

Warszawa, dnia 4 lutego 2010 r.



MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-1w-0701-005/10

(Dot.: BPS/DSK-043-2330/10 z dnia 20 stycznia 2010 r.)

[Handwritten signature]
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 9.02.2010 r. Zał.....
nr. 898..... podpis.....

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Stanisława Koguta podczas 47. posiedzenia Senatu RP w dniu 13 stycznia 2010 r., przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Przyczyną powstałych w dniach 9 – 15 stycznia 2010 r. zakłóceń w funkcjonowaniu transportu kolejowego były ekstremalnie trudne warunki atmosferyczne. Intensywne opady śniegu przechodzącego w deszcz ze śniegiem i marznący deszcz, połączone z silnymi wiatrami i niskimi temperaturami spowodowały wystąpienie oblodzeń sieci trakcyjnej oraz upadki przeciążonych śniegiem i lodem drzew na sieć i tory kolejowe. Przebieg zmian warunków atmosferycznych w niektórych regionach kraju miał charakter klęski żywiołowej. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej w swych serwisach informacyjnych kwalifikował warunki pogodowe, jakie wystąpiły na prawie ¼ obszaru kraju, jako trzeci /najwyższy/ stopień zagrożenia, na pozostałym obszarze jako drugi. Natężenie, występujących w omawianym okresie zjawisk atmosferycznych, wyraźnie odbiegało od przeciętnych warunków zimowych. Panująca pogoda spowodowała masowe awarie sieci trakcyjnej i linii przesyłowych. Skala tego zjawiska nie była notowana od kilkudziesięciu lat. Na długości 832,26 km sieci trakcyjnej wystąpiło oblodzenie (grubość lodu dochodziła do 30 mm). Utrudnienia potęgowane były przez uszkodzenia linii zapewniających dostawę energii elektrycznej na potrzeby trakcyjne i pozostałych odbiorów (ogółem 13 linii SN o łącznej długości 137,4 km). Złamanych zostało 145 słupów linii napowietrznych, zerwane przewody, uszkodzeniu uległo ponad 100 izolatorów. Na skutek uszkodzeń zasilania podstawowego,

pozbawionych energii zostało 8 nastawni kolejowych. W newralgicznym okresie bez zasilania było 18 podstacji trakcyjnych. W kilku przypadkach linie już naprawiane ulegały ponownemu uszkodzeniu. Powalone drzewa i gałęzie spowodowały aż 271 przypadków tarasowania torów oraz uszkodzeń sieci trakcyjnej. Dla porównania w całym sezonie zimowym 2007/2008 było ich 45 szt., a w sezonie 2008/2009 – 71 szt. Przy usuwaniu oblodzenia pracowały 24 pociągi sieciowe. Prace te wykonywano podstawowo ręcznie, w niesprzyjających warunkach pogodowych. Do przecierania sieci trakcyjnej (likwidacji szadzi i niewielkiego oblodzenia) wykorzystywano lokomotywy elektryczne, przejeżdżające luzem przy podniesionych wszystkich pantografach. Ogółem do prac tych zatrudnione zostały 83 lokomotywy. W sytuacjach w których nastąpiło uszkodzenie sieci trakcyjnej składy pociągowe były prowadzone lub przeciągane trakcją spalinową. Ogółem do tego celu użyto 255 lokomotyw.

Atak zimy, który w niektórych regionach doprowadził do wstrzymania ruchu kolejowego trakcją elektryczną nie spowodował zwiększonych awarii innych elementów infrastruktury kolejowej. W styczniu 2010 r. zanotowano 346 pęknięć szyn, gdy w tym samym miesiącu 2009 r. było ich aż 697 szt. Przy usuwaniu skutków obfitych opadów śniegu i tworzących się na torze zasp śnieżnych pracowały ciężkie maszyny odśnieżne. Ogółem odśnieżyły one 1.377 km torów i 330 rozjazdów. Prowadzono też jazdy patrolowe pługami na 463 km linii. Dobowo załączano do 9.500 szt. urządzeń ogrzewania rozjazdów. Zatrudnienie sięgało 5.100 osób. W omawianym okresie miały miejsce trzy przypadki utknięć pociągów w zaspach. Pomimo dużego wysiłku służb kolejowych zaangażowanych do prac związanych z odśnieżaniem i usuwaniem awarii w infrastrukturze kolejowej oraz objęcia priorytetem ruchu pociągów pasażerskich nie udało się uniknąć wzrostu liczby opóźnień i odwołań pociągów. W ruchu pasażerskim obsługiwanym przez PKP Intercity S.A. oraz Przewozy Regionalne Sp. z o. o. na 19.436 kursujących pociągów opóźnień doznało 6.095 pociągów (punktualność 68,64%) na 306.843 min (średnie opóźnienie 50 min), przy czym opóźnienia z powodu trudnych warunków pogodowych wyniosły ogółem 188.320 min. Odwołanych zostało 1.280 pociągów tj. ok. 7%, w tym 12 PKP Intercity S.A. W ruchu towarowym obsługiwanym przez PKP Cargo S.A. zatrzymanych zostało ogółem 461 pociągów towarowych, a 385 nie wyjechało w trasy.

