

Autor: Janusz Drozdowski
REDAKCJA SPOŁ.-EKONOMICZNA

Dnia: 16.II.71 r.
Godz. 12.25 - 12.35

" W B A Z I E "

=====

16 II 1971

D-9

W ciągu roku autobusy Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS

w Bydgoszczy przewożą 83 i pół miliona pasażerów. Większość spośród nich - to posiadacze biletów miesięcznych. Codziennie pojazdy Państwowej Komunikacji Samochodowej pokonują trasę 140 tysięcy km, obsługując 73 procent dróg w województwie. Na blisko trzech tysiącach przystanków ludzie oczekują latem i zimą na środki lokomocji, które dla większości z nich są jedyną możliwością kontaktowania się ze światem. Dowożą ich do pracy, do szkół. Ludzie ~~ei~~ marzną, lub mokną w deszczu, doskwiera im też letni upał. Jednak czekają, bo muszą czekać. A że dość powszechne są jeszcze zjawiska opóźnień w rozkładzie jazdy, nie zawsze estetyczny wygląd wozów, tłok i czasem niekulturalna obsługa - pasażerowie nie szczędzą krytycznych uwag pod adresem PKS-u. W zasadzie nie obchodzą ich warunki prac baz samochodowych. Warunki, które są najistotniejszą przyczyną wszelkich narzekań. Tak się bowiem dzieje, że wznoszącym wciąż potrzebom przewozowym, wznoszącej ilości autobusów nie dotrzymuje kroku równomierny rozwój zaplecza technicznego, to znaczy baz, w których dokonuje się bieżących napraw, przeglądów i konserwacji,

5

A od tego przecież zależy stan techniczny taboru i jego zdolność do punktualnego kursowania na trasach.

W krytycznej sytuacji znajdują się Bazy PKS we Włocławku, Inowrocławiu i Bydgoszczy. Najbliższe rozwiązania tego problemu znajduje się baza bydgoska. Na ukończeniu jest budowa nowej zajezdni przy ul. Toruńskiej w dzielnicy Zimne Wody. Historia tej potrzebnej inwestycji jest na tyle osobliwa, że warto ją w skrócie przytoczyć, aby stała się przestrogą dla tych wszystkich oddziałów PKS-u w województwie, które w swoich planach przewidują podjęcie podobnych przedsięwzięć. Dobrze by było, gdyby udało im się uniknąć tych kłopotów, które są udziałem inwestycji bydgoskiej. Doświadczenie Bydgoszczy jest bowiem wystarczająco kosztowne.

Batalia o nową zajezdnię rozpoczęła się jeszcze w 1960 roku. Po długich deliberacjach na temat hierarchii potrzeb budowę rozpoczęto wreszcie w 1966 roku, ustalając termin jej zakończenia na IV kwartał 1969 r. Rychło jednak stał się on nieaktualny, podobnie jak trzy następne. Obecnie obowiązuje termin piąty: 31 maja bieżącego roku. W Zarządzie Wojewódzkim PKS żywi się jednak poważne obawy co do realności i tego terminu. Przykładowo, 9 lutego mimo sprzyjającej aury na budowie pracowało zaledwie 13 ludzi,

7

a podobnie było i w wielu innych dniach. Inwestor zdecydował się w tej sytuacji wystosować pismo do przewodniczącego Prezydium WRN z prośbą o zajęcie się sprawą. Inwestor - jak twierdzi - wyczerpał już inne możliwości dopingowania do pośpiechu. Dziś budowa ta, mająca pierwotnie kosztować 22 miliony zł, kosztuje już 35 milionów złotych. Dlaczego tak się stało? Opinie na ten temat są podzielone. Przedstawmy najpierw racje inwestora: otrzymał on zezwolenie na rozpoczęcie budowy w sytuacji, kiedy przeznaczone ~~przez~~ pod dzielnicę przemysłowo-składową Zimne Wody nie zostały ze środków komunalnych miasta w pełni uzbrojone ~~do zagospodarowania~~. Wydział Budownictwa, Urbanistyki i Architektury Miejskiej Rady Narodowej stwierdza, że od lat praktykuje się metody budowania urządzeń przemysłowych i komunalnych na terenach nie w pełni uzbrojonych i że inwestor w swoich planach wydatków musi przewidzieć odpowiedni fundusz na dozbrojenie. Powstaje więc pytanie pierwsze: dlaczego w fazie wstępnych zatwierdzeń dokumentacji nie wyjaśniono sobie tych wątpliwości wyraźnie? A skutek był taki, że inwestor musiał zużyć ^{wilk}nieco czasu na starania o dodatkowe fundusze inwestycyjne. Potem okazało się, że projekt konstrukcji dachów zgodny z wcześniejszą akceptacją właściwych władz, musi być zmieniony.

