

Sprawną komunikacja miejska poprawia jakość życia w miastach i zmniejsza zatłoczenie ulic. Konieczna jest rozbudowa i modernizacja istniejących systemów, a co najmniej siedem dużych polskich miast powinno zbudować od podstaw linie tramwajowe. Aby to osiągnąć, Michał Beim i Paweł Szałamacha postulują wprowadzenie programu współfinansowania inwestycji miast w infrastrukturę przez budżet państwa.

W lutym we Florencji uruchomiono pierwszą linię tramwaju. Po pół wieku ten środek transportu wrócił na ulice miasta. Po raz pierwszy w historii tramwaj pojawił się w Jerozolimie – w zimie rozpoczęto jazdy próbne. Trasy tramwajowe buduje kilkanaście miast europejskich.

Polityka transportowa polskich miast jest niejednolita. Z jednej strony Częstochowa inwestuje w nową linię tramwajową, ale w Gliwicach zamknięto linię łączącą miasto z konurbacją Górnego Śląska. Powodem zamknięcia linii wg. władz miasta były koszty jej utrzymania. Decyzja ta świadczy o niezrozumieniu problemów transportowych współczesnych miast i metod ich rozwiązywania. Gliwice liczą ok. 200 tys. mieszkańców i jest to rozmiar miasta uzasadniający komunikację tramwajową. Decyzję podjęto mimo sprzeciwu naukowców Politechniki Śląskiej i mieszkańców.

Korek - codzienne doświadczenie Polaka

Ostatnie dwie dekady to okres intensywnej motoryzacji naszego kraju. Ilość samochodów na tysiąc mieszkańców w całym kraju nadal odbiega od danych z Włoch, Francji lub Niemiec, ale istotny jest kierunek procesów. Dane Eurostatu pokazują, że dynamika wzrostu liczby samochodów znacznie przekraczała tempo w krajach tzw. starej Unii. Przykładowo, pomiędzy rokiem 1995 a 2006 wskaźnik ten wzrósł u nas z 195 do 351 czyli o 80%, we Włoszech z 533 do 597 tj. o 12%, Francji 422 do 489 tj. o 16%, Niemczech 494 do 566, tj. o 14%.

[mc4wp_form id="84"]

W wielu polskich miastach wskaźnik motoryzacji przekracza 500, czyli więcej niż w Kopenhadze czy Wiedniu. Są to naturalnie auta zwykle starsze oraz mniej prestiżowego segmentu. Równoległym procesem jest rozrastanie się przestrzenne miast (urban sprawl) i spadek ludności w miastach kosztem otaczających je gmin. Skutek powyższych zjawisk jest oczywisty – zagęszczenie ruchu i korki samochodowe. Przeważa preferowanie komunikacji indywidualnej samochodowej, i

rozbudowa dróg średnicowych i przelotowych, co jest o tyle zrozumiałe, że stan techniczny tych dróg był i jest zły.

Nie istnieje polityka transportu publicznego w miastach na poziomie krajowym. Dokument Polska 2030 przygotowany przez doradców prezesa rady ministrów i przedstawiony opinii publicznej rok temu, w części dotyczącej transportu, koncentruje się na infrastrukturze drogowej, nie zawiera wzmianki o komunikacji publicznej obszarów zurbanizowanych. To podejście kontrastuje z działaniami innych krajów, przykładowo polityka rządu niemieckiego zawarta w dokumencie federalny Plan Infrastruktury Transportowej z 2003r. przewiduje wsparcie dla transportu publicznego na równi z budową lotnisk i autostrad.

Wspomnijmy pozytywne zjawiska ostatnich 20 lat. Zrealizowane inwestycje w transport szynowy to (bez modernizacji i napraw linii): Warszawa – powołanie spółki Szybka Kolej Miejska, budowa linii na Bemowie, zakończenie I linii metra i prace nad budową II linii, Poznań – zakończenie budowy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, nowa linia przez most Rocha, Kraków – otwarcie Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, Gdańsk – nowa linia na Chełm. Jak na 20 lat to za mało.

Renesans tramwaju we Francji

Tramwaj jako środek transportu pojawił się we Francji w XIX wieku, w szczycie popularności, w pierwszych dekadach XX wieku, tramwaj posiadało niemal 100 miast. Od lat 30-tych nastąpił okres zamykania linii tramwajowych, który nasilił się po II wojnie światowej i do końca lat 70-tych tramwaj istniał jedynie w trzech miastach Lille, Marsylii i Saint-Etienne.



W Nicei tramwaj przebiega przez główny plac miasta

Od połowy lat 80-tych nastąpił powrót do tramwaju. Linie budowane są z niezwykłą dbałością o szczegóły, estetykę samych tramwajów, elementy małej architektury miejskiej. Przykładowa jest lokalizacja przystanków, skomunikowanie ich z innymi środkami transportu.



