

felieton na marginesie

Brukarze piekła



Marek Gabzdyl
marek@rynkowy.pl

O tym, że w wielu dziedzinach tak zważego sektora publicznego mogłoby działać się lepiej, wie prawie każdy. Oglądając codziennie wiadomości krytykujemy działania urzędników, polityków, psiochymy, że kolejny raz miało być tak świetnie a wyszło jak zwykle. Problemy o jakich dowiadujemy się z gazet czy z telewizji, niejednokrotnie wydają się nam tak banalne, że aż trudno sobie wyobrazić dlaczego ten czy ów specjalista – niejednokrotnie z profesorskim tytułem – podaje się do dysmisji zostawiając dany problem nierozwiązany. Skala w sumie jest nieważna – problem krajowy czy tylko miejski – z perspektywy wygodnego fotela w zaciszu domowym staje się błąh i prościutki do rozwiązania.

W skali miejskiej nie-ciągnięcia, wpadki i problemy aktualnie działających władz są widoczne wyraźniej i jeszcze wyraźniej komentowane. Kto przecież nie chciałby ukończenia budowy nieszczęsnego „biurowca” przy ulicy Zwycięstwa? Kogo nie raża zaśmiecone do granic możliwości brzegi Kłodnicy? Przykłady takich zastarzałych „wrzodów” w mieście można by mnożyć. Władze miasta mają wszelkie możliwe środki, by problemy takie usuwać, a przecież mimo to, od lat nic z tym nie robią – myśli sobie zapewne niejedyn mieszkaniec miasta. Może po prostu im się nie chce? – rozumuje inny i kontynuuje myśl – mnie by się chciało, mnie denerwuje taki marazm, gdybym to ja miał takie możliwości to, ho ho!

Większość nie ma takich możliwości i poprzestaje na słowach, niektórzy jednak próbują czegoś więcej.

coś w mieście może się komuś podobać. Ot, stare, dobrze znane „kto nie z nami ten przeciw nam”. Wojenka na razie prowadzona jest w najbardziej demokratycznym medium, czyli w Internecie. Najbardziej aktywnie działające tam osoby widzą siebie, lub pragną być postrzegane jako całkowite przeciwieństwo obecnej ekipy rządzącej miastem. A więc – dość z ciasnym, technokratycznym myśleniem i kurczowym trzymaniem się przepisów.

Niech żyje zaangażowanie sercem i dobre chęci! Jak się tak wszyscy razem do kupy weźmiemy to musi się udać! Wiara góry przenosi, czyż nie? Dobry Gospodarz Gliwicki nie będzie oglądał się na jakieś wytyczne, umowy, limity czy ustalenia. Tu zadzwoni i ustawi kogo trzeba, na starówce każe wyremontować kamienice – tylko porządnie mi robić, no, no!

Następny telefon i już inna brygada sprawnie dokańcza „szkieletor” z ulicy Zwycięstwa a tymczasem kolejna grupka zarażona entuzjazmem Dobrego Gospodarza uwija się przy pucowaniu dworca kolejowego. Jeszcze tylko wygonić te banki z głównej ulicy (fuj, pieniądzel!), zorganizować jakieś fajne, nowe tramwaje (to musi się dać!) i pierwszy krok na drodze ku Szczęśliwemu Miastu zrobiony.

Żarty żartami, ale działania oparte na tzw. dobrych chęciach już kiedyś przebabialiśmy. Te wszystkie Inspekcje Robotniczo-Chłopskie, wojskowe grupy operacyjne rozwiązujące najtrudniejsze problemy, z którymi nie mogli poradzić sobie nawet dyrektorzy kluczowych zakładów przemysłu ciężkiego? To wszystko już było. Tylko efekty ich „działalności” ginęły w masie całosci „księżycowej gospodarki” lat 80 i wcześniejszych. Obecnie

odbywałoby się już to bez takiego znieczulenia.

Mówi się, że dobrymi chęciami wybrukowane jest piekło. Jak widać, brukarzy wciąż nie brakuje...

W naszym mieście od dłuższego czasu narasta cicha wojna pomiędzy przeciwnikami obecnych władz miejskich a ich zwolennikami.

