

Dworzec mój widzę okropny

26 września 2021

Dopóki PiS obiecuje, nie jest źle. Najgorsze, że czasem bierze się za realizowanie tego co obiecał.

Władza zapowiada, że ubogaci kraj o nowe dworce kolejowe. Mają być ekologiczne, dostosowane dla niepełnosprawnych, a nade wszystko wyposażone w rozwiązania znacznie zmniejszające koszty eksploatacji. Woda deszczowa wykorzystywana w nich będzie do spłukiwania toalet. Na dachach zamontowane zostaną panele fotowoltaiczne. No i będą ogrzewane za pomocą pomp ciepła. Nie zabraknie w nich dostępu do WiFi, a każdy dworzec będzie miał parking dla rowerów.

Technologia komiczna

Te nowoczesne dworce mają występować w dwóch rodzajach. Pierwszy o kryptonimie IDS – A, ma powstawać w miejscowościach bardzo niedużych. I dlatego będzie sobie liczył 29 metrów kwadratowych. Na tej powierzchni – jak zapowiada PKP – powstanie „kompleks toalet” oraz ogrzewana poczekalnia z siedziskami. A ponieważ kolejowa perełka architektoniczna poza toaletami będzie składała się ze szklanych ścian, to określenie dworzec kolejowy jest w kontekście takiej wiaty dla podróżnych, nader interesujące. Szczególnie, że taka szopka kosztuje ok. 3 mln zł. Znaczący około 100 tys. zł za metr kwadratowy pod oszkloną wiatą.

Co innego jeśli miejscowość jest większa. Wtedy, przy peronie, PKP walczy IDS – B. Dworzec, że ho, ho. O całych 72 m. kw. Na których będzie wszystko, znaczący kasa biletowa, klimatyzowana poczekalnia, „kompleks toalet” oraz „niewielka przestrzeń komercyjna”. Taka oto budowla ze szkła, aluminium i plastiku ubogaci krajobraz polskiej prowincji po tym, jak PKP zapłaci za jej postawienie 5 mln zł.

Dla inwestora pieniądze się jednak nie liczą, bo po pierwsze rządowy „Program Inwestycji Dworcowych to największa modernizacja polskich dworców w historii”, a po drugie 80 proc. środków na akwaria za miliony, daje Bruksela. A skoro tak, to co szkodzi PKP nazwać przystanek Innowacyjnym Dworcem Systemowym i strzelić go do 2023 roku w zatrważającej liczbie 40 sztuk?

Nieustająca Włoszczowa

Nowe przystanki, to ledwie jedna piąta tego co w ramach Programu Inwestycji Dworcowych chce zrobić władza. Bo ona chce takich placówek kolejowych odnowić i wybudować w latach 2016–2023 – dwieście. I nawet zgromadziła ponoć na to z budżetu i dotacji unijnych 1,5 mld zł. Na półmetku widać, że nawet wydawanie kasy na przepłacane projekty, władzy nie wychodzi. Do tej pory wydano na „dworce” ledwie 115 mln zł. W taki choćby dworzec we Włoszczowie włożono dwa alfa temu, ponad 56 mln zł. Za tę kasę zrobiono podziemne przejście dla pieszych pod torami stacji i dorobiono jeden peron wyposażony w wiaty i ławki. PKP chwaliła się też tym, że na nowym podjeździe dla pociągów stanęły tablice z nazwą stacji oraz informacje o rozkładzie jazdy. Żeby tam... Perony wyposażone zostały w antypoślizgową nawierzchnię oraz ścieżki naprowadzające dla niedowidzących.

„Przebudowa stacji wpłynęła na zwiększenie się przepustowości linii, co pozwala na jazdę większej liczby pociągów” – chwalili się w mediach kolejowi oficjele. Aż w kwietniu tamtego roku przestali, bo w Sejmie złożono interpelację z pytaniem, dlaczego PKP skasowała zatrzymywanie się we Włoszczowie jedyne pociągu, który mógł dowozić pasażerów do roboty, albo na uczelnię w Krakowie. Takiego znaczy, który z Włoszczowy pod Wawel odjeżdżał w okolicach godz 7:00. Ponieważ stacja we Włoszczowie to dla PiS nie byle co, to PKP przywróciły pociąg szybciej niż poleciały głowy. Nagłośnienie sprawy w Sejmie, dało więcej, niż dwa lata molestowania przez

miejscowego suwerena, władz państwowego przewoźnika.

Dopieszczanie Włoszczowian trwa. W kilkanaście miesięcy po poprzednim remoncie, PKP wysupłały kolejne pół miliona zł i biorą się za przebudowę samego dworca. Za tę niewielką – w stosunku do wiat – kasę, zamierzają zrobić poczekalnię, kasę, toalety i lokal komercyjny. A na zewnątrz strzelić zadaszony parking dla 10 rowerów i stanowisko doładowania aut prądem. Co większość podróżnych – podjeżdżających samochodami i nie potrzebujących kas ani poczekalni – ma gdzieś.

Galernicy z odsieczą

Prawie 90 proc. miejsc gdzie pasażerowie wsiadają i wysiadają z pociągów to po prostu przystanki. I wszystko, co się na nich powinno znajdować, poza miejscem chroniącym od deszczu i wiatru, to przesada. Z wyjątkiem rzecz jasna tego co w miastach nazywa się P&R. Czyli parkingu, gdzie można dojechać samochodem i przesiąść się z niego do komunikacji zbiorowej. Tymczasem ten właśnie kluczowy aspekt w projektach PKP niemal nie występuje. Nikt we władzach spółki nie wpadł na pomysł, by dogadać się z władzami wsi i miasteczek i dokonać zamiany leżącej obok ziemi kolejowej, na należący z reguły do gmin teren przez wejściem na stację kolejową. I dlatego w wielu wsiach, ludzie nie jeżdżą pociągami tak jak by mogli, bo nie mają gdzie zostawić samochodu.

