

Trasa Ostrów Wlkp. – Leszno – Głogów stanowi część dwutorowej linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice (wraz z odcinkami Durzyn – Krotoszyn, linia nr 815 oraz Krotoszyn – Osusz, linia nr 816). Jest to linia o znaczeniu państwowym, która w ostatnim czasie niestety coraz bardziej traci na znaczeniu. Widoczna jest postępująca degradacja infrastruktury kolejowej, jak i niezadowalająca oferta przewozów pasażerskich, lub ich brak (odcinek Leszno – Głogów). Pośród tych wszystkich zmian na gorsze, dla przeciętnego pasażera widoczne są jednak też i zmiany na lepsze. Chodzi tu przede wszystkim o modernizacje trzech spośród czterech głównych dworców na tej trasie.

W ostatnich dniach grudnia 2011 r. zakończyła się długo oczekiwana modernizacja dworca w Ostrowie Wlkp. Trzeba przyznać, że obiekt po remoncie prezentuje się znakomicie, jest spora różnica w stosunku do tego, co było. Kosztem niecałych 7 mln zł zmieniono dosyć znacznie wnętrze hali głównej, wymieniono instalacje, stolarkę okienną i drzwiową, odnowiono elewację, zbudowano zadaszenie nad przejściem na perony oraz zmodernizowano pomieszczenia biurowo-socjalne i część gastronomiczną dworca. Standard obsługi pasażera istotnie się zatem poprawił, choć pewne mankamenty jednak pozostały. Chodzi tu głównie o system informacji wizualnej, który jest zbyt „skromny” w stosunku do jakości całej odnowionej przestrzeni dworca. Brakuje dużych, widocznych wyświetlaczy o przyjazdach i odjazdach pociągów. Zamiast tego pasażerowie mają jedynie mało-formatowe plakaty umiejscowione tylko w jednym miejscu (obok kas). Nie zmienia to jednak zasadniczo ogólnego odbioru zmodernizowanego dworca ostrowskiego, który jest zdecydowanie na plus. Dodać tu jeszcze należy, iż kończy się także remont peronu przylegającego do budynku. Na poprawę estetyki pozostałych przyjdzie jednak jeszcze poczekać.Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja na kolejnym węzłowym dworcu na tej trasie. Z roku na rok Krotoszyn staje się, niestety, coraz większą prowincją kolejową. Ubywa połączeń, dworzec i jego otoczenie są w coraz bardziej opłakanym stanie. Mimo, że nominalnie jest tej samej klasy, co ostrowski (kategoria „C”), to różnica między nimi jest aktualnie kolosalna. Przez wiele lat zaniedbywany, w dużej mierze opustoszały, krotoszyński obiekt najlepsze lata ma już dawno za sobą. W chwili obecnej na dworcu działa kasa spółki „Przewozy Regionalne” (czynna coraz krócej – obecnie od godz. 5.00 do 16.50 od poniedziałku do soboty oraz od 8.00 do 19.00 niedziele i święta), sklep motoryzacyjny (w miejscu byłego baru) oraz poczta. Od prawie dwóch lat nieczynne są natomiast toalety. W ostatnim czasie ustawiono przed dworcem toaletę przenośną typu „TOI TOI”, ale to wciąż daleko do normalnych standardów cywilizacyjnych, które powinny obowiązywać na stacji węzłowej. Z punktu widzenia pasażera istotny jest także wygląd poczekalni oraz stan peronów. Tu również nie jest najlepiej. Poczekalnia parę lat temu zmniejszona, dziś jest niedogrzana, a wieczorem niedoświetlona. W przejściu podziemnym straszą odrapane ściany (ślady po graffiti) oraz wybrzuszone płytki na podłodze. Na peronach największym mankamentem są przeciekające wiaty (woda kapie m.in. na instalacje oświetleniowe). Do tego dodać należy nienajlepszy system informacji wizualnej (kiedyś była duża tablica przyjazdów i odjazdów pociągów, dziś mała kartka z nie zawsze

