

Tramwaje jako sposób modernizacji i rozwoju zintegrowanego systemu transportu zbiorowego na przykładzie miasta Olsztyn.

Zarówno w Polsce jak i w Europie trudno jest znaleźć aglomerację miejską, która nie chciałaby usprawnić ruchu miejskiego i poprawić jakości komunikacji miejskiej. Cel ten jest z dużym powodzeniem realizowany poprzez tworzenie zintegrowanych systemów transportu oraz za pomocą inteligentnych systemów sterowania ruchem. Polskie miasta, które do tej pory miały spore problemy z zagwarantowaniem sprawnego transportu publicznego, teraz stawiają na zrównoważony jego rozwój, korzystając przy tym chętnie z pomocy Unii Europejskiej. Jednym z takich przykładów jest miasto Olsztyn, do którego po blisko 50 latach nieobecności wracają tramwaje w ramach programu „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”.

Badanie opinii publicznej

Z badań Urzędu Miasta Olsztyn wynika, że w przeważającej większości mieszkańcy chcą powrotu tramwajów na ulice Olsztyna. Badania na temat ich preferencji komunikacyjnych, przeprowadzone zostały już w 2006 roku, jednak dopiero w 2012 roku odbyły się spotkania z radami osiedli oraz debata podczas Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Na wszystkich tych spotkaniach pojawiały się pytania: jak, gdzie i kiedy mają się pojawić tramwaje, a nie czy w ogóle powinny. Nie było tam głosów przeciwnych temu projektowi. Pojawiły się także audycje radiowe i telewizyjne oraz artykuły w prasie informujące o projekcie, a na stronie internetowej www.olsztyn.eu dostępne jest studium wykonalności projektu.

Idea projektu

Projekt, który jest w trakcie realizacji to modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego. Przywrócenie w Olsztynie tramwajów (budowa 10 kilometrów linii tramwajowej), co nastąpi w 2014 roku, to najbardziej widoczny, ale nie jedyny efekt projektu modernizacji olsztyńskiej komunikacji miejskiej. Inwestycja tramwajowa zapewniła miastu także inne inwestycje. Cały projekt warty 105 milionów euro, finansowany w 85% z funduszy europejskich zakłada także dobudowanie i wydzielenie specjalnych pasów dla autobusów tzw. buspasy i przebudowę istniejących już ulic, obszarowe sterowanie ruchem z priorytetem dla pojazdów transportu publicznego. Ponadto system informacji pasażerskiej i biletu elektronicznego, a także zmodernizowane i wybudowanie nowej ulicy-Obiegowej, która pozwoli kierowcom omijać część śródmieścia. Dopiero wszystkie te obszary oraz integracja wszystkich środków transportu publicznego, pozwolą osiągnąć cele jakie stoją przed miastem.

