

W Gliwicach tramwaj testuje demokrację

23 maja 2009

Prezydent Frankiewicz zapowiedział, że będzie wnioskował do międzygminnego związku komunikacyjnego KZK GOP o likwidację linii tramwajowej w Gliwicach. Nie czekając na finał sprawy, lokalne media ogłosiły koniec komunikacji tramwajowej w naszym mieście.

Wiele wskazuje na to, że te przedwczesne medialne doniesienia okażą się prorocze i nasz poczciwy tramwaj po 115 latach służby, odjedzie w niebyt. O losach tramwaju w Gliwicach zadecyduje ośmioosobowe gremium, w skład którego wchodzi sam wnioskodawca – prezydent Gliwic oraz prezydenci kilku innych śląskich miast. Sytuacja jest szczególna, gdyż śląskie tramwaje dopiero niedawno zostały przekazane gminom, a wcześniej, przez całe lata, jako spółka Skarbu Państwa, były postrzegane jako... konkurencja dla innych form gminnego transportu. Choć więc może się to wydawać irracjonalne, te historyczne zaszłości będą zapewne rzutować na ostateczną decyzję KZK GOP.

JAK TO ZE ŚLĄSKIM TRAMWAJEM BYŁO

Tramwaje Śląskie długo pozostawały spółką Skarbu Państwa. W maju 2007 roku akcje spółki zostały przekazane regionalnemu organizatorowi komunikacji, czyli KZK GOP. Po upływie półtora roku, w blasku dziennikarskich fleszy akcje rozdzielono pomiędzy śląskie miasta. Przekształcenia własnościowe miały otworzyć drogę do modernizacji infrastruktury i wymiany taboru. W 2007 roku, podczas spotkania prezydentów u Wojewody Pietrzykowskiego, ogłoszono z fanfarami nowy unijny program pomocowy. "To przełom w rozwoju komunikacji w naszym regionie" – mówił wojewoda śląski Tomasz Pietrzykowski. "Przygotowania do Euro 2012 mogą stać się impulsem do inwestowania w

infrastrukturę transportową – zwłaszcza tramwaje” – zapewniał wojewoda. A prezydent miasta Gliwice, Zygmunt Frankiewicz uznał 30 maja br. (2007) za dzień historyczny”.

Wbrew tym szumnym zapowiedziom, we wrześniu 2008 roku nieoczekiwanie pojawiły się pierwsze pogłoski o likwidacji tramwaju. Czas pokazał, że był to niekontrolowany „przeciek” z magistratu, bardzo niefortunny w momencie gdy śląskie gminy oczekiwały na rozdanie akcji Tramwajów Śląskich. I dlatego przedstawiciele władz miejskich z oburzeniem dementowali: „To absolutna bzdura. Nikt nie zamierza likwidować tramwajów w Gliwicach” (Gazeta Wyborcza 11-09-2008). Z początkiem roku 2009 miasto stało się wreszcie współudziałowcem spółki Tramwaje Śląskie. A już w dwa tygodnie później władze przyznały się, że ani myślą o modernizacji: prezydent ogłosił, że miasto wycofało się z udziału w unijnym programie pomocowym przed Euro2012. I tak plotka o likwidacji tramwaju okazała się... prawdą.

GROCHEM O ŚCIANĘ

Gliwiczanie, wbrew oczekiwaniom prezydenta, nie przyjęli tej informacji z milczącym przyzwoleniem. Spontanicznie zawiązały się grupy obrońców tramwaju, zbierane są podpisy pod pismami do władz miasta, zabierają głos eksperci – inżynierii komunikacji, ochrony środowiska czy drogownictwa, temat podejmuje media. Miasto zaczyna wrzeć.

W początkach kwietnia wydaje się, że zwolennicy tramwajów odnieśli pierwszy sukces – prezydent zaprasza mieszkańców na debatę. Szybko okazuje się jednak, że to spotkanie ma służyć tylko temu, aby magistrat mógł „odfajkować” przeprowadzenie „szerokich konsultacji społecznych”. Tak zwana „publiczna debata” najwyraźniej miała się odbyć według przygotowanego z góry scenariusza: najpierw przydługa prezentacja, w której prezydent szeroko przedstawia swoje argumenty, potem trzyminutowe wypowiedzi mieszkańców i na koniec ogłoszenie wyniku – wszyscy dali się przekonać i z radością zgodzili się

na autobusy zamiast tramwajów. Niestety, nie poszło tak gładko. Sala sesyjna, jak rzadko, wypełniona była po brzegi, a kolejka chętnych do dyskusji długa. Zdecydowana większość dyskutantów opowiadała się za utrzymaniem linii tramwajowej. Kuriozalne sformułowania prezydenta „tramwaj jest nie-ekologiczny” przyjmowano gromkim śmiechem. W ciągu trzech godzin gorącej dyskusji nie udało się przekonać mieszkańców, że tramwaj to „przeżytek”, a elektrownie węglowe bardziej szkodzą środowisku niż spaliny autobusowe.

