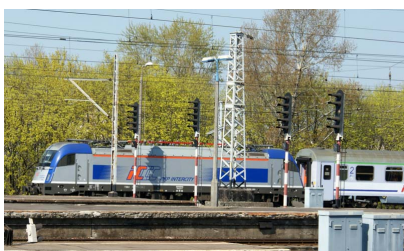


Na czas piłkarskich mistrzostw kolej chce zamaskować zrujnowane dworce kolejowe

Karol Trammer, „Z Biegiem Szyn”

(tekst pochodzi z dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nr 53, maj-czerwiec 2011)

<http://www.zbs.net.pl/>



To wielka szansa cywilizacyjna dla Polski. I dlatego uznajemy organizację tej imprezy za jeden ze swoich głównych priorytetów – powiedział premier Donald Tusk o piłkarskich mistrzostwach Euro 2012, wygłaszając w 2007 r. expose na początku swojej kadencji. Premierowi wtórują urzędnicy odpowiedzialni za przygotowanie turnieju: – Euro 2012 potrwa tylko trzy tygodnie. Infrastruktura – autostrady, drogi ekspresowe, rozbudowane i wyremontowane drogi i lotniska, wreszcie stadiony – będzie nam służyć przez wiele, wiele lat – stwierdził Marcin Herra, prezes spółki PL.2012, która koordynuje polskie przygotowania do mistrzostw.

W połowie kwietnia 2011 r. minęły cztery lata od powierzenia Polsce i Ukrainie organizacji Euro 2012. Im jednak bliżej do inauguracyjnego meczu, tym coraz mniej realna staje się wizja przyspieszenia modernizacji infrastruktury za sprawą organizacji mistrzostw. – Euro 2012 miało być dla Polski skokiem cywilizacyjnym, dzięki któremu powstaną nowe drogi, nowoczesne dworce i infrastruktura. Tymczasem Polakom po mistrzostwach zostaną tylko stadiony – powiedziała Elżbieta Jakubiak, posłanka ugrupowania Polska Jest Najważniejsza, była minister sportu.

▣ **Osiem nowych wagonów na Euro**

Jasne jest już, że przygotowania do Euro 2012 nie zostaną wykorzystane do unowocześnienia parku taborowego polskich kolei. Tymczasem średni wiek wagonów PKP Intercity wynosi 26 lat, natomiast wagony Przewozów Regionalnych liczą sobie średnio 33 lata (dane Urzędu Transportu Kolejowego). Andrzej Massel, wiceminister infrastruktury ds. kolei, odpowiadając na interpelację posła Jacka Osucha, stwierdził: „Przewoźnicy kolejowi, z uwagi na sytuację finansową, nie będą dokonywać wyraźnie zwiększonych zakupów ani modernizacji taboru pasażerskiego z przeznaczeniem go do obsługi turnieju Euro 2012. Rozważana jest natomiast możliwość czasowego wypożyczenia taboru od operatorów kolei czeskich, słowackich i niemieckich”. Z odpowiedzi wiceministra Massela wynika ponadto, że spółka PKP Intercity przed mistrzostwami planuje zakupić jedynie osiem nowych wagonów.

Ministerstwo Infrastruktury zakłada, że przewozy związane z Euro 2012 opierać będą się na normalnym ruchu pociągów. „Już w obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy około 100 pociągów w dobie łączy miasta-gospodarzy” – czytamy w odpowiedzi na interpelację poselską. – „Kluczowi przewoźnicy kolejowi, w tym głównie PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne, będą więc bazować na istniejących połączeniach”.

Polska część mistrzostw Euro 2012 odbywać się będzie na stadionach w Gdańsku, Poznaniu, Warszawie oraz Wrocławiu. Prognozy spółki PL.2012 przewidują, iż 55% kibiców zamierza między tymi miastami poruszać się koleją.

