

**Bieżąca eksploatacja linii tramwajowej zamykać się będzie stratą w wysokości 3 mln zł rocznie!
Dla zrównoważenia kosztów i wpływów bilet podstawowy powinien kosztować 3 zł.**

Artur Jaroszewski: Tramwaj wyborczy

Artur Jaroszewski, płocki radny (PO)



Fot. Tomasz Niesłuchowski / AG
Artur Jaroszewski

W połowie stycznia prezydent Milewski ogłosił: zaczynamy budowę tramwaju. Podobno najistotniejsze było przychylne zdanie płocczan, wyrażone w sondażach przeprowadzonych na przełomie grudnia i stycznia. Ale to tylko pozory. Prezydent podjął decyzję wcześniej. Już w listopadzie 2008 r. w Wieloletniej Strategii Rozwoju Miasta Płocka za najważniejszą płocką inwestycję uznał, wraz z popierającymi go radnymi, budowę tramwaju. Zatem przeprowadzone później "sondaże" i "konsultacje" pełniły raczej rolę parawanu, przedstawiając, jak miłościwie panujący spełnia wolę ludu

Jeśli ktoś spyta mnie: "Czy chciałbyś mieć w Płocku tramwaj?" odpowiedź jest oczywista: "Tak". Podobnie jak w przypadku pytań "Czy chciałbyś w Płocku mieć obwodnicę?", "Czy chciałbyś halę widowiskowo-sportową?", "Czy chciałbyś nowoczesny stadion?", "Czy chciałbyś filharmonię?", "Czy chciałbyś dwupasmowe drogi wylotowe z miasta?", "Czy chciałbyś trzecią przeprawę mostową?", a nawet "Czy chciałbyś w Płocku metro?". Każdy by chciał. Ale to tylko marzenia. Bo każde z tych pytań powinno rodzić kolejne: ile to będzie kosztowało i kto za to zapłaci? Dopiero wówczas można racjonalnie odpowiadać, kreśląc priorytety i mierząc siły na zamiary. I tak powinna postępować każda odpowiedzialna i kompetentna władza.

Analizując zamierzenia inwestycyjne na początku należy określić

na jakie wydatki stać Płock?

Odpowiedź jest prosta i oparta o solidne podstawy w postaci budżetów Płocka z ostatnich kilku lat. Mimo życia na kredyt i ogromnego zadłużenia pod rządami prezydenta Milewskiego (zadłużenie

miasta w roku 2008 przekroczyło 200 mln zł, a pod koniec 2009 r. ma wynieść blisko 250 mln zł) Płock stać na przeznaczenie na inwestycje maksymalnie kwoty około 150 mln zł rocznie. Wieloletni Plan Inwestycyjny Płocka na lata 2009-2013 zawiera m.in. następujące zadania inwestycyjne:

- obwodnica północna (szacowany koszt 170 mln zł)
- obwodnica północno-zachodnia (240 mln zł)
- dokończenie dróg dojazdowych do drugiej przeprawy mostowej (30 mln zł)
- hala widowiskowo-sportowa (100 mln zł)
- wiadukt kolejowy nad al. Piłsudskiego (32 mln zł)
- płockie nabrzeże wiślane (67 mln zł)
- modernizacja sieci wodociągowej (108 mln zł)
- filharmonia (80 mln zł)
- przedłużenie dwupasmowej ul. Wyszogrodzkiej do ul. Harcerskiej (23 mln zł)
- przebudowa ul. Otolińskiej (40 mln zł)
- modernizacja stadionu Wisły Płock (30 mln zł)
- budowa ul. Granicznej (35 mln zł)
- remont mostu na rzece Brzeźnicy (30 mln zł)
- budowa ulic wraz z brakującą infrastrukturą na osiedlu Radziwie (40 mln zł)
- budowa dróg wraz z infrastrukturą na osiedlu Borowiczki (43 mln zł)
- parkingi wielopoziomowe na Starym Mieście (20 mln zł)
- budowa dróg wraz z infrastrukturą na osiedlu Imielnica-Parcele (23 mln zł)
- rewitalizacja kolegiaty przy ul. Małachowskiego (13 mln zł)
- budowa kompleksu oświatowego w Imielnicy (17 mln zł)
- inwestycje w ZOO (11 mln zł).

Podałem tylko te największe zadania. Oczywiście na niektóre z nich Płock stara się uzyskać dofinansowanie. Są duże szanse na środki zewnętrzne, np. na modernizację sieci wodociągowej. Ale tak czy inaczej, zdecydowana większość pieniędzy będzie musiała pochodzić z budżetu miasta Płocka. A tylko wymienione przeze mnie zadania kosztować będą grubo ponad miliard złotych - przy możliwościach inwestycyjnych budżetu nie większych niż 150 mln zł rocznie. Chociaż nie należy

zapominać o innych bajecznych pomysłach Ratusza , np. kolejce linowej na skarpie czy stoku narciarskim (kolejne miliony) . Czyli przez najbliższe 5-10 lat nie stać nas na inne ważne planowane inwestycje, takie chociażby jak modernizacja wylotowej ulicy Bielskiej, wiadukty kolejowe nad ulicami Otołińską i Bielską, nie mówiąc już o trzeciej przeprawie mostowej, a tym bardziej o budowie tramwaju wyborczego.