9

Stało się tak w związku z zawaleniem ~~jakiegoś~~ budynku, realizowanego w jednym z polskich miast na podstawie analogicznego projektu. Zmiana projektu pociągnęła za sobą dodatkowe koszty, które obciążały inwestora mimo, że nie ponosił on w tym przypadku winy. Pikanterii szczególnej nabiera fakt, że wykonawca inwestycji - Bydgoskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego uzależniło podjęcie dalszych prac od dostarczenia przez inwestora zastępczych materiałów na nowe pokrycia dachowe. To znów zajęło nieco czasu i opóźniło budowę. Wreszcie z relacji inwestora wynika, że w planach zagospodarowania Zimnych Wód zmieniła się koncepcja rozwiązania wjazdu do nowej bazy, co spowodowało kolejne, kosztowne zmiany w rozpoczętych i częściowo zakończonych już pracach na budowie. W Wydziale Budownictwa, Urbanistyki i Architektury uzyskałem odpowiedź, że o niczym podobnym nie wiedzą. Mamy więc pytanie drugie: kto ma rację i na jakiej podstawie, jak również przez kogo zmiany te zostały podjęte?

Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że w dziedzinie koordynacji inwestycji ogólnomiejskiej, powstającej z funduszy Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS doszło do wielu niedopowiedzeń i zabrakło precyzyjnych, nie budzących wątpliwości ustaleń, w wyniku ~~których~~

czego przebieg budowy tak bardzo rozciągnął się w czasie. Stało się to w sytuacji, kiedy w całym kraju trwa intensywna walka o maksymalne skracanie cykli inwestycyjnych, walka o to, aby każda złotówka inwestycyjna zaczęła jak najszybciej przynosić zysk.

Zresztą planując budowę nowej zajezdni nie uniknięto, jak sądzę, jeszcze jednego błędu: nie uwzględniono mianowicie dokładnie prognozowania rozwoju potrzeb komunikacyjnych i rozwoju ilościowego taboru PKS-u. W rezultacie zachodzi obawa, że nowa zajezdnia, obliczona na około trzysta pojazdów, może okazać się już w chwili oddawania jej do użytku niewystarczająca. Dziś Oddział Bydgoski PKS ma już blisko 400 autobusów i samochodów ciężarowych. Życie po prostu potoczyło się znacznie szybciej, aniżeli budowa nowej bazy, co jest jeszcze jednym potwierdzeniem tezy o dysproporcjach między rozwojem potrzeb przewozowych i taboru, a zapleczem technicznym. W tej sytuacji wysuwa się konieczność rozważenia możliwości budowy osobnej zajezdni dla ciężarówek PKS-u. Rozumiem, że może to być perspektywa dopiero lat dalszych. Ale pomyśleć warto i trzeba już dziś, aby w przyszłości nie powtórzyła się taka historia, jak z bazą przy ulicy Toruńskiej.

Wnikliwe określenie prognoz, wczesne, bez pośpiechu podjęcie wstępnych zabiegów o nową inwestycję jest niezbędnym warunkiem bezkolizyjnego sprostania rozwojowi komunikacji samochodowej. Jednakże najpilniejszym zadaniem na najbliższe tygodnie pozostaje staranie o dotrzymanie majowego terminu oddania do użytku nowej bazy. Jest to niezbędne dla zlikwidowania wszelkich narzekań na działalność PKS, ale także dla zlikwidowania anormalnych warunków, w jakich narazie musi pracować obsługa dotychczasowej bazy.

Spędziłem w tej bazie kilka nocnych godzin. Na obszarze około trzech hektarów - dwa murowane budynki stacji obsługi, baraki administracji, a do tego w błocie około setki autobusów i niewiele mniej samochodów ciężarowych. Tłok niesamowity. Utrudnia on maksymalnie manewrowanie wozami. Punkt kontroli technicznej i szatnie mieszczą się w zaadaptowanych wrakach autobusowych, gdzie się nawet wyprostować nie można, bo tak jest nisko.

Myjnia pojazdów na wolnym powietrzu. Kiedy jest mróz, urządzenie nie działa i wozy wychodzą na trasę brudne. Wozy o napędzie ropnym utrzymuje się na chodzie przez całą noc, ponieważ nad ranem piętrzą się kłopoty z uruchamianiem silników.

Nie sposób tu zresztą wymienić wszystkie pozostałe utrudnienia. Pracownicy tej bazy czekają na nową zajezdnię jak na zbawienie. Stanisław Bitowt od 20 lat jeżdżący w PKS-ie jako kierowca, jeden z wielu moich rozmówców w ciągu tej nocy, tak to wszystko określił: "Panie, to najostatniejsza baza w Polsce. Ale cóż, robić trzeba. To przecież żadna sztuka dobrze pracować w dobrych warunkach". Znamienne słowa. Jest w tych ludziach ogromny zapał do pracy, przywiązanie do zawodu, ambicja, aby mimo wszystko w tej sytuacji dobrze spełniać pracę. Kiedy nareszcie uzyskają nową zajezdnię można żywić przekonanie, że efekty ich trudu będą o wiele bardziej widoczne. Ta nowa baza musi być gotowa w maju. Bo wcale nie jestem pewien, czy w przeciwnym przypadku nie dojdzie do zakazu pracowania w starym obiekcie. Już w 1965 roku Wojewódzka Inspekcja Pracy wydała taki zakaz, ale pozostał on na papierze, ponieważ troska o warunki pracy tej bazy musiała ustąpić miejsca potrzebom dnia powszedniego. Potrzeby te są coraz większe i dlatego ^{ka} ~~po~~ równi z pracownikami Oddziału Bydgoskiego PKS, a także tysięcznymi rzeszami pasażerów, będę oczekiwał niecierpliwie dnia 31 maja 1971 roku.