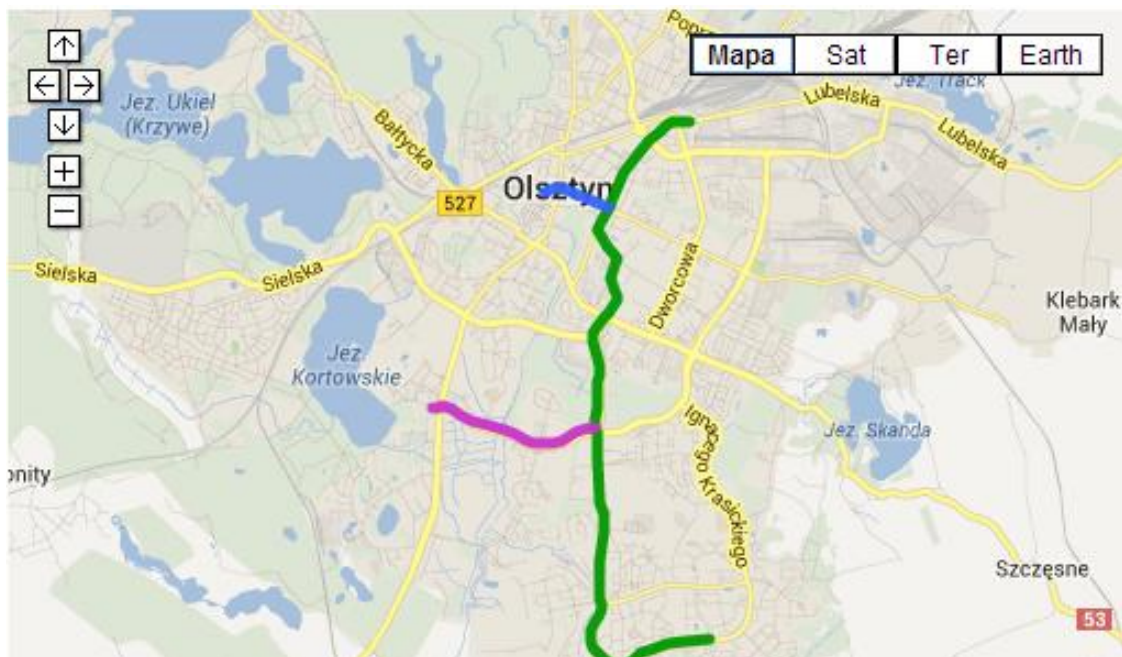
Użyteczność to podstawa

Każda z tych inwestycji ma ogromne znaczenie dla funkcjonowania miasta. Nowa olsztyńska linia tramwajowa, która będzie liczyła blisko 10 km długości, zdecydowanie poprawi komfort podróży i umożliwi likwidację „wąskich gardeł”, którymi w tym przypadku będą miejsca, gdzie obecnie tworzą się największe zatory i podróż samochodem trwa najdłużej. Mowa więc o trasie z Jarot, Pieczewa do centrum i dworca. Z przeprowadzonych badań i po uwzględnieniu różnych wariantów wynika, że zaproponowany przebieg trasy będzie

najbardziej optymalny. Linia tramwajowa będzie składała się z trzech części i wyglądała następująco:

- Trasa podstawowa (kolor zielony) będzie wiodła z Jarot do Dworca Głównego. Od przystanku początkowego u zbiegu ulic Witosa i Kanta linia pobiegnie po północnej stronie ulicy Witosa , następnie skręci na północ w nowy odcinek ulicy biskupa Tadeusza Płoskiego i będzie prowadzić po jego zachodniej stronie. Tą stroną tory będą prowadziły aż do ulicy Pstrowskiego, którą przetną, by iść po zachodniej stronie ulicy Obiegowej, do ulicy Żołnierskiej, w którą torowisko będzie skręcać na zachód przy budynku Sanepidu. Następnie linia poprowadzi obok obserwatorium astronomicznego i hotelu Relaks do ulicy Tadeusza Kościuszki, którą dotrze do placu Konstytucji 3 Maja, gdzie za rondem, na wysokości dworca PKS znajdzie się przystanek końcowy. Długość tej trasy będzie wynosiła 7285 m.
- Odnoga do Kortowa (kolor różowy) będzie jednotorowym odgałęzieniem i od głównej linii będzie odchodzić przy skrzyżowaniu alei generała Sikorskiego z ulicami Tuwima i Synów Pułku. Linia pobiegnie po północnej stronie ulicy Tuwima aż do Kortowa, gdzie zakończy się przy skrzyżowaniu ulicy Tuwima z aleją Warszawską i ulicą prof. Prawocheńskiego. Całkowita długość tego odcinka będzie wynosiła 1903 m.

Rysunek 1 Planowana linia tramwajowa w Olsztynie



Źródło: <http://olsztynskietramwaje.pl/trasa/>

- Odgałęzienie do Wysokiej Bramy (kolor niebieski) będzie rozpoczynać się na skrzyżowaniu ul. Kościuszki i al. marszałka Piłsudskiego i będzie prowadzić tą drugą do pl. Jana Pawła II, a następnie ul. 11 Listopada do placu przy Wysokiej Bramie. Jej długość będzie wynosiła 792 m.

