

Łukasz Warzecha: Cztery wątki katastrofy

Obowiązkiem wobec ofiar jest szukanie przyczyn tragedii



Obowiązkiem wobec ofiar jest szukanie przyczyn tragedii

Od soboty w dyskusjach o katastrofie pod Szczekocinami pojawiło się kilka ciekawych wątków.

Wątek pierwszy: to tragedia, dajmy spokój polityce, pochylmy się nad ofiarami.

Dokładnie to samo słyszałem po katastrofie smoleńskiej. To hipokryzja, bo obowiązkiem wobec ofiar właśnie jest szukanie przyczyn tragedii. Te zaś można podzielić na bezpośrednie (np. zła decyzja dyżurnego ruchu) i pośrednie. W przypadku tych drugich niemal zawsze na końcu łańcucha przyczynowo-skutkowego znajdziemy decyzję polityczną. Uciekanie od takich wniosków to uleganie bałamutnemu hasłu Platformy sprzed wyborów samorządowych: „Nie róbmy polityki, budujmy coś tam, coś tam”. Decyzja o wydaniu pieniędzy np. na zbudowanie drogi, a nie modernizację jakiegoś odcinka linii kolejowej to właśnie polityka. Podobnie jak decyzja o zbudowaniu np. boiska, a nie ułożeniu kanalizacji albo zrobieniu chodnika. Ucieczka od polityki jest pozorna i obłudna, ale politycy lubią zasłaniać się „eksperckimi” uzasadnieniami.

Wiemy już, że zatrzymany został jeden z dyżurnych ruchu i zostaną mu postawione zarzuty. Możemy zatem założyć, że bezpośrednią przyczyną katastrofy był popełniony przez człowieka błąd. Ale to nie wyjaśnia sprawy do końca. Bo zachowanie dyżurnego (hipotetyczne)

jest umieszczone w jakimś kontekście. Ten kontekst tworzą m.in. system szkoleń, czas pracy, stan infrastruktury i inne czynniki, które zależą od strategicznych decyzji, podejmowanych przez polityków. Znaczący wskaźnik wskazuje na dramatyczny stan kadr, odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. To także wynika z politycznych decyzji.

Żeby było jasne: ta odpowiedzialność polityczna rozkłada się bardzo szeroko. Oczywiście w ogromnej mierze spada na Platformę – w końcu rządzi ona już pięć lat i obecna sytuacja w Grupie PKP to w wielkiej części skutek podejmowanych przez PO działań. Ale nie bez winy są właściwie wszystkie rządy, a także – co trzeba podkreślić – kolejowe związki zawodowe, które bardzo skutecznie blokowały przez lata jakiegokolwiek próby racjonalizacji zatrudnienia w PKP. Żadna z sił politycznych – wliczając w to obecną opozycję – sprawując władzę nie zdobyła się na konfrontację ze związkowcami ani też nie miała jakiegoś rozsądnego planu przecięcia (bo tu już tylko o przecięciu można mówić) problemów PKP. Proste przekształcenia własnościowe i oddłużanie nic tu nie mogło dać, a czasem prowadziło nawet do absurdów, jak w przypadku powstania Przewozów Regionalnych, przekazanych samorządom bez – na co zwrócił uwagę Grzegorz Kostrzewa-Zorbas – formalnie żadnego majątku, bo wartość zobowiązań przewyższała wartość aktywów.

Ta uwaga nie zmniejsza wagi zastrzeżeń, jakie szef związku zawodowego maszynistów wysunął w głośnym już liście do ministra Nowaka. Generalna teza jest taka, że za liberalizacją rynku przewozów nie poszło stworzenie jednolitych standardów bezpieczeństwa i wymuszenie ich przestrzegania na poszczególnych podmiotach. Tu warto zauważyć, że taki postulat nie jest w sprzeczności z liberalnym podejściem. Liberalizm nie polega na rezygnacji ze standardów, pod warunkiem, że do gry są dopuszczeni na identycznych zasadach wszyscy, którzy je spełniają. Jest to uzasadnione zwłaszcza gdy idzie o bezpieczeństwo ludzi. Kwestią regulatora jest, aby tak ustawić konieczne do spełnienia reguły, żeby nowi gracze na rynku nie byli poszkodowani.

