez kilka tygodni.

10 M.in. FPL, PHU Lokomotiv, Pol-Miedź Trans. Zob. np. zdjęcia zamieszczone na łamach Fotogalerii Transportowej: http://rail.phototrans.eu/14,86333,0,General_Motors_JT42CWRM_.html, http://rail.phototrans.eu/14,86329,0,Bria__sk_T__M2_.html, http://rail.phototrans.eu/14,86331,0,FabLok_6D_.html (dostęp do wszystkich zdjęć: 26.01.2014 r.).

11 Zob. np. M. Siemaszko, [*Bez wody, prądu, jedzenia. Tkwimy na małej stacji, na końcu świata*](#), portal telewizji TVN24, (dostęp: 26 stycznia 2014 r.).

Organizowaną przez państwo kolej można więc uznać za niepewną, a sieć oferowanych przez nią połączeń z roku na rok się kurczy. Z jednej strony kursy bywają zawieszane z powodu pogarszającego się stanu państwowej infrastruktury (np. pomiędzy Krakowem a Katowicami), ale z drugiej — likwidowane są nawet tam, gdzie stan torowisk pozostaje na stałym poziomie lub wręcz się poprawia. Wycięcie pociągu z rozkładu jest bowiem, nie licząc niewielu chlubnych wyjątków¹², jedynym środkiem zaradczym w przypadku niskiej frekwencji. Przy archaicznej taryfie opłat opartej wyłącznie na odległości (a nie np. tzw. system cen dynamicznych — jak u przewoźników lotniczych czy autokarowych), wciąż niskim standardzie wielu wagonów i — przede wszystkim — braku sensownych działań promocyjnych trudno jest pozyskać nowych pasażerów. Prościej jest jednak, zamiast próbować do nich dotrzeć, pozbyć się mało popularnego kursu. Gwarancją trwania przewoźnika jest bowiem nie podróżny kupujący bilet, a przede wszystkim państwowa dotacja, która ma... rekompensować deficyt powstały w związku z małą liczbą klientów (i nierynkowymi cenami biletów).

Przekazywane przez ministerstwo infrastruktury sumy są ogromne. Na samą tylko sieć pociągów dalekobieżnych TLK (dawne pospieszne) rząd przeznaczy w latach 2014 – 2020 aż 3,7 mld zł¹³, co daje średnio ponad 500 mln zł rocznie i prawie 1,5 mln zł wydane na ten cel każdego dnia. Niebawem należy spodziewać się kolejnych ograniczeń oferty, ale dziś dotacja obejmuje 244 pociągi¹⁴. Oznacza to, że na każdy z nich przypada dziennie średnio ponad 6 tys. zł dotacji. Tyle kosztuje podatnika utrzymanie niestabilnej i niepewnej sieci kolejowej, której zarządzający nie radzą sobie nie tylko z problemami klimatycznymi, ale i ze zwyczajnymi, codziennymi sytuacjami.

12 Np. wydłużanie konkurencyjnych względem pociągów PKP IC kursów interREGIO spółki Przewozy Regionalne do miejscowości, do których nie dociera tor, poprzez tworzenie wspólnej oferty kolejowo-autobusowej.

13 Zob. [PKP Intercity wynegocjowało dodatkowe 1,7 mld zł z budżetu](#), portal „Rynek Kolejowy”, (dostęp: 26.01.2014 r.).

14 Zob. [oficjalna strona przewoźnika](#) (dostęp: 27.01.2014 r.). Od podanej tam liczby 276 kursów należy odjąć 32 pociągi TLK relacji Łódź — Warszawa i z powrotem, które nie są objęte umową z MIR.