Rośnie liczba wykolejeń pociągów spowodowanych złym stanem torów
Tekst pochodzi z dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nr 63, styczeń-luty 2013
http://www.zbs.net.pl
29 grudnia 2012 r., w czasie szczytu przewozów między Bożym Narodzeniem a Sylwestrem, w Chabówce wykoleiła się lokomotywa pociągu ekspresowego „Tatry” relacji Zakopane – Warszawa Wschodnia. Nikomu nic się nie stało, lecz na kilkanaście godzin zimowa stolica Polski została odcięta od reszty sieci kolejowej, a w Zakopanem uwięzione zostały składy pociągów dalekobieżnych. Według nieoficjalnych informacji portalu „Rynek Kolejowy”, przyczyną wykolejenia mogła być pęknięta szyna – elektrowóz wypadł z toru przy niewielkiej prędkości 37 km/h.
Przeszło dwa tygodnie wcześniej – 13 grudnia 2012 r. – w Poraju między Zawierciem a Częstochową wykoleił się pociąg towarowy. Wskutek zdarzenia poważnie zniszczona została infrastruktura stacji Poraj – wypadający z torów pociąg zniszczył nawierzchnię torową, połamał słupy oraz bramki podtrzymujące sieć trakcyjną. Przywracanie normalnego ruchu trwało prawie tydzień – najpierw linia była całkowicie nieprzejezdna, potem przez kilka dni składy przepuszczane były jednym torem, przez co pociągi kursujące ciągiem Katowice – Częstochowa doznawały opóźnień przekraczających nawet godzinę. Spotęgowało to grudniowy chaos na kolei w województwie śląskim związany z przejęciem przez Koleje Śląskie obsługi linii kolejowych w całym regionie.

Wykolejenie w środę, wykolejenie w sobotę

Zdarzenia z Chabówki i Poraja to nie jedyne wykolejenia, do jakich doszło w grudniu 2012 r. na polskiej sieci kolejowej. 21 grudnia w okolicach stacji Knurów Szczygłowice na Śląsku z szyn wypadła lokomotywa prowadząca skład węglarek, 19 grudnia na stacji Babiak na magistrali węglowej podczas manewrów wykoleił się wagon towarowy, 9 grudnia na stacji Dęblin z torów wypadła lokomotywa, a 2 grudnia między stacjami Boreczek i Żórawina doszło do wykolejenia jednego wagonu pociągu InterRegio „Mamry” relacji Międzylesie – Olsztyn Główny.
Nie tylko grudzień obfitował w przypadki wypadnięcia pociągów z szyn. Do wykolejeń pociągów dochodziło przez cały 2012 r. – nierzadko miały one miejsce w odstępie zaledwie kilku dni. Albo częściej. Tak było na początku lipca, kiedy do wypadnięcia z szyn doszło nie tylko dzień po dniu, ale w dodatku w tym samym punkcie sieci kolejowej – na wyjeździe ze stacji Iława Główna w kierunku przystanku Iława Miasto. 4 lipca wykoleiła się tu lokomotywa pociągu ekspresowego „Szanty” relacji Bielsko-Biała Główna – Kołobrzeg, a 5 lipca wypadł z szyn ostatni wagon pociągu TLK „Pobrzeże” relacji Kraków Główny – Kołobrzeg.
To nie jedyne wykolejenia, do jakich doszło w lipcu. 3 lipca między stacją Kostomłoty a przystankiem Kielce Piaski z szyn wypadł pociąg Regio jadący ze Skarżyska-Kamiennej do Kielc. 17 lipca we Wronkach wykoleiło się osiem wagonów pociągu przewożącego nawozy sztuczne. Usuwanie rozsypanej saletry, wykolejonych wagonów, naprawianie zniszczonego torowiska i uszkodzonych słupów trakcyjnych trwało kilka dni.

Utrzymanie wstrzymane

Aż kilometr toru został uszkodzony 30 kwietnia w wyniku wykolejenia pociągu towarowego na odcinku Taciszów – Gliwice Łabędy. Utrudnienia w ruchu kolejowym na ciągu łączącym Górnośląski Okręg Przemysłowy z Wrocławiem trwały tygodniami. Dodajmy, że dzień wcześniej z szyn wypadły cztery wagony pociągu z miałem węglowym, przejeżdżającego przez Tychy.
19 czerwca doszło do wykolejenia 13 wagonów pociągu towarowego jadącego ze Skarżyska-Kamiennej do Przeworska – wagony wypadły z szyn między Rudnikiem nad Sanem a Łętownią.