Wątek drugi: katastrofy zdarzają się wszędzie, więc nie lamentujemy.

To oczywiste – zdarzają się i będą zdarzać. Tyle że np. koleje shinkansen w Japonii albo TGV we Francji od momentu swojego powstania nie mają na koncie ani jednej ofiary śmiertelnej (wliczając sytuację, gdy pociąg shinkansen wykoleił się podczas trzęsienia ziemi). Czyli – można.

Nie jestem jednak maksymalistą i nie domagam się, aby polskie koleje były całkowicie wolne od wypadków. Tylko że wybór nie jest zero-jedynkowy: albo wypadki będą, albo ich nie będzie. Liczbę wypadków i zagrożeń można zmniejszać. Jednak technologiczne zapuszczenie i zapóźnienie PKP raczej to uniemożliwia.

Bardzo zabawna była wypowiedź wiceministra transportu, odpowiadającego za kolej, Andrzeja Massela, który uznał lokomotywę EP09 (prowadzącą jeden z pociągów w Szczekocinach) za nowoczesną. Taktownie nie wspomniał o drugiej maszynie, biorącej udział w katastrofie – ET22 (zresztą przeznaczonej do przewozów towarowych), produkowanej od 1969 r. do 1989 r. EP09 to produkt z połowy lat 90., opracowywany jeszcze w Peerelu. (Tu można sobie zobaczyć kabinę tej „nowoczesnej” maszyny, wyposażonej w archaiczny nastawnik jazdy w kształcie kierownicy. Proszę to porównać np. z tym: kabina pociągu ICE, biegnącego przez północną Europę. Komentarz jest zbędny.)

Wiceminister powiedział też kolejną piramidalną bzdurę: że linia, gdzie doszło do katastrofy, ma nowoczesne zabezpieczenia. Polska kolej nie ma żadnych nowoczesnych zabezpieczeń. Ma system sprzed jakichś 50 lat, gdzieś pracujący na nowych urządzeniach. Jeśli słyszymy słowo „modernizacja”, to w polskich warunkach nie oznacza ono, że powstało coś nowego w sensie systemowym. Oznacza tyle, że ten sam od dziesiątków lat system jest obsługiwany przez nowy sprzęt.

W lokomotywach nie ma powtarzaczy sygnałów szlakowych (standard na wielu kolejach, np. w amerykańskim korytarzu wschodnim i na wszystkich szybkich kolejach świata), system radio stop opiera się na

rozwiązaniu technologicznym sprzed kilkadziesiąt lat (m.in. dlatego żartownisiom tak łatwo zatrzymywać pociągi bez powodu – vide przypadek z Warszawy sprzed kilkunastu miesięcy) i w dodatku jest ograniczony zasięgiem radiostacji danej dyspozytorni. Mechanicy regularnie go zresztą lekceważą: kiedy ich lokomotywa zostanie zatrzymana radio stopem, po prostu odłużowują hamulec i jadą dalej, olewając procedury. Wystarczy poczytać fora kolejowe, żeby się o tym przekonać. Jeśli ktoś wyobraża sobie, że gdzieś jest jakaś centrala, gdzie na wielkim ekranie widać położenie każdego pociągu na szlaku, to grubo się myli. Nie ma też oczywiście żadnego systemu, który zapobiegłby skutecznie sytuacji takiej jak spod Szczekocin, gdy dwa pociągi jadą na siebie po jednym torze.