To nie jedyny przejaw braku kompleksowego myślenia w PKP. Trzeba však pamiętać, że co dziesiąta stacja, to skrzyżowanie linii. Miejsce, gdzie trzeba poczekać na przesiadkę. Czekanie na przesiadkę może zająć nawet parę godzin. A w tym czasie podróżnego można wydoić na tysiąc sposobów. Wpadli na to w Krakowie. W Warszawie też i nawet w Łodzi. Po czekających na pociąg, wyciągnęły łapę galerie handlowe, które za własną kasę zbudowały część infrastruktury wokół dworców. Warszawskie Złote Tarasy na Centralnym, czy Warszawa Wileńska pokazały, że inwestowanie biznesu handlowego w miejscach, przez które

przewalają się dziennie tysiące klientów PKP, jest bardziej niż sensowne. Ale nie dla PKP. Bo nie zdarzyło się, żeby to to kolejarze szukali współpracy z właścicielami galerii. Tak samo jak prawie nigdy państwowy przewoźnik nie uderza do władz samorządowych. No chyba, że chodzi o dofinansowywanie biletów dla uprzywilejowanych. Połączenie dużych kolejowych węzłów przesiadkowych z galeriami handlowymi, rozwiązało kolei kwestie zarówno toalet, jak i poczekalni. Właściciele galerii dworcowych zadbali nawet o to, żeby kolejarze mieli wystarczającą liczbę kas i punktów informacyjnych. Dlaczego z tego pomysłu nie skorzystał nikt przy tworzeniu planu wydawania 1,5 mld zł na odnawianie stacji kolejowych?

Żeby mieć na co płacić

Albo nawet – jak w Koszalinie – budowany od nowa. Bo mimo, że był wpisany do rejestru zabytków, to władza go stamtąd wykreśliła i rozpirzyła. Więc teraz PKP wybuduje dworzec za swoje, czyli nasze pieniądze. Koszalin Pipidową nie jest. Codziennie przez stację przewalają się tysiące osób. Nikt nie pomyślał, żeby zamiast wydawać 20 mln zł (czyli jakoś śmiesznie mało za nowkę sztukę), wpuścić w roli finansującego budowę, jakiegoś inwestora. A chętni by się znaleźli. Tyle, że PKP nie może przecież wspierać obcego kapitału budującego galerie, bo to wbrew ideologii PiS. Więc w Koszalinie powstanie prowizorka, która nie dość, że będzie taka sobie dla podróżnych, ale na dodatek obciąży kolej koniecznością płacenia milionów na jej ogrzanie i utrzymanie.

W Białymstoku z dworca zrobili muzeum. Za 31 mln zł przywrócono mu wygląd, jaki miał w 1862 roku. O tym, co będzie za kilka lat, gdy w PKP minie zapał do remontowania dworców, a na dodatek skończy się unijna kasa na kolej, nikt nie pomyślał. A wystarczyłoby, żeby przestać się wygłupiać, dokonać aktu darowizny zmieniając właściciela z PKP na Ministerstwo Kultury i z dworca zrobić prawdziwe, będące na garnuszku państwa, muzeum.

Malowanie zwłok

Wśród 200 przebudowywanych i budowanych przez PKP dworców ponad połowa jest wpisana do rejestru zabytków. To zaś oznacza, że kolej nie może zrujnowanych budowli rozebrać i postawić tam szklanych kurników. Kolejarze muszą zatem utrzymywać nieprzystającą do teraźniejszości fikcję i pakować pieniądze w rewitalizację i utrzymywanie niepotrzebnych gigantów. Zamiast pozbyć się strupa na rzecz gmin oferując im jako bonus załatwienie dotacji na modernizację, PKP przepompowuje kasę do kieszeni zaprzyjaźnionych firm remontowych. W Raciborzu ponad 700 tys zł. W Dąbrowie Górniczej 873 tys zł. W Czechowicach-Dziedzicach – 2 mln zł. W Suwałkach nieco ponad 600 tys. zł a w Szczecinie-Dąbiu prawie 1,5 mln zł. Kwoty, jak widać, nie zwałają z nóg. Chyba, że ... się je zestawia z milionami zł na wspomniane wcześniej szklane wiaty.

Zwłaszcza, że realne koszty remontów zabytkowych dworców są zupełnie inne.

Bo gdy władze Rudy Śląskiej odkupiły od PKP w 2016 roku za blisko milion złotych miejscowy dworzec, to koszt prac przerabiających go na bibliotekę przekroczył na 8,6 mln złotych.

I dlatego w Olkuszu mają rację, gdy śmieją się z obietnic PKP, że jak w tamtejszą ruinę dworca kolej włoży kilkaset tysięcy złotych, to budynek będzie wyglądał jak po wybudowaniu go w 1885 r.

Rok wcześniej obiecywano im przecież, wymianę dworcowego dachu. A ta skończyła się na tym, że mimo zamknięcia budynku i łożenia po dachu przez rok fachowców, nawet metr kwadratowy jego poszycia się nie zmienił.

Autorstwo: Tomasz Borowiecki

Źródło: Trybuna.info