



# I chcę i muszę

## O kontrowersyjnej decyzji dotyczącej likwidacji linii tramwajowej z prezydentem Zygmuntem Frankiewiczem rozmawia Nina Drzewiecka

**- Panie Prezydencie wydawało się, że ostateczna decyzja dotycząca zlikwidowania linii tramwajowej i zastąpienia jej komunikacją autobusową należeć będzie do Rady Miejskiej. Tymczasem okazuje się, że zapowiedział Pan już złożenie wniosku do KZK GOP w tej sprawie. Czyli, od początku leżała ona w Pana kompetencjach...**

- Nie wiem komu się tak wydawało, ale wydawało się źle. Ta decyzja nie leży w moich kompetencjach. Gliwice w 1997 roku przystąpiły do KZK GOP i od tego momentu nie mają uprawnień do organizacji transportu publicznego na swoim terenie – ma je KZK GOP. Dlatego możemy do tej instytucji tylko wnioskować. Wnioski są tam analizowane i albo uwzględniane albo nie.

W sprawie tramwajów decydujący głos będzie miał KZK GOP, a ściślej mówiąc jego Zarząd. W jego skład wchodzi 8 osób, które w głosowaniu podejmują decyzje.

Dostaję, za przeproszeniem, głupawe pisma, w których zarzuca mi się, że kłamie gdy mówię, że to nie ja będę podejmował decyzję, bo przecież jestem członkiem Zarządu.

Trzeba zrozumieć, że do KZK GOP mogę jedynie wystąpić z wnioskiem, podobnie jak może to zrobić każda gmina, ba, każdy obywatel. Jeżeli chodzi o tramwaje w Gliwicach, mogę powiedzieć, że jako 1/8 Zarządu będę głosował za ich likwidacją i w 1/8 ta decyzja zależy ode mnie.

**- Podczas spotkania poświęconego sprawie likwidacji linii tramwajowej przywoływał Pan głównie argumenty ekonomiczne...**

- Argumentów jest bardzo dużo i nie są wyłącznie ekonomiczne - choć te właśnie, są bardzo silne i jednoznaczne.

**- Co w takim razie przekonałoby Pana do pozostawienia tramwaju**

**w Gliwicach?**

- Proszę mi podać jakiegokolwiek argumenty, oprócz takich czysto historyczno - emocjonalnych, bo ja takich nie znam. Z jednej strony mamy przytaczające argumenty ekonomiczne, techniczne, ekologiczne itp. A co po drugiej stronie?

**- Przecież miasto angażuje się w wiele inwestycji, również wymagających sporych nakładów finansowych...**

- Wszystkie są sensowne, a ta jest bezsensowna.

**- Zapewnił Pan mieszkańców, że w przypadku zastąpienia linii tramwajowej autobusem będzie to komfortowy, niskopodłogowy pojazd. Jednak na obsłudze tej nowej trasy KZK GOP będzie organizował przetarg. Jaka można mieć gwarancję, że na trasę trafią nowoczesne autobusy a nie zdezelowany złom z firmy, która zagwarantuje najniższą cenę?**

- Pytanie jest bardzo trafne. Tę sprawę zaliczam do bardzo ważnych i poważnie traktuję swoje obietnice. Tego będę pilnował i domagał się od KZK GOP. Jestem po rozmowach, w których zapadły wstępne ustalenia dotyczące obsługi tej trasy. Specyfikacja przetargowa zostanie przygotowana w taki sposób, że będą do niego dopuszczone wyłącznie autobusy niskopodłogowe.

**- Czy autobus pojedzie dokładnie taką samą trasą jak tramwaj? Co z odcinkami jednokierunkowymi takimi jak na ul. Dolnych Wałów?**

- Pojedzie. Nie chcę się powiadać za fachowców od organizacji ruchu i nie chcę przesądzać. Jestem jednak po kilku spotkaniach z Zarządem Dróg Miejskich, na których zaproponowano pewne rozwiązanie, które pozwoli na zachowanie przebiegu trasy.

**- Czy zastąpienie linii tramwajowej autobusem wiąże się z rezygnacją gminy z udziałów w spółce Tramwaje Śląskie?**

- Nie. Jesteśmy akcjonariuszami spółki i zlecenie danej firmie usług lub nie, nie ma nic wspólnego z własnością. Gmina nadal będzie posiadała 4,6 proc. udziałów, które dostała kilka lat temu.