Korki autobusom nie straszne

Wzdłuż sześciu ulic (Pstrowskiego, al. Niepodległości, Mochnackiego, Grunwaldzkiej, Śliwy, al. Warszawskiej) wybudowane zostały już specjalne pasy dla autobusów komunikacji miejskiej. Nawet jeśli nie na wszystkich z tych ulic autobusy już dziś tracą czas w korkach, to bez wybudowania buspasów byłoby to tylko kwestią czasu, ponieważ

z roku na rok samochodów przybywa, a obecna ich liczba w Olsztynie sięga ponad 100 tysięcy. Bez myślenia o przyszłości Olsztynowi trudno byłoby się rozwijać w następnych latach. Co warto podkreślić na budowie buspasów nie stracili kierowcy, gdyż nie zostało im zabrane miejsce – ulice są poszerzone, a autobusy jeżdżą nowo wybudowanymi pasami.

Rysunek 2 Nowe buspasy



Źródło: <http://olszynski.blogspot.com/>

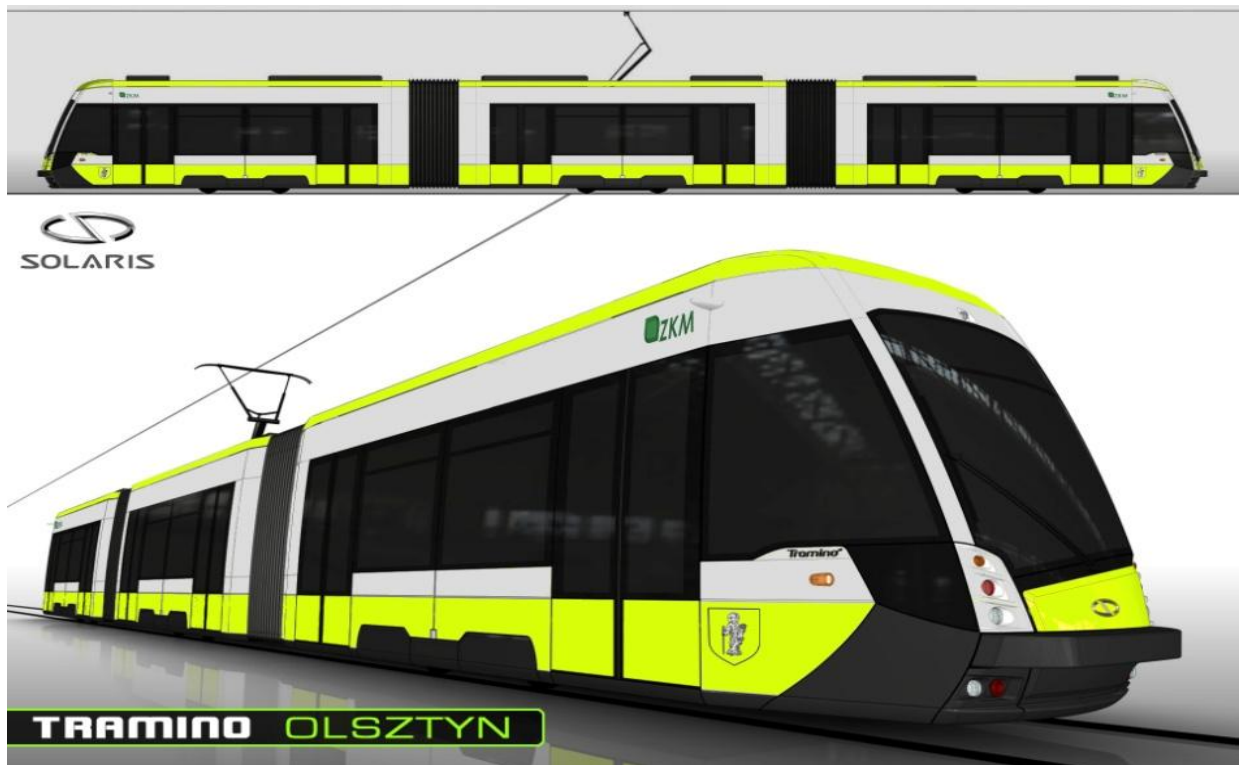
Wreszcie powstanie ulica Obiegowa

Tramwaje zapewnią także budowę odcinka planowanej już od lat 70 ubiegłego wieku małej obwodnicy śródmieścia, czyli ulicy Obiegowej. Kierowcy pojedą od ulicy Pstrowskiego do alei Piłsudskiego szeroką, dwupasmową ulicą z bezkolizyjnym skrzyżowaniem z ulicą Żołnierską. Przeniesienie ruchu na ulicę nowo wybudowaną ulicę Obiegową spowoduje, że kierowcy nie będą musieli przeciskać się wąską ulicą Kościuszki, co z pewnością będzie służyło jej mieszkańcom. Samochodów pod oknami będzie mniej, a tam, gdzie pojawi się tramwaj, nie przybędzie ani spalin, ani hałasu.

Estetyka, komfort, informacja

