

Cuda przed-wigilijne!

Wpisany przez Piotr Stygienko
poniedziałek, 27 grudnia 2010 19:49

Trudno siedzieć cicho i nie skomentować tego, co dzieje się wokół kolei, w ostatnich dniach. „Chaos na kolejach”, „Prezesi zostaną ukarani”, „Wotum zaufania dla ministra infrastruktury” - krzyczy prasa. To wszystko to skutek pęknięcia wrzodu zwanego koleją 12.12.2010 r. Problemy na kolei to jednak nie skutek nowego rozkładu jazdy, obecnego ministra infrastruktury, czy opadów śniegu. To skutek systematycznego niszczenia transportu szynowego, który rozpoczął się już w latach 90-tych ubiegłego wieku. Cały problem jak sądzę, zaczął się przez przekonanie, że PKP musi być zwykłą firmą rynkową, w której najważniejszy jest zys. Tak więc podzielono PKP na różne spółki. Potem pozbyto się ich części, nie myśląc o konsekwencjach. Uznano, że działać one muszą na zasadzie konkurencji. Przewozy Regionalne spadły na głowę samorządom. To pogorszyło, zamiast poprawić sytuację. Prezesi i władze doszły do wniosku, że ważniejsze są pociągi dużych prędkości. Tak narodziła się obecna kolej, będąca zlepkiem cudów, sprzeczności i prywaty.

Przewozy Regionalne :

Przewoźnik określany mianem samorządowego. Chodzi o to, że świadczy usługi przewozowe na zlecenie samorządów. Ale dlaczego Grupa PKP, pozbyła się spółki mającej najwięcej pociągów i pasażerów? Zapewne dlatego, że więcej pociągów stwarza więcej problemów, a więcej pasażerów to więcej niezadowolonych klientów. Samorządy natomiast, były całkowicie nieprzygotowane na przyjęcie niechcianego dziecka. Wydaje się, że i w samorządach zauważono tę samą zależność, mniej pociągów – mniej problemów, mniej pasażerów - mniej niezadowolonych wyborców. Ponadto po zrzuceniu obowiązków na samorządy, nie rozwiązano kwestii ich finansowania.

InterCity :

Ten przewoźnik jako bardziej prestiżowy pozostał w Grupie PKP. Spółka jest tak prestiżowa, że niewiele pracy wkłada w najtańsze w swojej ofercie pociągi, czyli TLK (tanie linie kolejowe), które tanie nie są - chyba, że porównamy je do innych pociągów IC. Ich standard pozostawia wiele do życzenia: przepełnienie, częste awarie ogrzewania, brudne toalety. Jednak mimo wszystko to spółka o dużych ambicjach.

Polskie Linie Kolejowe :

Cuda przed-wigilijne!

Wpisany przez Piotr Stygienko
poniedziałek, 27 grudnia 2010 19:49

To najważniejsza spółka. Jej działalność wpływa na wszystkich przewoźników kolejowych w Polsce. Firma ta pożera ogromne pieniądze z: budżetu, UE i przewoźników, dając za to nie wiele. Dworce i przystanki kolejowe, bez normalnej poczekalni, ławki czy toalety. Brak koszy na śmieci a oświetlenie w niektórych miejscach tylko jeżeli pociąg się nie opóźni (czasowe). Prędkość na niektórych odcinkach czynnych linii 20 km/h. Do tego większość opóźnień to nie wina spółek przewozowych a właśnie PLK (nie odśnieżone tory, zamrożone zwrotnice, remonty) i inne.

Kolej Dużych Prędkości :

To nowy, dosyć zabawny pomysł narodzony na linii PKP-władza. Zabawny dlatego, że jeżeli pociągi w Polsce jeżdżą 20 km/h to 250-400 km/h wydaje się przesiadką z hulajnogi na odrzutowiec. Jednak gdyby przyrzeć się temu bliżej, można domyśleć się skąd ten pomysł. Ważni ludzie lubią należeć do elitarnych klubów. Dlatego VIP-y z naszego kraju chcą być w elitarnym klubie państw posiadających KDP - prawdopodobnie niektórzy posłowie (jeżdżący koleją za darmo) i prezesi dużych spółek, będą głównymi klientami szybkiej kolei. Prezesi nawet udali się do Chin Ludowych szukać inspiracji do projektu. Polecam takie rozwiązania jak wykorzystanie pracy niewolniczej przy budowie infrastruktury, czy 12 godzinnego dnia pracy dla zatrudnionych. Poza tym miałem nadzieję, a tego w prasie nie ogłoszono, że prezesi pojechali do Chin pociągiem (jest połączenie z przesiadką w Moskwie). Podobno na budowie KDP skorzystamy wszyscy, gdyż skróci się czas przejazdu, ale czy również Jan Kowalski dojeżdżający codziennie do pracy z Sochaczewa do Warszawy, albo Kwiatkowski zamieszkały w Krotoszynie a pracujący w Lesznie? Obawiam się, że uruchomienie szybkich pociągów spowoduje likwidację tańszych pociągów na pokrywających się trasach stanowiących konkurencję, a także zapomnienie o innych pociągach wożących tych biedniejszych i mniej ważnych dla prezesów pasażerów.

Debata prasowo-telewizyjna zeszła na ukaranie winnych chaosu na kolei. I słusznie trzeba ukarać : posłów, ministrów, premierów, prezesów spółek PKP, włodarzy samorządowych z lat 1990 – 2010 r. bo niewątpliwie są winni za sytuację na kolei. Ale przede wszystkim zamiast bredzić i rozmyślać temat, należy zająć się poprawą sytuacji.

Kolej dla ludzi, klientów, pasażerów i bogatych i tych biedniejszych, a nie dla „kasy”, bo tak się nie da a czasy są takie, że ludzie muszą się przemieszczać. Nie niszczy tego co jest. Niech pociągi jeżdżą 120-200 km/h (taką prędkość z powodzeniem można rozwinąć przy zastosowaniu tradycyjnych składów). Następnie budujemy KDP i wyrzucamy pieniądze w błoto.

Cuda przed-wigilijne!

Wpisany przez Piotr Stygienko
poniedziałek, 27 grudnia 2010 19:49

[>> do góry](#)