

Atak zimy zaskoczył szefów PKP

22 stycznia 2021

Najpierw włodarze polskiej sieci kolejowej zawiadamiają, że świetnie przygotowali kolej do zimy. Potem przychodzi kilkadziesiąt godzin mrozów – i wszystko bierze w łeb. Polskie koleje jak zwykle przegrały z zimą – a konkretnie z dwoma dniami: niedzielą i poniedziałkiem, w których mieliśmy mróz, typowy dla tej pory roku w naszej części Europy. Dla naszych kolei niskie temperatury zimą są jednak zjawiskiem nietypowym, niezwykłym i zaskakującym.

Już w niedzielę, gdy tylko zaczęły się nieco silniejsze mrozy (trwające raptem do wtorkowego poranka) PKP informowały o bardzo licznych opóźnieniach, zaś siedem pociągów trzeba było zastąpić doraźną komunikacją autobusową, co dobrze pokazuje, jaki rodzaj transportu jest w Polsce bardziej godny zaufania.

We wtorek, choć mrozu prawie już nie było, sytuacja się wyraźnie pogorszyła. Wedle stanu z godziny 13, od razu na starcie z 2260 pociągów, które tego dnia wyruszały w trasę w naszym kraju, 10 proc. było opóźnionych – zanim jeszcze zaczęły jazdę. Na stacji końcowej opóźnionych było natomiast 25 proc. pociągów w Polsce. 52 pociągi zostały w ogóle odwołane.

W niedzielę największe opóźnienie osiągnął pociąg Białystok – Szczecin Główny: 150 minut. We wtorek ten wynik „poprawił” pociąg Warszawa – Wrocław: 189 minut opóźnienia.

Scenariusz jest tu stały i niezmienny od ładnych kilku lat: najpierw włodarze polskiej sieci kolejowej zawiadamiają, jak to świetnie przygotowali kolej do zimy. Potem przychodzi kilkadziesiąt godzin mrozów – i wszystko bierze w łeb.

W swoim komunikacie z grudnia ubiegłego roku państwowa firma PKP Polskie Linie Kolejowe, której zadaniem jest dbanie o stan

linii kolejowych, informowała: „PKP PLK przygotowane na zimowe przejazdy (...). Dyspozytorzy PLK przez całą dobę czuwają nad sprawnym prowadzeniem ruchu pociągów. W szczególnie trudnych warunkach zimowych, do utrzymania przejezdności linii kolejowych przewidziano udział ponad 14 000 pracowników. Monitoring pogody oraz sprawdzanie przejezdności linii mają zapewnić w zimie bezpieczne i sprawne podróże oraz przewozy towarowe. W gotowości pozostają załogi 177 zespołów szybkiego usuwania awarii i usterek”.

Jak widać, nie zapewnili, a ta gotowość nie zapobiegła olbrzymim opóźnieniom. PKP PLK informowały też wtedy, że prawie 2500 km przewodów zabezpieczono przed oblodzeniem specjalnym środkiem. Tyle, że w Polsce jest 12 tysięcy kilometrów trakcji zelektryfikowanej, więc zabezpieczono tylko drobną część.

Komunikaty PKP PLK z ostatnich dni przypominały natomiast meldunki z frontu, publikowane przez stronę toczącą niezwykle ciężki bój: „Niskie temperatury w ostatniej dobie były przyczyną usterek pociągów dalekobieżnych i aglomeracyjnych (...). Planując podróż, warto sprawdzić godziny otwarcia dworców kolejowych (...). Działa specjalny sztab regionalny z udziałem przedstawicieli przewoźników i zarządcy infrastruktury, który koordynuje przejazd pociągów dalekobieżnych i aglomeracyjnych oraz pracę służb kolejowych (...). Mogą wystąpić lokalne zmiany w kursowaniu pociągów (...). Występują zmiany w kursowaniu pociągów (...). Od nocy z 17 na 18 stycznia wydano poczęstunek pasażerom 33 pociągów opóźnionych powyżej 60 min.

Przyjście zimy stanowi co roku olbrzymie zaskoczenie dla szefów polskich kolei. Ale oprócz tej, nader ważnej przecież przyczyny, trudno zrozumieć dlaczego ta pora roku powoduje tak wielkie kłopoty na PKP?

Od stuleci przecież wiadomo, że przewody trakcyjne mogą się zimą kurczyć, więc stosowane są obciążniki, które sprawiają, że się nie zrywają i pozostają odpowiednio napięte latem oraz

zimą. Szyny mogą pękać w czasie mrozów, więc robi się je ze stali odpornej na niskie temperatury. Zwrotnice mogą zostać zamarznięte i zatkane śniegiem, więc instaluje się systemy grzewcze – a tam, gdzie ogrzewania zwrotnic nie ma, do ich odmrażania można przecież wykorzystać część z tych ponad 14 tysięcy pracowników „przewidzianych do utrzymania przejezdności linii kolejowych”.

Na polskich kolejach to wszystko jednak jakoś słabo działa. Czyżby powodem była tradycyjna niemożność i delikatnie mówiąc, niska jakość pracy oraz niedostatek umiejętności organizacyjnych? A dzieje się to w latach „dobrej zmiany”, gdy, jak ciągle słyszymy, realizowany jest największy w historii program inwestycyjny na PKP.

Wypada chyba unikać jeżdżenia w Polsce pociągami zimą – i pogodzić się z tym, że mamy koleje „letnie”, takie jakbyśmy byli krajem śródziemnomorskim. Choć i wysokie temperatury powodują u nas zakłócenia w ruchu pociągów.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Źródło: Trybuna.info