W tej sytuacji prezydent ogłosił w mediach... że obrońcy tramwajów to sentymentalne, ograniczone jednostki, które nie potrafią przyjąć do wiadomości jego światłej argumentacji. Tymczasem argumentacja prezydenta jest prosta i daje się streścić w słowach: „Nie ma pieniędzy na tramwaj”. To, co trudno zrozumieć, to fakt, że w Gliwicach nie ma pieniędzy na ekologiczny środek transportu publicznego, za to bez problemu znajdują się pieniądze na budowę komercyjnej hali widowiskowo-sportowej Podium (365 mln zł) czy nowego budynku rady miejskiej (ok. 70 mln zł).

GLIWICKA DEMOKRACJA JEST INNA

Wobec nieugiętej postawy prezydenta mieszkańcy postanowili odwołać się do demokratycznych procedur. Złożono petycję do Rady Miasta o przeprowadzenie referendum w sprawie przyszłości tramwajów. W odpowiedzi na ten wniosek wiceprezydent Wieczorek pouczył mieszkańców i występującego w ich imieniu jednego z radnych: „w polskim systemie prawnym decyzje, które się podejmuje w trybie referendalnym są incydentalne. Natomiast większość jest podejmowana przez władze przedstawicielskie. Pan po prostu nie wie w jakim kraju Pan żyje”. Jeszcze dosadniej stanowisko magistratu wyraził sekretarz miasta: „Nie po to mieszkańcy wybierali radnych i prezydenta, żeby musieli potem decydować o takich sprawach w referendum. Na tym właśnie polega demokracja, że decydują reprezentanci mieszkańców.” (Gazeta Wyborcza 13.04.2009). Pytanie „w jakim kraju my żyjemy?” pozostaje jak najbardziej na czasie...

Przed głosowaniem nad referendum prezydent wykonał zaskakującą wolte – nieoczekiwanie oświadczył, że to nie on zlikwiduje tramwaje w mieście, lecz... KZK GOP. Dalej tłumaczył, że wynik referendum, w którym mieszkańcy Gliwic opowiedzieliby się za utrzymaniem komunikacji tramwajowej stanowiłoby zobowiązanie dla podmiotu trzeciego, poza gminnego, a to jego zdaniem, byłoby sprzeczne z prawem. Ta zawiła argumentacja najwyraźniej przekonała radnych, którzy nieznaczną większością głosów opowiedzieli się przeciwko referendum.

TAJEMNICZY DEFICYT TRAMWAJU

W czasie „debaty” w Urzędzie Miasta, prezydent argumentował, że tramwaj jest nieekonomiczny i nieekologiczny. Chaotyczność i wyrykowość przedstawionych przez niego danych skłoniła mieszkańców do poproszenia prezydenta o podanie materiałów źródłowych, na których oparł swoje wyliczenia. W odpowiedzi na ten wniosek mieszkańcy zostali odesłani z powrotem do tego samego, nieprecyzyjnego opracowania: „Wyliczenia kosztów przedstawiłem w trakcie prezentacji w dniu 02 kwietnia. Prezentacja dostępna jest na stronie internetowej Urzędu Miejskiego”.

Mieszkańcy zażądali zatem danych dotyczących kosztu utrzymania i modernizacji tramwaju od KZK GOP oraz spółki Tramwaje Śląskie. Kiedy zobaczyliśmy ranking efektywności poszczególnych linii autobusowych i tramwajowych na Śląsku mieliśmy już pewność, że prezydencki dowód na nieopłacalność tramwaju był przedstawiony tendencyjnie. Okazuje się bowiem, że linia tramwajowa nr 4 jest w czołówce gliwickiego rankingu i z pewnością nie jeździ „znikąd donikąd” jak nam tłumaczono, gdyż przewozi rocznie ponad 6,5 mln pasażerów! Dla porównania – najefektywniejsza linia autobusowa nr 32 przewozi ledwie 4,8 mln podróżnych. A więc tramwaje bynajmniej nie wożą powietrza, jak próbował nas przekonać pan Frankiewicz. Zarówno tramwaj jak i autobus są deficytowe, ale tak jest na całym świecie. Jednak w przeliczeniu na jednego pasażera, dopłata dla linii T4 wynosi niespełna trzydzieści groszy, podczas gdy większość

gliwickich linii autobusowych ma znacznie wyższe dopłaty (linia A80 – 2,14 zł, czy linia A707 – 2,22 zł). W ten sposób odkryliśmy, że tramwaj wypada niekorzystnie w analizie kosztów, bo... jeździ nim więcej pasażerów niż autobusem. I jak się okazuje – za to ma go spotkać zasłużona kara – likwidacja. Szkoda, że nikt nie pomyślał, że odbierając ludziom tak oblegany środek transportu publicznego popychamy ich do korzystania z własnego samochodu. Będziemy więc mieli mniejszy deficyt i bardziej zakorkowane drogi. Czy o to chodzi?