**- Może jednak z likwidacją linii tramwajowej można było poczekać do rozpoczęcia budowy DTŚ? Naturalną rzeczą byłoby wprowadzenie autobusowej komunikacji zastępczej i wtedy mieszkańcy mieliby okazję porównać oba środki lokomocji. Być może decyzja wzbudziłaby wtedy mniej kontrowersji?**

- Zgadzam się. Nie działałem jednak populistycznie. Dwa lata, przy optymistycznym założeniu, funkcjonowania tramwaju to bezpowrotny wydatek ok. 4 mln złotych. Wyrzuconych w błoto. To różnica między dopłatą do tramwajów w stosunku do dopłaty do nowoczesnych autobusów. Za te pieniądze mamy gorszą jakość usługi i większe koszty. Cytowani dwaj profesorowie, którzy może wysuwają dziwne wnioski, ale diagnozę mieli taką, że tramwaj w obecnym kształcie jest przestarzały i wręcz niebezpieczny. Przez dwa lata jeździłby więc po Gliwicach złom, który jest zagrożeniem. W imię czego? Żeby mieć lepszy wynik wyborczy jak wystartuję? To jest nieuzasadnione.

**- Taka decyzja to woda na młyn opozycji...**

- Nie boję się jej podjąć, nie dlatego, że przewiduję jakiś świetny wynik wyborczy, tylko dlatego, że nigdy nie byłem przywiązany do tego stanowiska. Nie będę podejmował działań tylko po to, żeby być lepiej ocenianym czy postrzeganym. To byłoby nieuczciwe podejście do pełnionej funkcji. Dlatego liczę się z politycznymi stratami, zarówno

wizerunkowymi jak i innymi, ale to nie usprawiedliwiłoby kunktatorstwa.

**- Nie wierzę, że nie miał Pan w tej sprawie nacisków...**

- Oczywiście. Naciski są i są one zaskakujące dlatego, że niewspółmierne do skali problemu. Sądzę, że Ci, którzy korzystają z tramwajów będą zadowoleni z tej zmiany. Nie mówię o tej nielicznej grupie, która nie chce przyjąć do wiadomości, że autobus to dobra alternatywa. Jestem w stanie zrozumieć tramwajarzy, którzy czują się zagrożeni.

Oczywiście, nie cała zajezdnia straci pracę ale jakieś redukcje mogą nastąpić. Zwolnionym oferuję możliwość przekwalifikowania w PKM-ie na kierowcę autobusu. Ale reszta? Reszta jest podejrzana. Zresztą wszystko okaże się po czasie.

**- Mówiąc o kosztach modernizacji linii tramwajowej przeciwstawia się jej inwestycję Podium...**

- W przypadku Podium powstaje coś co jest wyróżnikiem Gliwic. Mamy problem z promocją miasta, Podium może nam pomóc.

**- Złośliwi mówią, że buduje Pan raczej swój pomnik.**

- Akurat Podium, to nie był mój pomysł. A jeżeli chodzi o pomniki, to mam już parę, więc dziękuję bardzo. Bardziej identyfikuję się ze skrzyżowaniem autostrad A1 i A4. Jak zaczynałem swoją pracę jako prezydent, to żadna z nich nie miała przebiegać przez Gliwice. Przyciągnięcie ich tutaj ma więc znaczenie historyczne i w znacznym stopniu przypisują to sobie. Strefa, Opel - o to walczyłem. Z tym, że to moje dzieło akurat nikt nie polemizuje. Pomników więc mi wystarczy.

**- Wróćmy do Podium...**

- W sprawie Podium miałem wątpliwości czy inwestycja jest warta aż takiego zachodu. Zgłaszałem to publicznie w sytuacji, gdy zmieniły się relacje w

finansowaniu. Zapadła jednak jednoznaczna decyzja na „tak”, więc budujemy. W dodatku mamy otrzymać z Unii dofinansowanie w wysokości 140 mln zł. To gigantyczne pieniądze.

W ostatnim czasie zgłosiła się do nas poważna organizacja gospodarcza. Przyjechała z Warszawy aby zaprezentować ofertę jednej z wielkich, bardzo znanych firm, dotyczącą partnerstwa prywatno - publicznego przy budowie Podium. Inwestycja przyciąga więc inwestorów i dzięki niej o Gliwicach na pewno będzie głośno.

W przypadku tramwajów wszystko jest ewidentne. To kosztowna zabawka, do której przez dziesiątki lat trzeba będzie dokładać. I która, będąc bardzo kosztowną, jest bardzo mało użyteczna. Tramwaj ma sens tam, gdzie są duże strumienie

pasażerów. Na obecnym przebiegu nigdy takich strumieni nie będzie. Wydalilibyśmy za to olbrzymie pieniądze.

Utrzymanie infrastruktury byłoby bardzo drogie, a zagrożenia pozostały, żeby wspomnieć tylko skrzyżowanie na wysokości ul. Mickiewicza, Sowińskiego i Daszyńskiego czy tzw. pajęczka, przy dawnym kinie „Apollo”

Temat likwidacji tramwajów wzbudza agresję. Ludzie posiadają mnie o ignorancję, kłamstwa i inne dziwne rzeczy. Jednocześnie jest koszmarna niechęć do zapoznania się z faktami i argumentami. Nie chcę żadnej wojny na ochotnika, z tramwajami i ludźmi, którzy lubią tramwaj. Gdyby to miało sens, to niechby sobie jeździło do końca świata.

**- Dziękuję za rozmowę**

R E K L A M A . . . . .