Osoby korzystające z transportu publicznego w Olsztynie będą miały możliwość podróżować w nowoczesnych i komfortowych tramwajach i autobusach. Firma Solaris w 2014 roku ma dostarczyć do stolicy Warmii i Mazur 15 tramwajów, których koszt będzie oscylował w granicach 120 milionów złotych. Tramwaje, które trafią do Olsztyna będą dwukierunkowe, o długości 29,3 metra. Będą składały się z trzech członów, a w każdym z nich znajdą się po dwie pary podwójnych drzwi po obu stronach pojazdu. Każdy tramwaj zabierze ponad 230 pasażerów, a pojazdy będą niskopodłogowe na całej swojej długości, klimatyzowane i wyposażone w monitoring.

Rysunek 3 Wizualizacja olsztyńskich tramwajów



Źródło: <http://www.tramwaje.olsztyn.eu/index.php/pl/strona-gowna/160-ostateczny-projekt-olsztyskiego-solarisa-tramino>

Rysunek 4 Tramwaje od wewnątrz



Źródło: <http://www.tramwaje.olsztyn.eu/index.php/pl/strona-gowna/160-ostateczny-projekt-olsztyskiego-solarisa-tramino>

Rysunek 5 Tramwaje od wewnątrz



Źródło: <http://www.tramwaje.olsztyn.eu/index.php/pl/strona-gowna/160-ostateczny-projekt-olsztyskiego-solarisa-tramino>

Dodatkowo pod koniec 2015 roku w każdym pojeździe ma się pojawić nowoczesna informacja pasażerska – tablice zewnętrzne i wewnętrzne (boczne i podsufitowe). Na przystankach znajdują się także elektroniczne tablice informacji pasażerskiej, które będą wyświetlały informacje o przyjazdach i odjazdach autobusów i tramwajów. Rozbudowa systemu informacji pasażerskiej da podróżującym większą dostępność do najświeższych informacji komunikacyjnych. Innym udogodnieniem dla pasażerów będzie wprowadzenie systemu biletów elektronicznych, które znacznie ułatwią podróż i sprawią, że comiesięczne wypisywanie biletów miesięcznych nie będzie konieczne.

