

**Oświadczenie złożone  
przez senatora Stanisława Koguta  
na 47. posiedzeniu Senatu  
w dniu 13 stycznia 2010 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka

Panie Ministrze!

Zwracam się do Pana z serdecznymi życzeniami wszelkiej pomyślności w nowym, 2010 roku. Życzę Panu, aby realizacja zadań nałożonych na kierowany przez Pana resort odbywała się z pełną satysfakcją dla Pana, Pańskich współpracowników i obywateli Rzeczypospolitej, którzy nas wszystkich zatrudniają w służbie publicznej. Dziś, niestety, nie jest tak, aby praca Ministerstwa Infrastruktury odpowiadała aspiracjom Polski XXI wieku. Dowody znajdujemy na pierwszych stronach gazet, na ekranach telewizorów i na pierwszych stronach portali informacyjnych.

Oto na początku 2010 r. spadł śnieg i chwycił kilkustopniowy mróz. Na skutek zjawisk, w Polsce o tej porze roku naturalnych, załamaniu uległa pasażerska komunikacja kolejowa. Pociągi o rozkładowym kilkugodzinnym czasie przejazdu miały kilkunastogodzinne opóźnienia. Na najważniejszych polskich szlakach kolejowych (jak magistrala węglowa) następowały awarie zasilania. Pociągi już ze stacji początkowych wyjeżdżały z opóźnieniem lub w ogóle je odwoływano. Informacje mediów na temat PKP w pierwszych dniach bieżącego roku przypominały informacje z frontu. Z wojny, która zmierza ku klęsce.

Wiem, że część tej wojennej atmosfery ma źródło w fakcie, iż dziennikarze żyją z sensacji. Ale nie tłumaczy to wszystkiego. Nie tłumaczy stanu infrastruktury wymagającej w sytuacji wystąpienia zjawisk atmosferycznych znanych w tej części Europy od tysięcy lat nadzwyczajnych działań przedsiębiorstw. Lokomotywy spalinowe na czele szybkich pociągów, kolejki składów oczekujących w trasie na naprawę trakcji... to może się zdarzać, ale nie w tak masowej skali!

Panie Ministrze! Proszę o pilną informację, jaka była skala awarii i opóźnień w okresie tak zwanego ataku zimy na początku bieżącego roku. O ile skala awarii i opóźnień w tym czasie przekracza standardowe wartości? Jaki wpływ na skalę awarii i opóźnień ma, w opinii resortu, stan organizacji (a właściwie dezorganizacji) Polskich Kolei Państwowych podzielonych na wiele spółek z trudem układających współpracę? Jakie znaczenie dla skali dezorganizacji ruchu kolejowego w tym czasie ma stan infrastruktury kolejowej? Jaki jest poziom nakładów, które trzeba ponieść, aby podnieść kolej do stanu, w jakim była w przeszłości, gdy była niepodatna na przeciętne mrozy i przeciętne opady śniegu?

Intuicyjnie odbieram wydarzenia, które miały miejsce w ostatnich dniach na kolei, jako przejaw ciężkiej choroby toczonej branżą. Proszę mnie przekonać, że jest inaczej.

Stanisław Kogut