Stworzenie całościowego systemu nadzoru i bezpieczeństwa kosztowałoby oczywiście grube miliardy złotych, których w budżecie nie ma. Warto też przypomnieć szczerze wyznanie ówczesnego dyrektora PKP PLK sprzed kilkunastu bodaj miesięcy, że przywrócenie polskich linii kolejowych do stanu „pierwotnego” (a więc zapewne z okresu ostatnich inwestycji w sieć kolejową, czyli sprzed jakichś 30 lat) kosztowałoby około 40 mld złotych. Pytanie, czy gdyby przekierować znaczną część środków unijnych, których i tak nie jesteśmy w stanie wykorzystać na budowę dróg, właśnie na kolej, nie poprawiłoby to sytuacji. To oczywiście kwestia poważnej, strategicznej decyzji. Należałoby wrócić do stawianego niegdyś przez Centrum im. Adama Smitha pytania, czy w Polsce na pewno potrzebne są autostrady i czy nie należałoby ich zastąpić gęstszą siecią tańszych dróg ekspresowych. Ale to na inną opowieść.

Wątek trzeci: politycy niepotrzebnie pojechali na miejsce tragedii.

Tu bronię przynajmniej premiera i niektórych ministrów. Od polityków ludzie oczekują, że w trudnych momentach będą na miejscu zdarzenia. To oczekiwanie w dużej mierze irracjonalne, ale jest faktem. Nie można wymagać, żeby politycy postępowali wbrew niemu i kręcili bicz na własne plecy.

Owszem, VIP na miejscu katastrofy może utrudnić działania służb, ale czasem może też pomóc. Zwłaszcza w polskich warunkach, gdzie państwo w stanie normalnym nie działa prawidłowo, ale kiedy na plecach siedzi minister albo premier, mogą się znaleźć środki w innym wypadku niedostępne. Przypomina to niestety sytuację z Peerelu. Po katastrofie pod Otłoczynem w 1980 r. obecności I sekretarza Gierka poszkodowani zawdzięczali obfitość lekarstw i środków opatrunkowych.

Obecność na miejscu katastrofy to nie jest jakaś polska specjalność. Przypomnijmy sobie George'a W. Busha, wizytującego tereny zniszczone przez huragan (i zresztą krytykowanego za to, że pojawił się zbyt późno) czy japońskiego premiera, odwiedzającego obszary, przez które przeszło tsunami.

Wątek czwarty: żałoba.

O żałobach, ogłaszanych nadzwyczaj często przez Lecha Kaczyńskiego pisałem wiele razy za jego prezydentury. Zdania nie zmieniłem: uważam, że Lech Kaczyński, w ciągu niespełna pięciu lat ogłaszając żałobę siedem razy, doprowadził do jej olbrzymiej dewaluacji. Trudno mieć dziś pretensję do Bronisława Komorowskiego – on podąża tylko wyznaczonym przez poprzednika szlakiem. Nie może być „gorszy”.

Sprawa jest oczywiście drażliwa, bo przeciwko żałobie wypowiadają się też rozmaite nieciekawe typy, a u podłoża ich argumentacji stoi to, co wcale mi się nie podoba – całkowity brak poczucia wspólnoty i zrozumienia powinności, jakie ze wspólnotowości wynikają. Upieram się jednak, że to skutek szafowania żałobą. Gdyby była traktowana oszczędniej, te głosy sprzeciwu znaczyłyby mniej.

Kryteria jej ogłaszania pozostają zaś skrajnie niejasne i nielogiczne. Od ilu osób ma obowiązywać? Jaka jest zależność między liczbą ofiar a liczbą dni żałoby? Dlaczego żałoba obowiązuje w przypadku nagłej śmierci kilkunastu osób w jednym miejscu, choć tyle samo osób może zginąć na drogach w różnych miejscach w ciągu zaledwie paru dni?

Przypominam, że w II RP żałobę w ciągu 20 lat ogłaszano zaledwie cztery razy – nigdy z powodu katastrof, a wyłącznie ze względu na śmierć wybitnych osobistości. W III RP było to aż 14 przypadków, z czego mnie uzasadnione wydają się dwa: śmierć Jana Pawła II i katastrofa pod Smoleńskiem.

Łukasz Warzecha

Salon24