W Miluzie przystanek tramwaju znajduje się tuż przy dworcu kolejowym

Prawo przejazdu i sygnalizacja wzbudzana są standardem. Dopracowana jest akustyka – inżynierowie dźwięku dobierają sygnały towarzyszące otwieraniu i zamykaniu drzwi. Wprowadzenie tramwaju towarzyszy zwykle kompleksowym planom rewitalizacji centrów miast. Inwestycje infrastrukturalne są zwykle drogie i nie należy do rzadkości sytuacja w której promotor danego przedsięwzięcia zawyża oczekiwane rezultaty, czyli np. przewidywaną ilość pasażerów. We Francji często jest na odwrót, liczba pasażerów przewyższa założenia. Jednym z powodów jest to, że tramwaje te są po prostu piękne.



Marsylski tramwaj nawiązuje do morskich tradycji miasta

Jednym z powodów powrotu tramwaju jest wsparcie inwestycji miejskich przez budżet państwa, który może sfinansować do 40% kosztów projektu. W efekcie w ciągu ostatnich lat powstały lub powstają linie w niemal trzydziestu miastach. Tramwaj jest traktowany nie tylko jako sposób rozwiązania problemów transportowych, lecz także jako instrument rewitalizacji obszarów śródmiejskich, element piękna krajobrazu.

Wyzwania dla naszych miast

Budowa linii tramwajowej ma uzasadnienie w miastach liczących około 200 tys mieszkańców i więcej, czyli w Radomiu, Rzeszowie, Kielcach, Białymstoku, Olszynie, Bielsku-Białej. W ostatnich trzech miastach tramwaje istniały w przeszłości, w Olsztynie plany budowy są dość zaawansowane. Lublin i Gdynia to osobne przypadki. Liczą ponad 200 tys osób, lecz ze względu na istniejącą komunikację trolejbusową, tramwaj być może nie znalazł by miejsca.

Docelowo tramwaj powinien funkcjonować we wszystkich miastach wojewódzkich, co obejmowałoby także Opole i Zieloną Górę (miasta o mniej niż 200 tys mieszkańców). W kilku przypadkach, specyfika miasta uzasadniałaby budowę w miastach niewojewódzkich, o mniejszej liczbie mieszkańców. Takim przykładem jest Płock, położony wzdłuż Wisły, w którym gros podróży odbywane jest w jednym kierunku, z dzielnic wschodnich do centrum miasta i PKN Orlen i z powrotem. Tramwaje należy modernizować tam gdzie istnieją, czyli w Grudziądzu (99 tys.),

Elblągu (120 tys.) i Gorzowie Wlkp (125 tys.). W latach 60 i 70 zlikwidowano tramwaje w Słupsku, Inowrocławiu, Legnicy, Wałbrzychu, Jeleniej Górze. Na szczęście, proces zamykania tramwajów nie poszedł tak daleko jak we Francji lub w Wielkiej Brytanii. Konieczne jest także rozbudowanie istniejących sieci. W Warszawie powinna powstać linia do Wilanowa, w Szczecinie-szybki tramwaj, w Bydgoszczy linia do Fordonu, w Toruniu do miasteczka uniwersyteckiego.

Infrastruktura nie jest tania, jeden kilometr linii kosztuje ok10-40 mln zł, same miasta nie będą w stanie sfinansować jej kosztu. Dlatego korzystając z doświadczeń min. Niemiec i Francji proponujemy wprowadzenie wieloletniego programu wsparcia takich inwestycji przez państwo w wysokości 25-30% kosztów. Oczywiście powstaje argument braku pieniędzy w budżecie. Znając sprawność rządu (nie tylko obecnego), nie spodziewamy się, aby program mógł zacząć funkcjonować wcześniej niż za 3-4 lata. Jego wprowadzenie można więc skorelować z nową perspektywą finansową UE i już zawczasu pomyśleć o finansowaniu.

Inwestycje objęte programem powinny spełniać precyzyjnie określone kryteria, począwszy od prognozowanego natężenia ruchu, okresu realizacji budowy, powiązania z planami rewitalizacyjnymi. Warunkami sukcesu jest sprawne zarządzanie inwestycją, szerokie poparcie rady miasta, dobór trasy. Aby pozyskać pasażerów, należy położyć nacisk na kwestie wychodzące poza inżynierię ruchu: dostęp do przystanków, estetykę. Realizacja programu przyniesie szersze korzyści. Nowoczesny transport publiczny podnosi atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną, to także element polityki prorodzinnej, poprzez atrakcyjne systemy taryfowe i edukacyjnej, dzięki skomunikowaniu kampusów uczelni z centrami miast. Niesie zmianę postrzegania miast i mieszkańców przez samych siebie, poprzez odczuwaną metropolizację.