### ▣ **Jak przespać wielką szansę cywilizacyjną**

Nie ma już co liczyć na to, że za sprawą Euro 2012 rozsiane po sieci kolejowej dworcowe rudery zyskają nowy blask. Znajdujące się w najgorszym stanie budynki dworcowe mają bowiem zostać ukryte przed odwiedzającymi Polskę kibicami. I tak oto spokojnie prześpią swoją „wielką szansę cywilizacyjną”.

W Grupie PKP zrodził się mianowicie pomysł, aby dworcowych ruder położonych wzdłuż ważniejszych linii kolejowych nie remontować, lecz na czas mistrzostw po prostu je... zamaskować. Tak ma stać się z dworcami na linii Zgorzelec – Wrocław, biegnącej od granicy z Niemcami – Chyba trzeba je będzie jakąś siatką zasłonić – stwierdził w rozmowie z „Gazetą Wrocławską” Kazimierz Peryt, dyrektor ds. Euro 2012 w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe.

Problemy są również z głównymi dworcami. Warszawa Wschodnia – najbliższa stołecznemu Stadionowi Narodowemu stacja obsługiwana przez pociągi dalekobieżne – zostanie wyremontowana jedynie częściowo. Choć trwa przebudowa hal dworcowych, to przed mistrzostwami nie uda się już wyremontować znajdujących się w fatalnym stanie peronów oraz przejść podziemnych. – Rozpoczynanie prac w szerokim zakresie groziłoby zakłóceniami w czasie mistrzostw – stwierdził rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury Mikołaj Karpiński

(cytat za „Gazetą Wyborczą”) na kilka dni przed czwartą rocznicą powierzenia Polsce organizacji mistrzostw. Cóż, czas się przyzwyczajać do najróżniejszych wymówek tłumaczących rezygnację z kolejnych inwestycji.

### Szybciej, czyli wolniej



Niektórzy, zamiast uciekać się do wymówek, wolą po prostu przemilczeć coraz bardziej niewygodne fakty. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe co kilka miesięcy prezentuje materiał „Stan przygotowań polskiej infrastruktury kolejowej do Euro 2012”. Materiał ten w wersji ze stycznia 2010 r. zawierał mapę przedstawiającą dane na temat czasów jazdy koleją między miastami-gospodarzami. Zakładane przez PKP PLK czasy jazdy po liniach poddanych modernizacji przed Euro 2012 nierzadko jednak okazały się gorsze od tych osiągniętych w połowie lat 90. Przykładowo przewiduje się, że z Poznania do Wrocławia w 2012 r. uda się przejechać w 2 godz. 4 min. Tymczasem pociągi InterCity „Ślęza” i Express „Słowacki” w ramach rozkładu jazdy 2001/2002 pokonywały tę relację w 1 godz. 43 min. W tej sytuacji spółka PKP PLK postanowiła już nie prezentować zakładanych czasów przejazdu między miastami-gospodarzami – materiał „Stan przygotowań polskiej infrastruktury kolejowej do Euro 2012”, począwszy od wersji z czerwca 2010 r., w ogóle nie zawiera danych na temat czasów jazdy planowanych do osiągnięcia w podczas mistrzostw.

Kolejne projekty znikają z planów inwestycyjnych. Mimo to za Euro 2012 i tak przyjdzie nam srogo zapłacić. Jak poinformował na antenie Polskiego Radia, Adam Olkowicz, dyrektor turnieju z ramienia Polskiego Związku Piłki Nożnej, wszystkie inwestycje związane z Euro 2012 w sumie kosztować będą około 80 mld zł. Tymczasem według wyliczeń ekonomistów z Uniwersytetu Łódzkiego, Uniwersytetu Jagiellońskiego oraz Szkoły Głównej Handlowej, produkt krajowy brutto Polski – dzięki organizacji w naszym kraju Euro 2012 – zyska na przestrzeni lat 2008-2020 27,9 mld zł. Bilans osiąga ponad 50 mld zł na minusie.

Im bliżej do mistrzostw Euro 2012, tym coraz więcej wskazuje na to, że wielki skok cywilizacyjny – jakim dla Polski miała być organizacja turnieju – okaże się skokiem w przepaść.