

Czas na tramwaj

11 marca 2016

W grudniu 2015 r. rozpoczęły kursowanie tramwaje w Olsztynie. To pierwsza w Polsce nowa sieć od 1959 r., kiedy to uruchomiono tramwaje w Częstochowie.

Nowa sieć tramwajowa w stolicy województwa warmińsko-mazurskiego liczy 11 km – składa się na nią główny ciąg łączący dworzec główny, centrum miasta z największymi osiedlami Nagórki i Jaroty, a także dwie odnogi: na Stare Miasto oraz na uniwersytet. Do Olsztyna tramwaj wrócił po 50 latach – poprzednio tramwaje kursowały tu w latach 1907-1965, lecz na zupełnie innych trasach niż dziś.

POBUDZIĆ MIASTO

Czy na tramwajowej mapie zaczną pojawiać się kolejne miasta? Coraz głośniej o tramwaju mówi się w Radomiu. Według koncepcji Radomskiego Towarzystwa Naukowego, linia tramwajowa powinna biec przez miasto na osi północ-południe: od największego radomskiego szpitala na Józefowie, przez osiedle Michałów, główny kampus Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego, komendę policji, Śródmieście (tu przy urzędzie miejskim krzyżując się z deptakiem na ul. Żeromskiego), dalej przez dworzec kolejowy, największe radomskie osiedle Ustronie i następnie na osiedle Prędocinek.

Proponowany przebieg pokrywa się z najważniejszymi odcinkami magistralnych linii autobusowych 7 i 9. – Doświadczenia miast europejskich pokazują, iż wprowadzenie tramwaju skutkuje kilkudziesięcioprocentowym wzrostem wykorzystania transportu publicznego na danej trasie – mówi dr Łukasz Zaborowski, sekretarz zarządu Radomskiego Towarzystwa Naukowego. – To przekłada się na pobudzenie życia społeczno-gospodarczego w śródmieściu. Użytkownik transportu publicznego jest bowiem naturalnym „klientem” tradycyjnego miasta, podczas gdy

zmotoryzowany – hipermarketów.

TRANSPORT EGALITARNY

Tramwaj w Radomiu to dziś przede wszystkim wizja środowisk naukowych i organizacji społecznych. Wzór dla nich stanowi Francja, gdzie w wielu miastach powstają nowe sieci tramwajowe. Tylko od 2000 r. zbudowano je w 17 z nich – większość to ośrodki mniejsze od liczącego 217 tys. mieszkańców Radomia.

Na przykład w 2013 r. uruchomiono tramwaje w 135-tysięcznym Tours, od 2012 r. sieć tramwajowa działa w liczącym 139 tys. mieszkańców mieście Brest, a w 2011 r. miejska komunikacja szynowa zaczęła funkcjonować w Reims. Tu linia tramwajowa biegnie przez całe miasto z północy na południowy zachód – aż do zlokalizowanego na przedmieściach dworca Champagne na linii TGV łączącej Paryż ze Strasburgiem. Z tramwajów w 183-tysięcznym Reims korzysta ponad 40 tys. pasażerów dziennie.

W 2011 r. komunikację tramwajową uruchomiono też w 150-tysięcznym Angers. Jako wicemer miasta odpowiadała za to Bernadette Caillard-Humeau, która w styczniu 2016 r. odwiedziła Radom, by przekonywać, że inwestycja w tramwaj to odnowa miasta. – Poprawiliśmy jakość przestrzeni publicznej i centrum jest dużo bardziej przyjazne dla pieszych – mówiła radomskiej „Gazecie Wyborczej”. – To, co jest rewolucją, to egalitarność tramwaju, jest dostępny dla wszystkich. Matka może wjechać z wózkiem, bez problemu wsiadają niepełnosprawni.

POLITYKA (ANTY)TRAMWAJOWA

Obecnie największą przeszkodą na radomskiej drodze do tramwaju są polskie regulacje korzystania z funduszy unijnych. Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego w ogóle nie przewiduje wsparcia dla budowy linii tramwajowych, natomiast krajowy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko w zakresie inwestycji tramwajowych jest ograniczony do miast wojewódzkich. Odcina to chociażby możliwość renesansu

miejskiej komunikacji szynowej w Bielsku-Białej, Inowrocławiu, Jeleniej Górze, Legnicy czy Wałbrzychu. W tych miastach komunikację tramwajową zlikwidowano na przełomie lat 60. i 70. XX wieku.

Prezydent Radomia Radosław Witkowski uważa tramwaj za ważny czynnik rozwoju miast, lecz zaznacza, że w Radomiu do tworzenia komunikacji tramwajowej można będzie przystąpić dopiero po pojawieniu się możliwości zewnętrznego dofinansowania inwestycji: – W chwili obecnej musielibyśmy jej koszt, sięgający kilkuset milionów złotych, w całości pokryć z własnego budżetu. Nie stać nas na to.

Dr Łukasz Zaborowski: – Postawa unikania tematu tramwaju pod pretekstem niedostępności środków jest rozczarowująca. Trudno bowiem przechodzić do porządku dziennego nad faktem, że Radom, miasto ponad dwustutysięczne, w ogóle nie ma możliwości ubiegania się o wsparcie unijne na tego rodzaju inwestycję – świetnie przecież wpisującą się w unijną politykę wspierania transportu niskoemisyjnego.

W obliczu braku dostępu do unijnych funduszy już kilka lat temu stanął Płock. Tu w listopadzie 2010 r., na finiszu kampanii przed wyborami samorządowym, spółka Inwestycje Miejskie ogłosiła przetarg na projekt i budowę 10-kilometrowej linii tramwajowej z największego osiedla Podolszyce przez centrum do szpitala w zachodniej części miasta. Przetarg objął też budowę zajezdni i zakup 10 tramwajów.

Wybory w 2010 r. przyniosły zmianę na stanowisku prezydenta Płocka – Mirosława Milewskiego zastąpił Andrzej Nowakowski. Zmianie uległo też podejście do tramwaju. Już w połowie stycznia 2011 r. płockie Inwestycje Miejskie wycofały się z ogłoszonego przetargu – nowe władze miasta zrezygnowały bowiem z emisji obligacji, z których miały pochodzić fundusze na budowę linii tramwajowej.

Jednak w sierpniu 2014 r., gdy zbliżały się kolejne wybory

samorządowe, prezydent Nowakowski zapowiedział, że jeśli pojawi się możliwość dostępu do zewnętrznych funduszy, wówczas wizję stworzenia w Płocku komunikacji tramwajowej będzie należało traktować poważnie.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: zbs.net.pl