Krajowa opinia publiczna niemal w ogóle nie zauważyła likwidacji linii tramwajowej w Gliwicach i związanego z tym referendum dotyczącym odwołania prezydenta miasta. Tymczasem Gliwice ilustrują ważki problem, jakim jest polityka transportowa polskich miast i ich bezradność w zmierzeniu się z korkami.

Tramwaje Śląskie dysponują jedną z najbardziej rozległych sieci tramwajowych w Europie, liczącą w 2008 roku ok 210 km (w tym 112 km dwutorowych i 96 km jednotorowych oraz linie wewnątrz zajezdni). Aglomeracja liczy 2,4 mln osób, transport tramwajowy jest dobrze rozwinięty, a ze względu na szkody górnicze wykluczona jest budowa metra.

Przez szereg lat właścicielem firmy był skarb państwa najpierw formie przedsiębiorstwa państwowego, a następnie spółki skarbu państwa. Jego ograniczone możliwości finansowe spowodowały, że przedsiębiorstwo było niedoinwestowane, co z drugiej strony, do chwili akcesji do UE było przypadłością większości firm tego typu. Aby umożliwić nieodpłatne przekazywanie samorządom przedsiębiorstw, których przedmiot działania pokrywa się z zadaniami samorządu sejm znowelizował w 2006 r. ustawę o komercjalizacji i prywatyzacji. W maju 2007r. nastąpiło nieodpłatne przeniesienie spółki Tramwaje Śląskie przez ministra Skarbu Państwa na związek gmin regionu.

[mc4wp_form id=”84″]

Pośrednim efektem komunalizacji jest decyzja prezydenta Gliwic Zygmunta Frankiewicza z lata 2009 o zamknięciu linii tramwajowej łączącej miasto z konurbacją śląską. Powodem zamknięcia linii wg władz miasta były koszty jej utrzymania i niższe koszty autobusów. Decyzja ta świadczy o niezrozumieniu funkcji władzy publicznej, zasad całościowego liczenia kosztów transportu, problemów transportowych współczesnych miast i metod ich rozwiązywania. Gliwice liczą ok. 200 tys. mieszkańców i jest to rozmiar miasta uzasadniający komunikację tramwajową. Autobus wprowadzony zamiast tramwaju, ugrzęźnie w korkach i mieszkańcy nie będą mieli motywacji do jego wyboru. Decyzja spotkała się ze sprzeciwem środowiska naukowego Politechniki Śląskiej i mieszkańców. 8 listopada 2009r. odbyło się referendum dotyczące odwołania prezydenta Gliwic, referendum było nieważne ze względu na niską frekwencję, 85% głosujących opowiedziało się przeciwko prezydentowi.

Rozwiązanie problemów transportowych miast nie będzie możliwe w oparciu o transport indywidualny, gdyż w szeregu polskich miastach, ilość samochodów na 1

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

tys. mieszkańców nie różni się od Europy Zachodniej. Spośród typów transportu publicznego w dużych miastach należy docenić tramwaj i kolej miejską (w odróżnieniu od autobusu), gdyż tramwaj może „wygrać” z korkami. Dlatego w Europie Zachodniej w ostatnich latach nastąpił powrót do tramwaju, zwłaszcza we Francji, która wcześniej w latach 50-60 niemal całkowicie zlikwidowała tramwaje, w przeciwieństwie do Niemiec, które raczej je modernizowały.

[irp]

Tramwaje zbudowano od nowa w kilkunastu miastach, przy znacznym finansowaniu wsparciu kredytowym udzielanym przez Europejski Bank Inwestycyjny. Niepełna lista obejmuje (podaję miasto, datę uruchomienia i wysokość kredytu z EIB) Strasburgu -1994 – 67 mln Euro, Bordeaux -2003 – 160 mln Euro, Orleanie -2000 – 45 mln Euro, Rouen -1994-64 mln Euro, Montpellier -2000 – 122 mln Euro, Valenciennes -2006 – 110 mln Euro, Le Mans -2007 – 99 mln Euro, Nantes-1985-90 mln Euro, Nicei -2007 – 150 mln Euro etc. Budowane są w Angers i Tuluzie, Reims-107 mln Euro. W innych krajach tramwaje powstają w Atenach, Nottingham, Palermo, Padwie, Florencji, etc. „Korki” mogą stać się jednym z tematów przyszłorocznej kampanii samorządowej. Transport publiczny był wiodącym tematem kampanii Borysa Johnsona na burmistrza Londynu, jednym z powodów, dla których CSU przegrała wybory burmistrza w Monachium w 1984r była likwidacja linii tramwajowych przez zabiegającego o reelekcję kandydata CSU.

Błąd władz Gliwic jest jeszcze do naprawienia.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].