Tramwaj to nie tylko środek transportu. To także – a może przede wszystkim – narzędzie szeroko pojętej odnowy urbanistycznej. Przyczynek do przemiany postrzegania miasta przez jego mieszkańców i osoby z zewnątrz. Uczy tego przykład miast francuskich. Tramwaj wyrugowany niegdyś z przestrzeni jako przestrzały, hałaśliwy, spowalniający ruch uliczny, powraca jako zwiastun nowoczesności – sprawny i komfortowy środek transportu. Okazuje się być najszybszym środkiem przemieszczania się w (średnio-) dużych miastach. Ten fakt oraz „mityczny powab szyny" sprawia, iż wprowadzenie tramwaju w miejsce autobusu skutkuje kilkudziesięcioprocentowym przyrostem użytkowników na danej trasie. Ponadto wywołuje bodziec wizerunkowy, w wyniku którego zwiększa się wykorzystanie całego systemu transportu publicznego.

Zasadą współczesnego tramwaju jest maksymalna dostępność przestrzenna. Nie współdzieli on szerokich arterii z ruchem kołowym, lecz wnika w centra miast, nierzadko w wąskie ulice stref pieszych. Podobnie wpisuje się we wnętrza osiedli mieszkaniowych, campusów uczelnianych, a nawet galerii handlowych. Możliwość precyzyjnego prowadzenia trasy we wrażliwej strukturze miasta to zaleta poruszania się po szynach.

Tramwaj to przedłużenie przestrzeni publicznej – ruchomy salon miejski. To także dzieło sztuki. Tabor, przystanki, słupy trakcyjne i inne składniki infrastruktury projektowane są indywidualnie dla każdego z miast. Wprowadzenie tramwaju jest przyczynkiem do wszechstronnej odnowy urbanistycznej – we Francji określanej jako przebudowa „od pierzei do pierzei". W otoczeniu linii pojawia się elegancka przestrzeń publiczna, mała architektura, zieleń. Tramwaj działa centro-twórczo. Przez zwiększenie dostępności i zmianę wizerunku przyczynia się do ożywienia śródmieścia. Więcej ludzi, więcej pieszych to więcej bywalców śródmiejskich placówek handlu i rozrywki. Wzdłuż całej trasy zwiększa się wartość nieruchomości i ruch budowlany. To efekt analogiczny do metra w mieście wielkim.

Transport publiczny, w szczególności szynowy, to przyszłość miast. Albo będą one przyjazne dla człowieka – czyli pieszego – albo postępować będzie ucieczka mieszkańców i działalności gospodarczej na przedmieścia, zjawisko znane pod złowróżbną nazwą suburbanizacji.

„Tramwaj dla polskich miast" to stanowi użyteczny zbiór wskazań, jak współcześnie projektuje się systemy tramwajowe. Szczegółowo przedstawia zalety tramwaju jako środka transportu oraz narzędzia odnowy urbanistycznej. Część teoretyczną poprzedza obszerny opis doświadczeń francuskich. Całość dopełniają autorskie wizje

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

nowych sieci tramwajowych dla pięciu dużych miast polskich: Białegostoku, Bielska-Białej, Kielc, Radomia i Tarnowa.

Partnerem raportu jest Bank Gospodarstwa Krajowego, państwowy bank rozwoju, którego misją jest wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz sektora publicznego w realizacji jego zadań. Bank jest partnerem finansowym aktywnie wspierającym przedsiębiorczość i efektywne wykorzystywanie programów rozwojowych. Jest jednocześnie inicjatorem i uczestnikiem współpracy między biznesem, sektorem publicznym i instytucjami finansowymi.

Pobierz notatkę prasową

Zaborowski – Tramwaj dla polskich miast – PDFPobierz

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].