Nie tylko infrastruktura uległa wpływom fatalnych warunków pogodowych. Opóźnienia i odwołania pociągów miały też miejsce w wyniku wzrostu awarii taboru kolejowego spowodowanych między innymi zamrożeniami i uszkodzeniami instalacji wodnej

i grzewczej, usterkami stopni ruchomych, przymarzaniem drzwi oraz awariami urządzeń elektrycznych i elektronicznych.

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż w omawianym okresie, z uwagi na trudne warunki pogodowe, problemy z kursowaniem pociągów miały też sąsiednie zarządy kolei. Skala opóźnień i odwołań pociągów w krajach, gdzie nakłady na infrastrukturę i tabor kolejowy są znacznie wyższe niż w Polsce, była również bardzo duża. Świadczą o tym liczne doniesienia prasowe jak i dane o liczbie pociągów przyjmowanych z zagranicy z opóźnieniem. W pociągach kwalifikowanych kursujących w okresie 9 - 15 stycznia 2010 r. na 47 kursujących pociągów na przyjęciu z zagranicy opóźnienia miały aż 42 pociągi na 2.379 minut (średnie opóźnienie 57 min).

W przeciętnych warunkach zimowych transport kolejowy w Polsce funkcjonuje bez poważniejszych zakłóceń. Punktualność pociągów w ostatnich sezonach zimowych nie odbiegała znacząco od punktualności całorocznej :

zima 2006/2007	zima 2007/2008	zima 2008/2009	punktualność średnia roczna za 2008 i 2009r
punktualność pociągów pasażerskich			
88,75%	89,47%	92,66%	91,10%
punktualność pociągów towarowych			
55,85%	51,77%	60,40%	58,30%

W związku z wystąpieniem ekstremalnie trudnych warunków pogodowych mających znamiona sytuacji kryzysowej, działania spółek kolejowych koordynowane były przez Zespół Zarządzania Kryzysowego Grupy PKP, który wytyczał kierunki działania zespołów kryzysowych niższego szczebla. Współpraca spółek uczestniczących w działaniach związanych z sytuacją spowodowaną atakiem zimy przebiegała sprawnie. Potwierdzają to następujące fakty:

- 1) zgłoszone przez PKP PLK S.A. potrzeby na lokomotywy do przecierania sieci trakcyjnej, przeciągania składów pociagowych trakcją spalinową oraz do obsługi pługów i zespołów odśnieżnych, były przez PKP Cargo S.A. oraz PKP Intercity S.A. w pełnym zakresie i terminowo realizowane,
- 2) Spółki PKP Intercity S.A. oraz Przewozy Regionalne Sp. z o.o. podjęły decyzje o wzajemnym honorowaniu biletów,

- 3) uruchomiono dla podróżnych blog informacyjny o aktualnej sytuacji w kolejowych przewozach pasażerskich. Zawiera on wiadomości o odwołanych pociągach, opóźnieniach, drożności szlaków, prowadzonych pracach remontowych, awariach taboru i innych ważnych wydarzeniach,
- 4) rozpoczęto pilotażowe wdrażanie, opracowanego przez Telekomunikację Kolejową Spółka z o.o., portalu internetowego „SITKOL” (System Informacyjny Obsługi Transportu Kolejowego). Zapewni on interoperacyjną wymianę danych różnych uczestników transportu kolejowego jak przewoźników, zarządców infrastruktury, firmy branży kolejowej i klientów kolei. System ten między innymi umożliwi dostęp pasażerów do bieżących informacji o utrudnieniach w ruchu pociągów, opóźnieniach i przewidywanym czasie udrożnienia miejsc, w których doszło do zakłóceń w ruchu.

Można stwierdzić, iż spółki kolejowe, dzięki dużemu zaangażowaniu i współpracy, utrzymały ciągłość funkcjonowania transportu kolejowego w tym trudnym okresie, który przyniósł wiele doświadczeń, z których część została już przez spółki kolejowe wykorzystana. Wyciągnięte wnioski powinny usprawnić pracę kolei w podobnych sytuacjach.

Z poważaniem

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY


Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu