

Wyniosłe i wyolbrzymione hasło "centrum przesiadkowe" wraca na będzińskie salony dyskusyjne, przynajmniej w internecie. W generalnym skrócie lokalne gazety podsumowały nowy pomysł na centrum tak:

"Koncepcja na nowy węzeł przesiadkowy zmieniła się po wcześniejszej krytyce, że w ramach poprzedniej wersji centrum nie zostały uwzględnione tramwaje. Pierwotnie miasto planowało budowę centrum przesiadkowego w rejonie ulicy Sportowej, w pobliżu Szkoły Muzycznej, przedszkola oraz boisk i obiektów OSiR-u. Koncepcję jednak zaniechano i zaplanowano nowy węzeł przesiadkowy o roboczej nazwie Będzin Stadion, który w teorii uwzględnia już wszystkie środki transportu. Obecnie w okolicy tramwaje i autobusy zatrzymują się na łącznie 8 przystankach, z których skrajne oddalone są od siebie nawet o 200 metrów. Przemieszczanie się między nimi jest utrudnione przez przejście podziemne, które dla osób starszych i z dysfunkcjami ruchowymi czy też wózkami dziecięcymi, stanowi poważną przeszkodę. W ramach nowej koncepcji ma powstać dwustronny peron autobusowy o powierzchni ok. 1300 m² z czterema stanowiskami. Zaplanowano także dwukierunkowy peron tramwajowy, który powstanie poprzez przeniesienie dotychczasowego przystanku w kierunku Sosnowca w pobliżu przystanku w kierunku Dąbrowy Górniczej i Czeladzi. Nie zabraknie wielofunkcyjnego pawilonu przystankowego z punktem gastronomicznym, wind, podjazdów i innych udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz urządzeń systemu informacji przystankowej. Budowa na nowo węzła przesiadkowego o roboczej nazwie Będzin Stadion pociągnie również za sobą przebudowę całego układu komunikacyjnego. Mają powstać miejsca parkingowe dla samochodów dla tych, którzy zechcą się tutaj przesiąść do autobusu lub tramwaju. Przy okazji mają powstać drogi dla rowerów, a chodniki zostaną wyremontowane. Obiekt zintegruje w jednym miejscu 6 linii tramwajowych i 36 linii autobusowych, czyli większość z 55 linii, które kursują w Będzinie. Inwestycja szacowana jest na 9,37 mln zł. Dofinansowanie unijne tego przedsięwzięcia ma wynieść 5,17 mln zł."



Centrum przesiadkowe - materiały udostępnione przez UM Będzin.

Oczywiście powyższy tekst zawiera kilka przeinaczeń (m.in. o zawarciu w ramach pomysłu wszystkich dostępnych środków transportu na terenie miasta Będzina) ale o tym napiszę

może na późniejszym etapie przedmiotowego tekstu. Jako, że jestem tylko architektem, a nie inżynierem drogownictwa czy specjalistą od spraw transportu miejskiego, jakoś tak mi się nasunęło samo przez się, że aby skomentować przedmiotowy pomysł kreatywnych władz Będzina - pasowałoby zapytać o zdanie innych osób, które od lat siedzą w temacie komunikacji zbiorowej, tak aby przekaz był wiarygodny, a nie oparty tylko i wyłącznie na złośliwościach czy hejtowaniu lokalnej władzy, która od co najmniej dekady nie jest w stanie zapytać o nic własnych mieszkańców, a tym bardziej przyjąć jakichkolwiek słów krytyki choćby tej metodologicznej.

W jednej z wypowiedzi prezydenta miasta Będzina padło takie stwierdzenie, że przedmiotowe centrum polepszy warunki życia jego mieszkańców poprzez zintegrowanie przystanków w jednym miejscu.

WTF...czy jednak oby na pewno?

Jeżeli celem władz miasta byłoby polepszenie życia mieszkańców, wówczas centrum przesiadkowe, powstałoby tam, gdzie pierwotnie istniało i gdzie mieszkańcy sugerowali przy okazji prezentowanie pierwszej koncepcji - czyli w rejonie dworca kolejowego Będzin Miasto. Z jednego miejsca odjeżdżałyby pociągi, tramwaje, autobusy miejskie, podmiejskie, dalekobieżne oraz taksówki, czy pierwotnie dorożki.

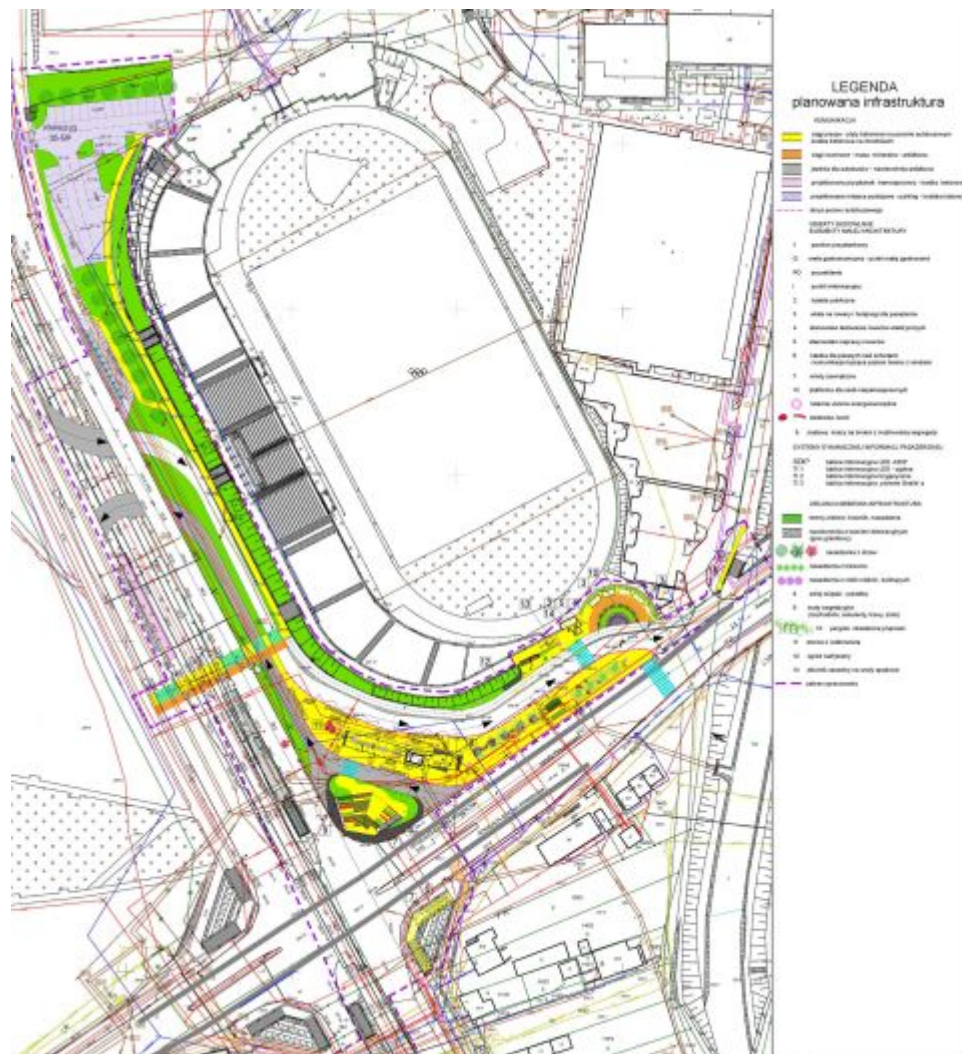
Cel niestety wydaje się być odmienny i usilnie widać, że nie chodzi wcale o dobro mieszkańców Będzina i okolic, tylko o zrealizowanie odgórnego zalecenia (trudno powiedzieć czy rządowego czy wywodzącego się wprost z EU) by każda gmina takowe centrum posiadała - zapewne w imię szeroko zakrojonej polityki zdemotoryzowania biedniejących mas ludności, pod co wręcz wpycha się jałowym samorządom dotacje.

Oczywiście fala krytyki, która spadła na wykonawcę przedmiotowej koncepcji jest w dużej części nieuzasadniona - panie z biura Architekt z Sarnowa zapewne robiły co mogły by w tak nieprzystosowanej do tej funkcji lokalizacji, osadzić "centrum przesiadkowe", że wyszedł z tego tylko i wyłącznie dysfunkcyjny przystanek autobusowy bez nazwy sponsora tytularnego (co może skończyć się skandalem), który wygeneruje tym razem oprócz chaosu przesiadkowego, dodatkowy chaos komunikacyjny. Wystarczy zapoznać się z jednym z pytań z zakończonego właśnie przetargu na wykonanie pełnej dokumentacji branżowej, a mianowicie:

Czy w ramach zamieszczonej dokumentacji technicznej węzła przesiadkowego były wykonywane pomiary i analizy ruchu?

No oczywiście, że nie. Nie ma sensu wydawać publicznych pieniędzy na coś, co stanowi istotę wyboru lokalizacji bod budowę centrum przesiadkowego. Przecież można to zrobić na późniejszym etapie, gdy takie opracowanie nie będzie miało już większego znaczenia, a będzie tylko i wyłącznie tzw. papierkiem lakmusowym. Pozostałe odpowiedzi udzielone

potencjalnym wykonawcom projektu sugerują wielkie parcie na czas. **Czyli tym razem to coś jednak na pewno powstanie i nie ma znaczenia tutaj chaos, który umili życie mieszkańcom. Ta klamka moi drodzy już definitywnie zapadła.**



Koncepcja zagospodarowania skrzyżowania ulic Piłsudskiego z ulicą Małobądzką w Będzinie materiały UM Będzin.

Ale nie wszyscy wiedzą, że ów centrum przesiadkowe to tylko czubek komunikacyjnej góry lodowej. Obecne władze miasta mają dużo większe grzechy na sumieniu i nimi w pierwszej kolejności powinny się zająć zanim wybudują komunikacyjny oddział przesiadkowy. Z naczelnym - drastycznie ograniczoną ofertą przewozową komunikacji miejskiej, z naciskiem na linie tramwajowe i główne linie autobusowe. Będzin, jak żadne inne zagłębiowskie miasto, a być może jak żadna gmina GOP, dokonał takiej rzezi połączeń komunikacyjnych, że pozostawione strzępy nie tworzą żadnego spójnego systemu komunikacyjnego. Na co komu centrum przesiadkowe, jeżeli przesiadka jest dziełem przypadku lub w ogóle nie istnieje? Dziś mija okrągła rocznica - dokładnie 25 lat temu odstąpiono od koordynacji autobusowych rozkładów jazdy.

Niekonsekwencja

Wciąż w ludzkiej pamięci pozostaje dokonana przez poprzednie władze miasta Będzina likwidacja linii tramwajowej nr 25. Wszyscy wiemy, że to wina prezydenta Barana. Niestety obecna władza wcale nie jest lepsza m.in. ostatnio prawie doprowadziła do likwidacji linii tramwajowej nr 27 na obszarze Będzina oraz ograniczyła o połowę – tj. z dziesięciominutowej na dwudziestominutową – częstotliwość kursowania wszystkich, jeszcze niezlikwidowanych linii tramwajowych na obszarze Będzina, czyniąc z nich komunikacyjną karykaturę. Poprzednie „centrum” przesiadkowe przy ul. Sportowej miało przecież funkcjonować bez udziału tramwajów, a teraz o nich sobie przypominano, by uwzględnić ich istnienie przy [nieistniejących] przesiadkach? Wychodzi więc niekonsekwencja: z jednej strony kosi się tramwaje, z drugiej obejmuje je – stricte: ich parodię – nowym projektem (koncepcją). Toż to jest zmiana koncepcji o 180 stopni.

Plusy nowego przystanku od strony komunikacyjnej

1. Wskroś nowatorski projekt – na skalę Będzina niemal światowy, choćby poprzez zastosowanie śluzy dla autobusów, czy peronu wyspowego, wspólnego dla [prawie] wszystkich autobusów (fakt, do postępu ludzkości typu tunel pod Cieśniną Kaletańską czy maglev wciąż daleko, ale jak na Będzin, to naprawdę ho, ho).
2. Ostatecznie pogrzebanie **totalnej kpiny w postaci „centrum przesiadkowego”** przy ul. Sportowej; fakt następny, ku smutkowi hali widowiskowo-sportowej, która nie doczekała się dodatkowego parkingu.
3. Wielka łaska władz wobec ludu – zaproponowanie chociaż jednego przejścia dla pieszych w poziomie jezdni. Szok i niedowierzanie!
4. Kolejna wiekopomna inicjatywa – przetestowanie zamysłu autobusem, nawet przegubowym. Czyli sprawdzenie tego, czy da radę wpasować się w ciasne łuki. Państwu Taczewskim, autorom przebudowy – oczywiście na chaotyczny parking – Placu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, nie dał rady. Być może testowali wymyślone przez siebie skręty własną osobówką. Byłoby i tak nieźle, bo autor przebudowy katowickiego Ronda im. gen. Jerzego Ziętka zaprojektował wyjazdy autobusów z przystankowych zatok w kierunkach innych niż one jeżdżą. Więc z tych zatok i ówczesnie pionierskiego centrum przesiadkowego w „stolicy Śląska” nie skorzystał jeszcze żaden pasażer. Od dwudziestu lat.

Minusy nowego przystanku od strony komunikacyjnej

1. Zupełne niewkomponowanie w antypolitykę komunikacyjną miasta.
2. Wciąż chybiona lokalizacja – kilometr od dworca kolejowego.
3. Niemal barejowskie upchanie na siłę. Wśród negatywnych efektów komunikacyjnych: wciąż większość ochłapowych linii autobusowych przyjeżdżających od strony osiedla Syberka będzie zatrzymywała się na odrębnych stanowiskach przystankowych, odseparowanych od „centrum” przesiadkowego nieznośnym przejściem podziemnym. Bo

brakło miejsca i pomysłu, jak je drogowo zapętlić wokół nowego peronu przystankowego.

4. Przepustowość. Z jednej strony, w jubileuszowe 25-lecie rżnięcia oferty przewozowej, to spokojnie jeden zygzak na asfalcie by wystarczył, czyli puszka farby zamiast milionów złotych. Z drugiej strony, pośród władz miasta raczej nie ma nikogo ogarniętego (bo „metropolitalny organizator” w życiu im tego nie zdradzi), że skutkiem wieloletnich cięć na oślep i wyżywania się na niegdyś uporządkowanych rozkładach jazdy oraz zarzucenia ich koordynacji – będzińskim zwyczajem autobusy jeżdżą teraz stadami (a potem długo nic – dla formalnego dopełnienia wątku). Więc jak podjedzie 5 jednocześnie, to zrobią korek na pół Małobądza.

5. Powstaje pytanie dla inteligentnych jak będą wyjeżdżać autobusy podążające w kierunku dworca PKP, będąc na kolizji w wszystkich uczestnikami ruchu drogowego? Pewnie na sygnale jak straż na Modrzejowskiej w Będzinie

5. Skutkiem sparafrazowania klasyka „jezioro damy tu” – czyli chyba przymusu wybudowania czegośkolwiek, co dałoby się opatrzyć nazwą „centrum przesiadkowego” i już niekoniecznie spotkało z taką krytyką niepokornego ludu, jak przy poprzedniej wizji – jest kolejny, potencjalny korek. Autobusy obsługujące stanowisko przeznaczone dla kierunku Dąbrowy Górniczej będą blokowały wyjazd autobusów, które zdążyły obsłużyć stanowisko dla kierunku Gzichowa.

Plusy od strony architektonicznej

- wciąż szukam

Minusy od strony architektonicznej

- brak “kubatury” do utworzenia z nazwy “centrum przesiadkowego”, przedstawiona wizja to fejs lifting stanu obecnego w nowej, plastikowej odświeżeniu bez nawiązania do historycznych korzeni przedmiotowego miejsca



Propozycja przystanku "STADION" w Będzinie - materiały UM Będzin.



Propozycja przystanku

"STADION" w Będzinie - materiały UM Będzin.