PREZYDENT MĄDRZEJSZY OD EKSPERTÓW

Prof. Marek Sitarz, kierownik Katedry Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej tak komentuje stanowisko magistratu: „Ekspertów od spraw transportu nikt nawet o opinię nie pytał. Szkoda. Może wówczas byłaby okazja usłyszeć o tzw. kosztach zewnętrznych: hałasie, drganiach, względach ekologicznych i zajętym terenie. W przypadku transportu szynowego są one od 10 do 40 razy mniejsze niż transportu kołowego.” (więcej) W podobnym tonie wypowiada się również pani dr inż. Ewa Kononowicz z Katedry Dróg i Mostów Politechniki Śląskiej mówiąc: „Należałoby przed podjęciem decyzji o likwidacji tramwaju – wykonać studium systemu komunikacji miejskiej w kilku wariantach. Studium takie powinno zawierać określenie miejsc generowania i pochłaniania potoków ruchu, strukturę rodzajową środków transportu, kształt sieci tras komunikacyjnych, organizację, ocenę ilościową i jakościową przewozów w aspekcie ekonomicznym, oraz ocenę skutków ekologicznych.” Także ekspertyza opracowana dla KZK GOP przez firmę Ernst & Young jasno wskazuje, że gliwicki odcinek tramwaju stanowi nierozzerwalny element systemu komunikacji szynowej w aglomeracji śląskiej i powinien być modernizowany i rozwijany.

Eksperci swoje, a prezydent swoje. Zabawne, że pozbawiony cienia autorefleksji prezydent, nie sobie, a obrońcom tramwaju zarzuca „koszmarną niechęć do zapoznania się z faktami i argumentami” (wywiad dla Informatora Rynkowego, 18.05.2009),

podczas gdy sam nie przyjmuje do wiadomości ani powszechnie znanych zalet komunikacji szynowej, ani argumentacji specjalistów.

WŁADZA ZAWSZE MA RACJĘ?

Politykę transportową gliwickich władz (a raczej jej brak) tak skomentował jeden ze specjalistów: „Gliwice są inne. Możliwe że ze względu na polityczne wpływy tutejszego koncernu samochodowego. Miasto, zupełnie przeciwnie niż reszta Europy, buduje Drogową Trasę Średnicową wprowadzającą gigantyczny strumień pojazdów w historyczne centrum miasta, w okolicy ul. Zwycięstwa. [...] Ów pomysł wydaje się tak egzotyczny, że jego komentowanie wydaje się dla ekonomisty transportu stratą czasu. Koszty zewnętrzne, hałas, spaliny, rozcięcie ścisłego centrum. Argumentów przeciw są setki. Takie drogi się dziś likwiduje. Tymczasem tutejsze władze miasta działają w sprawdzonym już, totalitarnym, antydemokratycznym stylu. [...] Likwidacja systemu tramwajowego w Gliwicach to tylko kolejny wykwit braku wiedzy tych ludzi. W Europie liczba miast z systemami tramwajowymi nieustannie rośnie od dekady. Tutaj zaś mamy tendencje sprzed lat trzydziestu czy czterdziestu.”

Doświadczenia ostatnich miesięcy wskazują, że w starciu z uporem prezydenta nie liczy się głos gliwiczian, którzy we wszystkich sondażach opowiadają się za utrzymaniem tramwaju. Na nic też opinie ekspertów, na nic unijne preferencje dla ekologicznej komunikacji szynowej czy zapisy konstytucji RP dotyczące zrównoważonego rozwoju. Okazuje się, że władza postanowiła postawić na swoim, a mając ku temu wszelkie środki, zapewne tak właśnie robi. Skąd my to znamy?

Niebawem obchodzić będziemy dwudziestą rocznicę wyborów czerwcowych i zarówno ta historyczna data jak i kolejne odsłony sprawy gliwickiego tramwaju skłaniają mnie do smutnej refleksji. Mam bowiem dziwne wrażenie, że nasza z trudem wywalczona demokracja najwyraźniej zeszła na manowce. Historia zatoczyła koło: dziś znów, tak jak kiedyś, „władza zawsze ma

rację"... nawet jak nie ma racji.

Autorzy: Andrzej Pieczyrak i Klisowska

Źródło: [Dziennikarstwo Obywatelskie](#)

Na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Na tych samych warunkach 2.5 Polska