Prezydent i jego zwolennicy poparli budowę tramwaju zanim otrzymali pełną wersję Studium Wykonalności Budowy Linii Tramwajowej. Studium, na zlecenie prezydenta, przygotowali eksperci z Gdańska. Praca realizowana była etapami, a ostateczna wersja dokumentu wpłynęła do ratusza dopiero pod koniec roku. Przypomnę, iż prezydent doprowadził do umieszczenia budowy tramwaju w Strategii Rozwoju Miasta już miesiąc wcześniej. Na początku grudnia, gdy trwały już tramwajowe konsultacje społeczne, na moje pytania o umożliwienie zapoznania się z opracowaniem, słyszałem odpowiedź, że nie jest ono jeszcze zweryfikowane przez ratusz. Studium wykonalności otrzymałem pod koniec grudnia. Ale wówczas

tramwaj widniał już nie tylko w Strategii

ale i w projekcie Budżetu Miasta na rok 2009. Zakładam więc, że nikt z decydentów, nie mówiąc już o płocczanach - uczestnikach sondażu, nie zapoznał się wcześniej ze studium. Dla zainteresowanych streszczę najważniejsze zapisy tego obszernego, liczącego 272 strony dokumentu:

--- Rozważane są dwie wersje budowy tramwaju: typu klasycznego na szynach oraz typu Translohr na oponach.

--- Planowany koszt budowy tramwaju w Płocku wynieść ma 570 mln zł w wersji klasycznej lub 469 mln w wersji Translohr na oponach.

--- Rekomendowany w studium przebieg linii plockiego tramwaju to:

1) linia podstawowa tj. Golczewo Stare – Wyszogrodzka – Piłsudskiego – Jachowicza - Kobylińskiego – Dobrzyńska - Medyczna (odcinek od cmentarza do Winiar jako linia jednotorowa!)

2) druga linia jako odgałęzienie od linii podstawowej przed cmentarzem przy ul. Kobylińskiego skręcałaby w ul. Łukasiewicza i wiodłaby do Orlenu

3) linia trzecia to pojedynczy tor naokoło osiedli Podolszyce Północ i Podolszyce Południe.

--- Planowana docelowo sieć tramwajowa w Płocku wynosić ma 20,350 km (w tym 6,959 km linii jednotorowej). Jako jeden z przykładów tramwaju na oponach autorzy podają tramwaj w Caen (Francja), gdzie budowa linii o długości 15,7 km kosztowała ogółem 224 mln Euro.

--- Przyjmując cenę biletu normalnego w wysokości 2,20 zł autorzy studium szacują roczne wpływy na poziomie 9 mln zł przy jednoczesnych rocznych kosztach eksploatacyjnych na poziomie 12 mln zł.

Czyli bieżąca eksploatacja linii tramwajowej zamykać się będzie stratą w wysokości 3 mln zł

rocznie! Dla zrównoważenia kosztów i wpływów bilet podstawowy powinien kosztować wg autorów opracowania 3,00 zł. Inny wariant to coroczne dofinansowanie przewozów tramwajowych przez budżet miasta kwotą około 3 mln zł.

--- Jednostkowy koszt eksploatacji dla tramwaju wynosi w Polsce średnio 5,27 zł/km. Z kolei jednostkowy koszt eksploatacji dla autobusu w Polsce to średnio 4,84 zł/km.

--- W ostatnich 50 latach brak jest w Polsce przykładów budowy systemu tramwajowego od podstaw. W wielu miastach likwiduje się linie tramwajowe (np. Wrocław, Kraków, Śląsk). Nowe linie tramwajowe w polskich miastach są budowane jako rozwinięcie istniejącej sieci tramwajowej lub sieci "szybkich tramwajów miejskich" w dużych ponad półmilionowych aglomeracjach.

--- Planowane zatrudnienie "przy tramwaju" (motorniczy plus obsługa techniczna i administracyjna) po wybudowaniu całej trzyetapowej linii tramwajowej wyniesie w Płocku 80 osób. Nie podano, o ile zmaleje zatrudnienie w komunikacji samochodowej związane z likwidacją niektórych linii.

--- Dla zarządzania i koordynowania transportu tramwajowego autorzy Studium sugerują powołanie nowej jednostki budżetowej miasta - Zarządu Transportu Miejskiego.

--- Wprowadzenie komunikacji tramwajowej uważa się za uzasadnione na odcinkach, gdzie dobowy potok pasażerów komunikacji przekracza 5 tys. osób. Nawet wyliczenia autorów opracowania pokazują, iż na znacznej części planowanej linii tramwajowej warunek ten nie jest spełniony.