11 maja na kolejowym kręgosłupie Trójmiasta, w pobliżu stacji Gdańsk Wrzeszcz, wypadł z szyn pociąg towarowy. Na tym samym odcinku doszło do wykolejenia składu towarowego również w marcu 2011 r. Do kilku wykolejeń doszło w minionym roku na linii Warszawa – Radom. Stan tej linii stale się pogarsza – bieżące utrzymanie na tym ciągu praktycznie zostało wstrzymane. Sytuacja ta tłumaczona jest planowaną modernizacją. Problem w tym, że o modernizacji, która ma wkrótce się rozpocząć, słyszymy już prawie od dekady. 19 czerwca wykoleiło się kilka wagonów towarowych na stacji Radom, 5 sierpnia na stacji Czachówek Południowy wykoleił się pociąg towarowy relacji Sitkówka-Nowiny – Warszawa Okęcie, a 4 października z szyn wypadł pociąg Kolei Mazowieckich z Warszawy Wschodniej do Radomia, z niewielką prędkością wjeżdżający na stację Bartodzieje.

Z biegiem złamanych szyn

Najczęstsze przyczyny wykolejeń to awarie taboru (np. pęknięcie osi wagonu), zbyt duża prędkość pociągów (np. pokonanie rozjazdu przy jeździe w bok z prędkością dostosowaną do jazdy na wprost), błędy w prowadzeniu ruchu (np. przestawienie zwrotnicy pod przejeżdżającym pociągiem) czy pogarszający się stan techniczny linii kolejowych.

Coroczne raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) wskazują, iż rośnie liczba zdarzeń spowodowanych właśnie złym utrzymaniem nawierzchni torowej: w 2009 r. miały miejsce 44 zdarzenia spowodowane złym stanem nawierzchni torowej, w 2010 r. – 60, a w 2011 r. już 74. Raport na temat bezpieczeństwa na kolei za rok 2012 r. nie został jeszcze opracowany.

W raporcie za 2011 r. czytamy, że spośród 16 zdarzeń, których wyjaśnianie przez spółki kolejowe było dodatkowo objęte – z uwagi na skomplikowany charakter – bezpośrednim nadzorem PKBWK, siedem dotyczyło wykolejeń spowodowanych złym stanem infrastruktury. Mowa między innymi o wypadnięciu z szyn dziewięciu węglarek z powodu złego stanu toru (odcinek Gdańsk Główny – Gdańsk Wrzeszcz, 6 marca 2011 r.), wykolejeniu się lokomotywy i dwóch cystern z benzyną z powodu niewłaściwego stanu nawierzchni torowej (Warszawa Gdańska, 11 marca 2011 r.), wykolejeniu się pociągu towarowego z powodu poszerzonego prześwitu między szynami (Żagań, 23 marca 2011 r.) czy wykolejeniu się pociągu towarowego z powodu złamanej szyny (odcinek Chmielnik – Grzybów, 1 sierpnia 2011 r.).

Prowizoryczne bezpieczeństwo

Jak fatalne jest utrzymanie linii kolejowych, pokazują wykazy ostrzeżeń stałych, zawierające informację o ograniczeniach prędkości oraz ich przyczynach. Wykazy wskazują, że wielu uszkodzeń nawierzchni torowej po prostu się nie naprawia. Jeden z najbardziej szokujących przykładów stanowi „prowizoryczne zabezpieczenie pękniętej szyny" między stacją Grębocice a przystankiem Krzydłowice na linii kolejowej Szczecin – Wrocław. Pęknięta szyna nie została wymieniona od co najmniej roku – jedyne co zrobiła spółka PKP Polskie Linie Kolejowe to wprowadziła ograniczenie prędkości pociągów do 20 km/h. W wykazach ostrzeżeń stałych roi się nie tylko od setek informacji o ogólnie złym stanie infrastruktury („zły stan toru", „zły stan podkładów", „zły stan podtorza", „zły stan techniczny obiektu mostowego", „zły stan przepustu"). Wykazy pełne są również ostrzeżeń o konkretnych uszkodzeniach, które nie zostały niezwłocznie naprawione – jak chociażby takich, przepisywanych od co najmniej roku, adnotacji: „zły stan podkładów, tor po wykolejeniu" (odcinek Nędza Wieś – Nędza), „zużycie szyn" (odcinki linii Łódź Widzew – Kutno), „zły stan iglicy w rozjeździe" (stacja Węgliniec), „obsunięcie się skorupy nasypu" (odcinek Tychy – Łaziska Średnie) czy „osuwisko skarpy nasypu i ławy torowiska" (odcinek Munina – Bobrówka).

Rok 2013 prawdopodobnie będzie kolejnym rokiem wypadających z szyn pociągów. Tak będzie

dopóki nawet podstawowe uszkodzenia infrastruktury nie będą naprawiane, lecz jedynie odnotowywane w kolejnych wydaniach wykazów ostrzeżeń stałych.