ITS jako narzędzie wspomagające zarządzanie ruchem

ITS jest jednym z kluczowych elementów projektu modernizacji komunikacji miejskiej w Olsztynie. W jego skład wchodzić będzie system zarządzania ruchem na 86 skrzyżowaniach. Na każdym przystanku pojawią się także kamery monitoringu. Nowoczesne zarządzanie komunikacją miejską ma obejmować system sterowania, który będzie pomagał w zarządzaniu rozkładami, zlokalizuje za pomocą technologii satelitarnej pojazdy na ulicach (co jest niezbędne do wyświetlania na tablicach informacji pasażerskiej rzeczywistych czasów przyjazdu na przystanek), zanalizuje punktualność pojazdów. Dodatkowo w mieście pojawi się system rejestrowania wykroczeń, który będzie rejestrował przekroczenia prędkości i wjeżdżanie na skrzyżowanie na czerwonym świetle. Wprowadzeniem tego systemu zajmie się olsztyńska firma Sprint, która została wybrana na drodze przetargu, deklarując wprowadzenie systemu za sumę 66 mln zł.

Czy stworzenie „komunikacyjnego Olsztyna marzeń” może stać się możliwe?

Zastanówmy się jak wyglądałoby miasto komunikacyjnie idealne. Szybkość, wygoda, niezawodność, dostępność to główne atrybuty, które przychodzą mi na myśl w pierwszej chwili. Czy Olsztyn ma szansę zyskać miano takiego miasta? Budowa linii tramwajowej i prowadzenie innych inwestycji związanych z modernizacją i rozwojem zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie jest pierwszym krokiem, który został już podjęty, aby tak się stało. W połączeniu z dalszymi inwestycjami miasto to może stać się komunikacyjnie nowoczesne.

Patrząc na rysunek 1 na pierwszy rzut oka brakuje mi połączenia pomiędzy centrum miasta- odnogą do wysokiej bramy, a Kortowem- jednym z największych akademickich kampusów w Polsce i Europie. Skomunikowanie tych dwóch, według mnie strategicznych punktów miasta jest konieczne. To tam każdego dnia pojawia się najwięcej osób. Kortowo, gdzie mieści się Uniwersytet Warmińsko- Mazurski i gdzie studiuje 40000 osób jest jakby małym miastem w większym mieście. Uruchomienie linii tramwajowej pomiędzy tymi dwoma miejscami znacznie ułatwiłoby komunikację zarówno studentom jak i osobom pracującym w pobliżu. Przeglądając różne materiały znalazłem plany, które właśnie zakładają budowę linii tramwajowej na tym odcinku. Według planu rozwoju transportu publicznego na lata 2012-2027 komunikacja tramwajowa miałaby objąć oprócz wcześniej wspomnianego Kortowa kolejne duże osiedla mieszkaniowe – Kormoran, Pojezierze i częściowo Pieczewo.

Jeśli chodzi o skomunikowanie centrum z Kortowem, to odnoga do Wysokiej Bramy biegnąca aleją Piłsudskiego i ulicą 11 Listopada miałaby zyskać drugi tor. Tor do Kortowa miałby zostać przedłużony przez kampus Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego aleją Warszawską, ulicami Dybowskiego i Słoneczną do Starego Dworu. Cała linia kortowska miałaby być dwutorowa, co oznacza dobudowę drugiego toru wzdłuż ulicy Tuwima.

Olsztyńska sieć miałaby także zyskać alternatywną trasę na odcinku od Szpitala Wojewódzkiego do Dworca Głównego. Tramwaje pojechałyby ulicą Obiegową do hali Urania, przy której skręciłyby w aleję Piłsudskiego, którą z kolei docierałyby do placu Inwalidów Wojennych, gdzie skręcałyby w ulicę Dworcową, by nią dotrzeć do Dworca Głównego.

Inną ideą jest także pomysł domknięcia pętli tramwajowej. Z przystanku końcowego na Jarotach linia miałaby pójść dalej ulicami Witosa, Krasickiego, Synów Pułku, Wyszyńskiego i aleją Piłsudskiego do placu Inwalidów Wojennych, gdzie spotykałaby się ze wspomnianą wyżej linią prowadzącą przez Kormoran i Pojezierze.