--- Skrytykowano aktualną ofertę przewozów autobusowych Komunikacji Miejskiej w Płocku: "Obecna oferta przewozowa sprawia wrażenie rozdrobnionej i chaotycznej. Zwraca uwagę zbyt duża liczba linii autobusowych, o często dublujących się trasach.". Autorzy sugerują, wraz z uruchomieniem tramwaju, likwidację niektórych linii autobusowych, w tym m.in. tak popularnych jak: 8, 19, 22, 28, 30, 33, 35 i 36, co spowodować ma redukcję ok. 50 autobusów miejskich.

--- Pod koniec opracowania wymieniane są czynniki ryzyka inwestycyjnego. Należą do nich m.in.:

1) Niska redukcja linii autobusowych na skutek oporów społecznych. Doprowadzi to do zbyt małego

zmniejszenia liczby wozów i ich pracy przewozowej.

2) Nieznana w Polsce technologia "tramwaju na oponach" może oznaczać problemy z wykonawstwem i późniejszym serwisowaniem.

3) Brak zasobów finansowych do pokrycia tak wysokich wydatków.

4) Prowadzenie równolegle innych dużych inwestycji w mieście.

--- Na zakończenie studium pojawiają się wnioski, z których najistotniejszy brzmi: "Przy stopniu dofinansowania równym ok. 80 proc. Inwestycja osiąga granicę efektywności finansowej, ale tak wysokie dofinansowanie jest nierealne".

Przypomnę, iż jeszcze w roku 2006 prezydent Milewski mówił, iż liczy na dofinansowanie budowy tramwaju w Płocku ze środków Unii Europejskiej i to na poziomie 75-85 proc. Jesienią 2008 r. przyznał publicznie na sesji rady miasta, że

pozyskanie środków unijnych na ten projekt jest bardzo mało realne.

W ulotkach prezentujących ideę tramwaju nie ma już wzmianki o środkach unijnych. W zamian pojawia się życzeniowy zapis o pozyskaniu ok. 75 proc. Środków w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Każdego, kto choć trochę orientuje się w idei partnerstwa publiczno-prywatnego, te zapisy mocno rozbawiły. Nigdzie na świecie żaden inwestor prywatny nie wyłoży swych pieniędzy na inwestycję, o której z góry wiadomo, że będzie deficytowa w eksploatacji. Ale w Płocku nie takie rzeczy już słyszeliśmy.

Jak zaznaczyli autorzy studium, "wykonanie koncepcji poprzedziły badania potoków ruchu autobusów oraz liczenie pasażerów na wybranych przystankach". Oczywiście od tego należało zacząć. Tyle, że aktualnie Płock przymierza się do budowy dwóch obwodnic - północnej i północno-zachodniej. A po ich wybudowaniu (według najnowszych planów będą to lata 2011 i 2012) "przedmiotowe potoki pasażerów" ulegną sporej zmianie. Zwłaszcza obwodnica północno-zachodnia przejmie znaczną część pojazdów na linii: wschodnie dzielnice sypialne (Podolszyce, Imielnica, Borowiczki oraz Słupno) – dzielnica przemysłowa (Grupa PKN Orlen i Kostrogaj). I dopiero wówczas będzie można na nowo policzyć pasażerów na przystankach i w autobusach oraz podjąć decyzje, dotyczące przyszłych rozwiązań komunikacji miejskiej w naszym mieście.

Odrębnym aspektem jest tendencyjność prezentacji typu tramwaju. Na podstawie materiałów informacyjnych płocczanie mogli "dokonać wyboru" pomiędzy tramwajem klasycznym a tramwajem na oponach gumowych typu Translohr. Zapewne dla ułatwienia tego wyboru, na zdjęciach pokazano starą 20-letnią wersję tramwaju klasycznego oraz nowy pojazd Translohr. Gdyby Translohr zestawiono ze współczesnymi wersjami tramwaju klasycznego – byłoby to uczciwe porównanie nowych systemów tramwajowych. Jednak w Płocku sugestywnie i nachalnie lansuje się "nowoczesny" system Translohr. Trudno się dziwić, że w tak przeprowadzonym sondażu wybrano ładniejszy obrazek.

Podsumowując - obecnie Płock nie może sobie pozwolić na realizację sieci tramwajowej wartej

kilkaset milionów złotych. Do szczegółowych analiz można powrócić po wybudowaniu obydwu planowanych obwodnic. Jeżeli znowelizowane analizy wykonalności wykazą sensowność budowy, a możliwości finansowe miasta na to pozwolą - wówczas możemy wrócić do sprawy. Przy okazji będziemy mądrzejsi o doświadczenia miast, które dopiero zaczynają eksploatację nowego tramwaju w wersji Transhlor.

Ale dzisiaj Płocka na budowę tramwaju nie stać. A podejmowanie takich decyzji, z późniejszym uzasadnieniem w postaci wyników sondaży społecznych, jest chwytem wyborczym. Tyle, że może to być najdroższy chwyt wyborczy w historii Płocka.

Artur Jaroszewski

Radny Rady Miasta Płocka

Źródło: Gazeta Wyborcza Płock