aktualnym rozkładem jazdy). Całości smętnego krajobrazu dopełnia szarość podniszczonej elewacji oraz zdewastowane i niezagospodarowane otoczenie dworca. W budynku parę pomieszczeń zajętych jest jeszcze przez kolejowe spółki, zaś reszta wolnych lokali przeznaczona jest na wynajem. Ale póki co, chętnych specjalnie nie widać. Przejęciem dworca zainteresowane są natomiast władze Krotoszyna, które deklarują utrzymanie dotychczasowej funkcji obiektu. Część pomieszczeń byłaby przeznaczona na cele usługowe. Po niezbędnym remoncie, na dworcu znalazłoby się ponadto miejsce na siedziby organizacji pozarządowych. W chwili obecnej to jedyna szansa na uratowanie obiektu przed dalszą degradacją, bowiem na solidny remont, czy modernizację ze strony właściciela dworca (PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe) w najbliższym czasie nie ma co liczyć. Również pod względem połączeń Krotoszyn, niestety trochę odstaje. W nowym rozkładzie 2011/12 ubyło pociągów z Wrocławia i Poznania. Po godz. 16-tej nie ma już żadnych pociągów z Krotoszyna do Jarocina, czy Oleśnicy. „Skąpy" rozkład tłumaczy się oczywiście brakiem odpowiedniej ilości pasażerów. Jednak można odnieść wrażenie, że mamy tu do czynienia z celowym wygaszaniem popytu tak, aby uzasadnić potrzebę przekształcenia linii nr 281 Oleśnica – Chojnice na dedykowaną dla ruchu towarowego. To z pewnością zła perspektywa dla mieszkańców Krotoszyna (głównie studentów), którzy mają sporo spraw do załatwienia w odległych o 98 km Poznaniu i Wrocławiu. Oczywiście sporym ograniczeniem jest tu czas przejazdu do tych ośrodków (zwłaszcza Wrocławia) z uwagi na kiepski stan torów (ograniczenia do 40 km/h). Niemniej jednak, gdyby trochę wyremontować ten szlak (na 2012 r. przewidziane są pewne prace torowe na odcinku Oleśnica – Zduny) mógłby się on stać realną i ciekawą alternatywą dla linii Poznań – Leszno – Wrocław. Dodać należy, iż w promocję połączenia przez Krotoszyn bardzo zaangażował się Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, który wspiera poszczególne gminy na tej trasie zabiegające o poprawę swej dostępności komunikacyjnej. Dużo lepiej przedstawia się sytuacja na drugiej linii przechodzącej przez Krotoszyn. Od 1 czerwca 2011 r. na trasie Ostrów Wlkp. – Leszno kursują pociągi nowej spółki „Koleje Wielkopolskie". W obecnym rozkładzie 2011/12 udało się utrzymać wszystkie 7 połączeń obsługiwanych przez autobusy szynowe należące do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Nowy przewoźnik otrzymał spory kredyt zaufania ze strony pasażerów, mających już dosyć „kolejowej komunikacji autobusowej (zastępczej)", która w przeszłości już nie raz miała miejsce. Oczekiwania odnośnie punktualności, czystości a nade wszystko niezawodności są spore, dlatego z całą pewnością warto dać szanse KW na poprawę jakości usług. O ile na linii Ostrów Wlkp. – Leszno możemy mówić o ustabilizowaniu rozkładu (choć przydałyby się dłuższe relacje międzywojewódzkie, jak np. kursujący parę lat temu pociąg Leszno – Łódź Kaliska), tak na linii Leszno – Głogów pasażerowie przeżyli spore rozczarowanie. Od nowego rozkładu przestały bowiem kursować pociągi na tej trasie. Powodem jest tutaj brak zainteresowania ze strony samorządów wojewódzkich finansowaniem połączeń na tej linii. Przebiega ona przez obszar trzech województw, co w przeszłości, jak i obecnie powoduje problem z odpowiednim porozumieniem się w tej sprawie. Województwo Dolnośląskie chciało utrzymania połączeń, lecz Lubuskie i Wielkopolskie nie wyraziły takiej woli. Innym z powodów jest to, że na tej trasie jeździły szynobusy z godłem Wielkopolski, które teraz obsługują nowe połączenia Kolei Wielkopolskich. Przewozy Regionalne natomiast nie posiadają dostatecznej ilości taboru, aby obsłużyć odcinek z Leszna do Głogowa. Poza tym warto wspomnieć tutaj o katastrofalnym stanie torów na odcinku Głogówko – Głogów (ograniczenia do 20 km/h!), co zdecydowanie podnosi czas przejazdu. Ten fragment linii jest w tak kiepskim stanie, że jeśli w przeciągu najbliższych paru lat nie znajdą się środki na jego remont, grozi mu śmierć techniczna i Polskie Linie Kolejowe