- punkt gastronomiczny o powierzchni 7.28 m² jest czystą kpiną pod względem projektowania architektonicznego i przepisów choćby sanepidowskich (zaprojektowano w mojej ocenie zapuszkowanego food trucka z klaustrofobicznym pomieszczeniem dla punktu informacji pasażerskiej), pytanie z innej beczki skąd Będzin znajdzie odpowiednio wyszkolonych pracowników i kto będzie im płacił wynagrodzenie?
- toaleta publiczna poza strefą obsługi platform przystankowych zarówno autobusowych, jak i tramwajowych jest mega nietrafionym rozwiązaniem, z jednej strony muszę przejść w deszczu do ustępu miejskiego, a jeśli akurat będzie tam siedzieć pani obsługująca przedmiotowy mikro punkt gastronomiczny lub punkt ZTM - to na chłodzie stoimy lub siedzimy w wózku w kolejce na otwartym powietrzu, siku może uda się zrobić, z tzw. "2" widzę zasadniczo problem przy tylko dwóch toaletach
- kolejna ingerencja w strukturę stadionu - gdy "obgryzano" stadion po raz pierwszy - pod halę - bardzo mnie to wkurzyło, gdzie szacunek do mieszkańców, którzy w „czynnie społecznym” namachali się tam łopatami co niemiara, budując go
- 3/4 koncepcji na "centrum" to tzw. zapchaj przestrzenie czyli jakieś bliżej nieokreślone pergole, wiaty rowerowe i serwis dla rowerów
- parking dla 35 samochodów - pomijając już samą magiczną liczbę, będzie wykorzystywany raczej do obsługi boisk przy OSiR, a nie dla faktycznych przesiadkowiczów, którzy jadąc w kierunku Sosnowca muszą objechać wokół stadionu aby się na niego dostać i zdążyć na przesiadkę, ci zaś w kierunku Dąbrowy Górniczej też nie będą mieli łatwo bo trzeba będzie pokonać około 1 m upad

Ciekawe, kiedy Nowak-Mosty roztoczy pianę z ust, by zaprezentowany na wizualizacjach napis STADION, w sumie będący kulturowym elementem tego miejsca koniecznie zmienić na aktualnie jedyny słuszny. Wszak lokalna rada już zdążyła się sprzedać, urągając zmieniając odwieczną nazwę przystanku „Stadion” na nazwę własną sponsora hali. I to

żałosne. A na Małobądku 8 (osiem) przystanków autobusowych nie ma wiat. Miały ale ktoś je powycinał i nie ma. Bieda może czekać na jadący co dwie godziny autobus pod parasolem. Dawniej ten autobus jeździł co 12 minut i dobrze służył ludziom, teraz zupełnie nieświadomym, że ich byt polepszy się nie od sprawnego przemieszczania, a od nacieszenia wzroku tymi wielkimi garami czy pergolami w nowoczesnym „centrum” przesiadkowym. Centrum przesiadkowe w pierwszej kolejności nie powinno wyrażać się architekturą, a organizacyjnym skupieniem w jednym miejscu wielu środków komunikacyjnych, w tym różnych trakcji – jeżeli takie obsługują dany ośrodek – oraz skorelowaniem ich ruchu, prostym udogodnieniem dojść pieszych między poszczególnymi stanowiskami, jednolitą, a gdy to realnie możliwe – wspólną informacją pasażerską itd.

W niektórych gminach np. powiatu lublinieckiego na przystanek przyjeżdża autobus obsługujący osiową (między powiatową) linię komunikacyjną, ludzie wysiadają, po chwili podjeżdża następny autobus, obsługujący lokalne relacje, ci sami ludzie wsiadają i rozjeżdżają się po kątach gminy. Jak widać, nie trzeba „złotych klamek ani innych wodotrysków”, a nawet frazesów typu „centrum przesiadkowe”, by w społecznym odczuciu do zera zniwelować trud przesiadki.