Gdyby to się udało, miasto miałoby obsługiwane przez tramwaje niemal wszystkie największe osiedla mieszkaniowe, co z pewnością podniosłoby opłacalność tego środka transportu i znacznie zwiększyło jego popularność.¹

Olsztyn podąża za przykładem innych miast

Nie tylko Olsztyn jest miastem, które zdecydowało się na wprowadzenie linii tramwajowej. Częstochowa- blisko 250 tysięczne miasto, które każdego roku odwiedzane jest przez wielu turystów pielgrzymujących na Jasną Górę jest miastem, które zdecydowało się na budowę nowej linii tramwajowej. W Częstochowie tramwaj jest łatwo dostępny dla pasażerów, przystanki są blisko miejsc zamieszkania i celów podróży. Dodatkowym atutem jest przystosowanie ich dla osób niepełnosprawnych, a zapewnienie systemów sterowania ruchem zapewnia uzyskanie zadowalających prędkości komunikacyjnych w ruchu ulicznym. Innymi miastami, które także stawiają na rozwój transportu szynowego są Wrocław i Kraków.

¹<http://olsztynskietramwaje.pl/> 25.06.2013, godz: 16:27

We Wrocławiu w 2013 roku w ramach projektu stworzenia zintegrowanego systemu transportu szynowego zostanie wdrożony system sterowania ruchem, który zapewni uprzywilejowania tramwajom na 5 liniach oraz system dynamicznej informacji przystankowej.

Kraków także prowadzi działania mające na celu rozwój systemu transportu publicznego w mieście. W wyniku realizacji projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej- etap II” powstał kolejny odcinek linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Miasto zakupiło także 24 nowe tramwaje niskopodłogowe. Każda ta inwestycja według Prezesa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie ma duże znaczenie dla miasta. Nowa linia zapewnia lepszy dojazd z Płaszowa do centrum miasta, a nowe wagony są bardziej bezpieczne i komfortowe dla ich użytkowników.²

Nowoczesny transport daje wiele korzyści

Zdania na temat komunikacji tramwajowej są różne. Są ludzie, którzy są jej zwolennikami jak i istnieją jej przeciwnicy. Niewątpliwie wprowadzenie linii tramwajowej daje wiele korzyści dla aglomeracji miejskiej. Warto zauważyć, że komunikacja tramwajowa posiada liczne zalety, do których można zaliczyć m.in.: niezależność od ruchu drogowego i warunków atmosferycznych, ekologiczne warunki (brak zanieczyszczeń i hałasu), dużą pojemność i zdolność przewozową. To wszystko w połączeniu z wysoką estetyką projektowanych obecnie pojazdów, komfortowymi warunkami podróży, klimatyzacją, informacją pasażerską sprawia, że transport ten jest bardzo konkurencyjny. Miasto Olsztyn decydując się na budowę linii tramwajowej staje się miastem nowoczesnym i podąża za aktualnymi trendami europejskimi. Jestem szczerze przekonany, że jej budowa wpłynie pozytywnie na mieszkańców Olsztyna i sprawi, że korzystanie z transportu miejskiego będzie dla nich przyjemnością i znacznie ułatwi im codzienne funkcjonowanie w jakże bardzo zatłoczonym już mieście.

²TSLbiznes, „Miasta inwestują w inteligentny transport”, str.7

Materialy źródłowe:

1. <http://www.tramwaje.olsztyn.eu/index.php/pl/o-projekcie/nie-tylko-tramwaje>
2. <http://www.tramwaje.olsztyn.eu/index.php/pl/strona-gowna/160-ostateczny-projekt-olsztyskiego-solarisa-tramino>
3. <http://olszynskietramwaje.pl/trasa/>
4. <http://naszemiasto.olsztyn.pl/olszynska-firma-sprint-zajmie-sie-wprowadzeniem-inteligentnego-systemu-sterowania-ruchem/>
5. <http://olszynskietramwaje.pl/>
6. <http://olszynski.blogspot.com/>