

## Ile kosztuje zima?

Zima nie odpuszcza. Co gorsza, za wszystkie utrudnienia, jakie nam funduje, każe sobie słono płacić. Duże koszty w tym sezonie poniosą koleje, zarządcy dróg, samorządy, czyli... my wszyscy.

Tegoroczna zima miała prawo zaskoczyć nie tylko drogowców. I nie chodzi tutaj o jej niespodziewane nadejście, ale o srogość, nieustępliwość i wyjątkową konsekwencję w utrudnianiu nam życia. Skutki takiej aury najbardziej odczuwają samorządy i dziedziny związane z transportem. Dla nich ostra zima oznacza spore wydatki.

### Oblodzone trakcje

Transport kolejowy jest co prawda najmniej podatny na warunki pogodowe, jednak w tym wypadku nie dało się uniknąć trudności. Od 9 do 15 stycznia br. pracownicy PKP Energetyka S.A. pracowali przy odkuwaniu lodu z sieci trakcyjnej, naprawie przepalonych przewodów jezdných i przy usuwaniu powalonych na tory drzew. O zwalczaniu skutków zimy opowiada Marek Sieczkowski, rzecznik prasowy przedsiębiorstwa: - Od 9 do 15 stycznia w południowej Polsce mieliśmy do czynienia z bardzo rzadkim zjawiskiem atmosferycznym występującym raz na kilkadziesiąt lat. Polegało ono na opadach deszczu przy temperaturze około -3 stopni Celsjusza. Padający deszcz natychmiast zamarzał dosłownie na wszystkim, co spotkał na swojej drodze. Niestety, również na urządzeniach elektroenergetycznych zasilających kolej. Na przewodach sieci trakcyjnej grubość lodu sięgała nawet powyżej 30 mm. Słupy energetyczne oraz drzewa pod wpływem ciężaru lodu łamały się jak zapalki. PKP Energetyka S.A. aktywnie uczestniczyła w walce z tym kataklizmem. Na dobę pracowało ponad 300 tylko naszych pracowników (oprócz PKP Energetyka S.A. w usuwanie szkód zaangażowane były również inne podmioty) oraz 24 pociągi sieciowe. Wykonaliśmy ogrom pracy...

Efekty akcji wyglądały następująco:

- usunięcie lodu z 832,26 torokilometrów sieci trakcyjnej (ponad 550 torokilometrów sieci trakcyjnej znajdowało się na głównych szlakach kolejowych) – uszkodzonych było 13 linii średniego napięcia (137,4 km);
- odbudowa i naprawa 145 złamanych słupów linii średniego napięcia i 100 uszkodzonych izolatorów;
- przywrócenie zasilania dla 18 podstacji trakcyjnych (15 z nich nie było zasilanych przez zewnętrznych dostawców).

Jeden pociąg sieciowy usuwał lód z sieci trakcyjnej w tempie około 1 torokilometra na godzinę. Zastosowano różne metody usuwania oblodzenia z przewodów zasilających – m.in. urządzenia do mechanicznego odbijania, ale najskuteczniejszym sposobem okazało się ręczne skuwanie lodu. Szacunkowe koszty poniesione przez firmę tylko w tej akcji wynoszą około 2 150 000 zł.

### Drogi przejezdne

Na cały sezon zimowy i wydatki związane z utrzymaniem dróg w tym czasie (od 15 października do końca marca) GDDKiA przeznaczyła ponad 300 mln zł. Do tej pory wydano około 170 mln zł. Reszta pieniędzy pozostaje do dyspozycji na wypadek powrotu ostrej zimy. Instytucja nie kryje, że mróz i śnieżyce dały się jej we znaki: - Tegoroczna zima była dość ciężka. Do walki z usuwaniem skutków opadów śniegu – zalegającego błota pośniegowego i warstw lodu na drogach krajowych - w zależności od dnia, wysyłane było nawet półtora tysiąca pługów, solarek i piaskarek – mówi Marcin Hadaj, rzecznik prasowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jego zdaniem Dyrekcja jednak poradziła sobie z trudnościami: - Nie zdarzyła się ani jedna sytuacja, w której jakakolwiek droga krajowa byłaby nieprzejezdna ze względu na warunki pogodowe. Firma wprowadziła również udogodnienia dla kierowców podróżujących w trudnych warunkach: - W tym roku po raz pierwszy GDDKiA, za pośrednictwem CB-radia, informowała kierowców lokalnie o sytuacji na drogach krajowych – dodaje Marcin Hadaj.

### Samorządy przygotowane na łatanie

Przypomnijmy, że GDDKiA odpowiada tylko za trasy krajowe i autostrady. Za stan reszty dróg odpowiadają samorządy, które w tym roku też mają co robić. Wyjątkowo mroźna zima w połączeniu z wilgocią spowodowała wiele szkód. Woda drążyła asfalt i ponownie zamrażając rozsadzała go od środka tworząc wyrwy i dziury w nawierzchni. O borykaniu się samorządowców z zimowym problemem świadczy przykład Gdańska. - W tej chwili naprawy są prowizoryczne i polegają na zalewaniu powstałych dziur asfaltem niezależnie od warunków atmosferycznych. Chodzi tylko o to, by otwór się nie powiększał, a kierowcy nie niszczyli na nim zawieszona. Kiedy warunki się poprawią - będzie cieplej i sucho - ekipy

naprawcze raz jeszcze pojawią się w każdym z tych miejsc, by dokonać prawidłowych napraw – tłumaczy Mieczysław Kotłowski, dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku.

Z uwagi na skalę występujących zniszczeń pozimowych, gdańscy drogowcy szacują, że ich naprawa może potrwać nawet do końca kwietnia – pod warunkiem, że do tego czasu zima nie zaatakuje ponownie. Całkowity koszt tych prac – według wstępnych szacunków – to około 3 mln zł, czyli dwukrotnie więcej niż miasto wydało w roku ubiegłym.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że kierowcy, którzy uszkodzili auta z powodu złego stanu nawierzchni mogą domagać się odszkodowania od zarządcy drogi.

Powyższe trudności to oczywiście nie wszystko, bo ostra zima to także obciążenie dla domowych budżetów. Wzrasta zużycie paliw samochodowych i opału, pracodawcy ponoszą dodatkowe koszty w wyniku zwolnień lekarskich, a budownictwo nie może ruszyć pełną parą. Wszystko to sprawia, że klasyczny cytat: „jak jest zima, to musi być zimno (...). Takie jest odwieczne prawo natury” wyjątkowo nikogo w tym sezonie nie śmieszy.