PROPONOWANE ROZWIĄZANIE DOCELOWE

1. Odtworzenie centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym Będzin Miasto – jak na standardy europejskie i miasto powiatowe przystało.
2. Odtworzenie linii tramwajowej obsługującej dworzec kolejowy Będzin Miasto. Nawet nie w imię walki z medialnymi zmianami klimatu – może być w imię już chyba zapomnianego, podobnego sloganu – zrównoważonego rozwoju (w praktyce oznaczającego 97% powierzchni pasów drogowych dla zmotoryzowanych i po jednym procencie dla: pieszych, rowerzystów, transportu zbiorowego). Może też być w imię ostatków dekomunizacji Polski – wszak to podobno komuniści wywalili tramwaj ze śródmieścia miasta. Faktem jest, że – za wyjątkiem Grudziądza – wszystkie miasta w Polsce, podkreślające swój status obecnością tramwajów, mniej lub bardziej rozbudowują swoje sieci, stosując przy tym nie raz ambitne rozwiązania architektoniczne (jak rozliczne, czasem niepojęte estakady, czy tunele). Olsztyn (ten na Warmii) konsekwentnie od zera oplata miasto tramwajami; z wszelkich badań opinii publicznej – ku generalnemu zadowoleniu mieszkańców. **Marzeniem władz Będzina pozostaje zaś taka likwidacja tramwajów, by nie wywołało to żadnej reakcji społecznej.** O co ciężko, więc działa się małymi krokami: a to wytnie kawałek torów, a to potnie częstotliwość, a to skróci wagony – pozornie inteligentnych sposobów jest mnóstwo. Niemniej te tramwaje w Będzinie wciąż są faktem i trzeba się określić, w którą stronę się z nimi idzie. Albo rozwój, albo likwidacja. Stagnacja – jak obecnie – to najdroższe rozwiązanie, tyle że zapewniające względny spokój. I możliwość wstawienia się do flesza, błogosławiąc tramwajarzom, że chcą za swoje wyremontować tory przy ul. Czeladzkiej. Poza tym z likwidacji linii tramwajowej nr 25 i rozrzedzenia o połowę głównych linii autobusowych oszczędności powinno być tyle, że miasto własnymi nakładami spokojnie powinno odtworzyć

linię tramwajową obsługującą dworzec kolejowy.

3. Wyremontowanie placu autobusowego przy ul. Kościuszki jako krańcówki linii autobusowych – zaplecza techniczno-postojowego dla wskazanego centrum przesiadkowego. O ile ów plac ma jasny stan właścicielski, w przeciwnym razie – zastanowienie się nad czymś innym, co też jest wykonalne.

4. Równolegle: odbudowa – choćby w skromnej postaci, tj. dostosowanej do współczesnych możliwości budżetowych – spójnego i sprawnego systemu komunikacyjnego na obszarze miasta, który z powodzeniem funkcjonował do końca lat 90. ub. w., obejmując w szczególności przejrzyste, cykliczne rozkłady jazdy oraz – co najważniejsze – ich wzajemną koordynację.

Jeżeli plac autobusowy przy ul. Kościuszki nie jest przedmiotem reprivatyzacji – oczywiście siłą rzeczy należałoby go wyremontować. Dworca z niego i tak już nie będzie – nie wrócą się te czasy, gdy o godzinie 14 powychodzili robotnicy od elektrowni przez Mostostal po Hankę i już tam pozapełniali wszystkie autobusy. Ale jako pętla autobusowa powinno się się przydać. No i zawsze to bliżej dworca kolejowego, mniejszą obłudą będzie tam zawieszenie szyldu centrum przesiadkowe. Pociągów pod stadion się nie przeniesie, chwilowo chyba nie grozi nam likwidacja drugiego dworca kolejowego. Gdyby faktycznie udało się ucywilizować centrum przy Kościuszki, ale bez miejskich poidełek i innych, półkolistych wynalazków z plastiku, należałoby wyodrębnić miejsca postojowe dla autobusów – przewozów pracowniczych, których się ostatnio namnożyło w Będzinie, jako produkt zastępczy za upadek miejskiego przemysłu i komunikacji miejskiej jednocześnie, a które z przymusu stoją między kursami gdzie popadnie, wyznaczyć jakieś stanowisko dla dwóch, czy aż trzech ostatnich, obsługujących Będzin kursów dalekobieżnych w Kieleckie i chyba tyle.



Koncepcja linii tramwajowej pod dworzec PKP w Będzinie - materiały własne G. Szyniec.

Kończąc ad vocem dla obrazka powyżej - naturalnie tramwaj pod dworzec powinien wjeżdżać od nerki, zapewne Zawalem i Modrzejowską, generalnie żeby objąć wszystkie, pozostałe w Będzinie przy życiu linie.

Niestety patrząc na platformę przetargową miasta Będzina, pomarzyć w Będzinie to dobra rzecz. Zakończony i rozstrzygnięty w dniu 31.01.2025 r, przetarg na oddział przystankowy "Będzin Stadion" staje się faktem. Powoli szykujemy się na przesiadkowy chaos komunikacyjny w Będzinie w imię bliżej nieuzasadnionych idei, niepopartych ani przychylnością opinii publicznej, a tym bardziej logiką i uzasadnioną merytoryką.

Współautor tekstu - G. Szyniec.

wyświetleń: 196

Share this:

WhatsApp

Print