W sumie nie wiadomo na pewno, czy są to zwolennicy obecnego prezydenta; przeciwnikom do przyklejenia takiej etykiety wystarczy już sam fakt, że ktoś ma inne zdanie, lub, że

Zapowiedziana na łamach IR dyskusja na temat przyszłości tramwajów w Gliwicach spotkała się z olbrzymim zainteresowaniem naszych Czytelników.

Otrzymaliśmy bardzo dużo maili i listów, w których przedstawiają Państwo swoje argumenty zarówno za, jak i przeciw utrzymaniu komunikacji tramwajowej w mieście. W najnowszym wydaniu IR publikujemy część głosów w dyskusji i jednocześnie zachęcamy do jej kontynuowania na stronach portalu www.rynkowy.pl. Wszystkie nadesłane opinie i uwagi prześlemy prezydentowi Zygmuntowi Frankiewiczowi.

Bitwa o tramwaje



Prezydent sugeruje, że linii tramwajowej nie warto utrzymywać, bo korzysta z niej zbyt mało osób.

Pan Prezydent zapomniał chyba o wielu instytucjach mieszczących się przy ul. Sowińskiego, do których można dojechać z Placu Piastów tylko tramwajem nr 4 i jedynym autobusem nr 624.

Te instytucje to Szpital Miejski,

Energopomiar, Przychodnia Wielospecjalistyczna „ALMED”, Instytut Metali Nieżelaznych, Instytut Chemii Nieorganicznej, POCH. W wymienionych instytucjach mieści się jeszcze wiele spółek. Właśnie tramwajem nr 4 dojeżdża do pracy wiele osób.

Jeszcze w ubiegłym roku, kursował w kierunku tej części

Gliwic autobus nr 217 (z Osiedla Kopernik na Trynek, ul. Śliwki, Sobieskiego, Daszyńskiego) i mimo, że był zawsze pełny, też został zlikwidowany z przyczyn ekonomicznych.

Wielokrotne prośby mieszkańców Gliwic o przywrócenie tej linii, kierowane do pracowników Urzędu Miejskiego i ZKZ GOP, jak do tej pory nie dały

żadnych rezultatów.

Mam radę dla Pana Prezydenta. Gliwice powinny jak najszybciej wystąpić z ZKZ GOP, aby wyjść z tej zapaści. ZKZ GOP to chory komunikacyjny związek, który należy w ogóle zlikwidować. Przynosi on bowiem więcej szkody niż pożytku - **pisze Zbulwersowana pasażerka.**

Ze względu na niewielką kompetencję w zakresie wiedzy o opłacalności komunikacji tramwajowej, nie będę twierdził, czy faktycznie jest to najefektywniejszy środek transportu, czy też nie. Faktem jest, że obecnie Gliwice utrzymują również komunikację tramwajową innych miast zrzeszonych w ZKZ GOP, która jest o wiele bardziej rozbudowana od gliwickiej. Kolejną sprawą jest stan torowiska oraz taboru tramwajowego - oba są w opłakanym stanie i wymagają ogromnych nakładów finansowych.

Nie wnioskuję w to, kto miałby ponieść wszystkie koszty związane z modernizacją - miasto, czy Tramwaje Śląskie. Natomiast istotnym wydaje się być fakt, że owa modernizacja to tak naprawdę wymiana całego torowiska oraz taboru, ponieważ dzisiejsze tramwaje, z pewnością nawet po remoncie, nie byłyby pozytywną wizytówką miasta.

Uważam więc, że zadłużone Tramwaje Śląskie nigdy nie wezmą na siebie kosztów związanych z koniecznymi remontami, a na-

wet jeśli będą partycypować w kosztach, to z pewnością będzie to współfinansowanie symboliczne. Natomiast miasto - dopóki są to torowiska i tabor należący do Tramwajów Śląskich - nigdy nie postanowi wyremontować całej infrastruktury.

Nie dziwi więc stanowisko władz miasta - ponieważ zapewne w ogólnym rozrachunku koszty, które poniosłoby miasto są niewspółmierne do korzyści, jakie mógłby przynieść ten środek transportu.