będą zmuszone zamknąć ten odcinek dla wszelkiego ruchu. Jest to sytuacja bardzo niepokojąca, zważywszy, że mimo wszystko jest to linia o znaczeniu państwowym. Wielu pasażerów z nostalgią wspomina czasy, kiedy jeździł tędy pociąg pospieszny Żagań – Zielona Góra – Głogów – Leszno – Krotoszyn – Ostrów Wlkp. – Warszawa Wsch. (do 2002 r.). Sporo było też pociągów relacji Głogów – Krotoszyn / Ostrów Wlkp. Kursowały też inne pociągi pospieszne (np. „Zielonogórzanin" Ostrów Wlkp. – Zielona Góra). Jednak postępująca degradacja stanu technicznego linii systematycznie wydłużała czasy przejazdów, a co za tym idzie także i odpływ pasażerów. Przykro było patrzeć jak na odcinku Głogówko – Głogów wyłączono z eksploatacji drugi tor (parzysty), który stopniowo zarastał i do niczego się już nie nadawał. Przykro było obserwować jak elementy konstrukcyjne przęseł mostu przeznaczone do wymiany, zgromadzone na stacji Grodziec Mały, stopniowo niszczały i coraz bardziej rdzewiały. A sam przejazd po mostach na Odrze odbywał się z pewnym dreszczykiem emocji, gdy się spoglądało na jego fatalny stan. Być może sytuacja na tej linii wyglądałaby o wiele lepiej, gdyby zgodnie z planem na początku lat 90-tych zelektryfikowano odcinek Krotoszyn – Głogów. Tak się jednak nie stało i dzisiaj kolej jest w tym rejonie w odwrocie. Mieszkańcy Głogowa nie mogą już dojechać do Poznania przez Leszno, czeka ich dłuższa wyprawa przez Zieloną Górę. Upadek kolei symbolizuje też pomysł władz miasta, aby w miejscu nieczynnego toru na mostach przez Odrę uruchomić tymczasową przeprawę drogową. Prezydent Głogowa podpisał pod koniec 2010 r. stosowne porozumienie z PLK. Kosztem ok. 5-6 mln zł na jednym z torów ma powstać jednokierunkowa jezdnia (na drugim torze nadal odbywałby się ruch kolejowy). Jednak pomysł ten ma spore grono krytyków i czy faktycznie kolej w Głogowie jeszcze bardziej się „cofnie", czas pokaże. Pasażerowie w Lesznie i Głogowie z pewnością będą za to mogli cieszyć się ze zmodernizowanych dworców. Właśnie dobiega końca remont dworca w Lesznie. Kosztem 6,5 mln zł zmieniono wygląd hali głównej, wymieniono okna i drzwi, instalacje, zbudowano nowe toalety, a całość budynku pokryto nową, efektowną elewacją. Obiekt przystosowano do obsługi osób niepełnosprawnych, uporządkowano także całą przestrzeń ogólnodostępną i komercyjną. Wnętrza będą teraz bardziej przestronne, znajdzie się w nich miejsce dla kilku lokali handlowych. Zamontowano ponadto nowy system informacji wizualnej oraz monitoringu. Ta zmiana z pewnością cieszy oko pasażera, tym bardziej, że modernizację dworca zsynchronizowano z remontem przyległego doń placu (jak i całej ul. Dworcowej). Do pełni szczęścia zabrakło jedynie zbudowania zadaszenia nad peronami przylegającymi do budynku, a także windy do przejścia podziemnego (zrezygnowano z tego z powodów technicznych). Dobiegają także końca prace nad projektem przebudowy peronów 1 i 2. Zapewni to zatem zupełnie inną jakość obsługi podróżnych, niż dotychczas. Podobnie będzie już wkrótce na dworcu w Głogowie. Pod koniec grudnia 2011 r. wyłoniono wykonawcę prac remontowych, które mają ruszyć na początku 2012 r. Modernizacja ma kosztować ponad 3 mln zł i powinna się zakończyć na jesień tegoż roku. Poprawiona zostanie estetyka i komfort korzystania z obiektu. W planach przewidziane jest odnowienie holu dworca, a także zamontowanie nowoczesnego systemu nagłośnienia i monitoringu. Zmieniona będzie również elewacja budynku, wymienione okna, drzwi, instalacje oraz poszycie dachowe. Taka perspektywa z pewnością cieszy wielu potencjalnych podróżnych, jednak sporo z nich zastanawia się, po co modernizować dworzec, na którym zatrzymuje się coraz mniej pociągów. W chwili obecnej Głogów przestał bowiem pełnić rolę węzła przesiadkowego, jak jeszcze było do niedawna za sprawą połączenia z Lesznem. Teraz został jedynie kierunek na Wrocław i Zieloną Górę. Mimo to remont dworca, przejścia nadziemnego i peronów jest konieczny z uwagi na ich kiepski stan techniczny. Pozostaje mieć nadzieję, że po tylu zmianach na gorsze, w końcu doczekamy się

jaśniejszych dni dla polskiej kolei, a szlak Ostrów Wlkp. – Głogów odzyska swój dawny blask. Oby renowacje dworców były tego optymistycznym początkiem...
{gallery count=3}galeria/dworce{/gallery}

Źródła:
http://www.przewozyregionalne.pl/
http://www.koleje-wielkopolskie.com.pl/
http://www.plk-sa.pl/
http://www.rynek-kolejowy.pl/
http://www.dworcekolejowe.pl
http://www.dworzecpolski.pl/infomat/w-ostrowie-dworzec-juz-sluzy-podroznym
http://krotoszyn.naszemiasto.pl/artykul/galeria/1131157,krotoszyn-miasto-chce-kupic-dworce,1651871,id,t,zid.html#galeria
http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/1,35754,10789206,Zawieszony_ruch_pociagow_na_trasie_Glogow___Leszno.html
http://www.pkp.pl
http://kurierkolejowy.eu/mobile/aktualnosci/5909/Remont-dworca-w-Lesznie-na-finiszu.html
http://elka.pl/content/view/45283/41/
http://miedziowe.pl/content/view/54294/189/
http://panorama.media.pl/content/view/402010/
http://www.gazetalubuska.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20101115/POWIAT03/282631354
http://www.dworzecpolski.pl/infomat/dworzec-w-glogowie