Za likwidacją tramwajów przemawia też fakt, że w wielu krajach europejskich tramwaje zastępowane są przez specjalne autobusy, które pod wieloma względami przypominają tramwaje, z tym, że nie potrzebują torów i specjalnej infrastruktury -

być może to jest rozwiązanie dla miasta takiego jak nasze?

Nieprawdą jest też, że „4” jest najszybszym połączeniem z Za-

brzem - najszybszy jest pociąg, następnie autobusy 870 i 840, a dopiero później „4” - **pisze Pan Michał Balicki.**



Czytelnik (nazwisko do wiadomości redakcji) pisze:

Trudno się dziwić, że gliwiczanie rezygnują z podróży tramwajami, bo stan taboru jest tragiczny, torowisk również. Niektórzy z podróżnych wolą jechać dłużej - stojącym w korku - autobusem, bo ten gwarantuje o wiele wyższy komfort podróży (niska podłoga, ogrzewanie, wygodne fotele itp.). Jeżeli miasto zainwestuje w poprawę stanu taboru i infrastruktury (oczywiście nie bez pomocy środków unijnych) to na pewno poprawi to rentowność linii tramwajowej.

(...) Dziwną zasadą praktykowaną na Śląsku i również w Gliwicach jest dublowanie w jednym ciągu komunikacyjnym dwóch środków transportu. Przykładem może być ulica Chorzowska. Uważam, że poprowadzono nią jest zbyt dużo linii autobusowych.

Nie wiem, dlaczego linie o numerach 194 i 648 rozpoczynają swój bieg przy zajezdni, a nie dopiero na Pl. Piastów, skoro oprócz nich kursują jeszcze 6, 156, 617 (zwykle) oraz 840 i

850 (przyspieszone) i dodatkowo linia tramwajowa, która przy obecnie użytkowanym taborze i częstotliwości kursowania ma olbrzymie rezerwy przepustowości. Linia 850 (pomimo, że przyspieszona) niepotrzebnie zatrzymuje się na ul. Chorzowskiej.

Dруга kwestia, to sygnalizacja na skrzyżowaniu ul. Zwycięstwa i Wyszyńskiego. Fazy światła zielonego i czerwonego były projektowane w okresie bardzo natężonego ruchu tranzytowego przez centrum miasta, co miało służyć upłynnieniu przemierzania się tirów. Od kilku miesięcy mamy zupełnie nową sytuację i zauważamy znaczący spadek liczby przejeżdżających ciężkich samochodów.

Czy nie należałoby pomyśleć o przeprojektowaniu cyklu światła i poprawie płynności ul. Zwycięstwa, a tym samym linii tramwajowej. Dzięki temu tramwaj nie będzie już przejeżdżał odcinka od dworca PKP do ul. Dolnych Wałów w 10 min (szczyt komunikacyjny), a może w 3-4 minut.

Na pewno należy zostawić istniejącą linię, z pomocą funduszy unijnych wyremontować torowiska, trakcję oraz tabor, podnieść standard trasy do parametru szybkiego tramwaju (zielona fala na skrzyżowaniach, mniejsza liczba przystanków).

Dobrym pomysłem jest budowa linii do Łabędz szlakiem torów kolejowych. Ulica Toszecka jest już tak zapchana, że w godzinach szczytu przestaje być drożna. Dlatego nowa linia tramwajowa i ewentualnie system Park&Ride w okolicach osiedla Ko-

pernik zachęci część pasażerów do pozostawienia samochodu w garażu.

Linia ta mogłaby biec obok planowanego „Podium” do Nowych Gliwic, skupiających coraz więcej studentów i pracowników biur.

Kolejny pomysł, to budowa linii na Sikornik trasą: Jana Pawła II (pas zieleni obok Katedry), Nowy Świat (pas międzylądniowy), nowy łącznik w ciągu ul. Kosów i dalej łakami do osiedla, ewentualnie do nowobudowanego centrum Auchan.

Przeczytaj wszystkie komentarze na www.rynkowy.pl