

RACJONALIZACJA I ROZWÓJ KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM

autorstwa Adriana Leszczyńskiego

- wersja skrócona i uzupełniona -

Gorzów Wielkopolski, 26 listopada 2013 r.

WSTĘP

W czwartek 14. listopada br. odbyło się pierwsze otwarte spotkanie ws. planu transportowego dla miasta Gorzowa Wielkopolskiego. W spotkaniu tym wzięli udział mieszkańcy naszego miasta. Jak powszechnie wiadomo emocje rozpałała sprawa tramwajów, a konkretnie plany likwidacji linii na Piaski oraz rozbudowy sieci w dzielnicy Górczyn. Podczas spotkania zabrałem głos informując zgromadzonych, iż sam z własnej woli opracowałem niezależny plan racjonalizacji i rozbudowy sieci tramwajowej w naszym mieście. W zasadzie plan ten był skończony, lecz nie zdążyłem poprawić pewnych niedoróbek. O czwartkowym spotkaniu dowiedziałem się rano tego samego dnia. Nie zwlekając udałem się na spotkanie i mimo wspomnianych niedoróbek, plan mój wręczyłem Panu Prezydentowi Tadeuszowi Jędrzejczakowi za pośrednictwem Pana Marcina Gromadzkiego. Jego skróconą wersję, ograniczoną tylko do linii na Piaski i planowanych linii w dzielnicy Górczyn wręczam Państwu: gorzowskiemu radnym, Urzędowi Miasta – Wydział Transportu Publicznego oraz lokalnym mediom. W niniejszym opracowaniu pominąłem takie odległe inwestycje, jak linia tramwajowa na ul. Kombatantów czy linia z centrum do Osiedla Europejskiego zawarte w moim pierwotnym opracowaniu.

Ponieważ na obecnym etapie bezzasadne jest omawianie tak odległych spraw, niniejsze, skrócone i poprawione opracowanie, odnosi się bezpośrednio do planów opracowanych przez firmę Public Transport Consulting i przedstawionych przez Pana Marcina Gromadzkiego na wspomnianym spotkaniu. Przy okazji pokusiłem się także o propozycje racjonalizacji istniejącej sieci – z centrum do pętli „Silwana”. Nie ukrywam, iż jestem nie tylko przeciwny likwidacji linii na Piaski, ale uważam ponadto, że linię tę należy wykorzystać w dużo większym stopniu, przedłużając ją do dzielnicy Górczyn. Argumenty za tym rozwiązaniem przedstawiłem poniżej. Na końcu zamieściłem kilka ciekawostek oraz mitów związanych z komunikacją tramwajową.

Liczę, iż mój głos zostanie wzięty pod uwagę i że wszystkie zainteresowane instytucje oraz osoby zapoznają się z niniejszym, moim opracowaniem.

Kończąc wstęp pragnę wspomnieć, iż jestem mieszkańcem Gorzowa od urodzenia. Poza kilkuletnimi okresami zamieszkiwania w Szczecinie i Warszawie, związanymi ze studiami i pracą zawodową, całe życie mieszkam w Grodzie nad Wartą. Moja miłość do rodzinnego miasta, troska o jego rozwój oraz zamiłowanie do miejskiej komunikacji szynowej leżą u podstaw tego opracowania. Pragnę zaznaczyć, iż nie mam budowlanego wykształcenia, nie pracuję i nigdy nie pracowałem w branży związanej z budownictwem, logistyką czy komunikacją publiczną. Nie należę do żadnych organizacji. Jak wielu gorzowian, jestem po prostu zwykłym miłośnikiem miejskiej komunikacji publicznej, zwłaszcza szynowej.

Część 1

MANKAMENTY KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ W GORZOWIE

Mankamenty komunikacji tramwajowej w Gorzowie wynikają przede wszystkim z braku spójnej polityki w planowaniu przestrzennym miasta. Nie uwzględniała ona do tej pory zarówno istniejącej infrastruktury szynowej, a także nie planowała jej rozwoju. Winne są również wieloletnie zaniedbania remontów istniejących torów i brak nowoczesnego taboru.

Dotychczasowa błędna polityka, od około trzydziestu lat lekceważyła i nie doceniała tego środka lokomocji. Cieszy fakt, że wreszcie doczekaliśmy się dyskusji nt. komunikacji tramwajowej w naszym mieście.

Zasadne wydaje się stwierdzenie, iż sami gorzowianie będą nie tylko za pozostawieniem tramwajów w mieście, ale wręcz za rozbudową sieci. Pomijając wieloletnie zaniedbania oraz złą politykę tramwajową kolejnych władz miasta, należy zadać pytanie, jakie są konkretne mankamenty komunikacji tramwajowej w Grodzie nad Wartą i jak im zaradzić?

Dwie główne przyczyny są następujące:

- tramwaje w ograniczonym stopniu komunikują miejsca użyteczności publicznej w mieście
- tramwaje nie komunikują największych „sypialni” ze sobą

Na podstawie obu przyczyn warto wysnuć kolejny wniosek będący połączeniem dwóch poprzednich:

- tramwaje nie komunikują największych „sypialni miasta” z tzw. miejscami użyteczności publicznej.

Przykład? Największa dzielnica miasta - Górczyn (poza małymi fragmentami osiedli Ustronie i Parkowe) nie jest skomunikowana komunikacją tramwajową z centrum miasta ani np. z innym, blisko położonym dość dużym osiedlem, mianowicie z Piaskami. Górczyn nie jest skomunikowany tramwajami z takimi ważnymi miejscami użyteczności publicznej, jak Urząd Wojewódzki, I LO, Technikum Budowlane, strefa ekonomiczna na Baczynie, czy z inną „sypialnią” miasta, jaką jest np. Osiedle Staszica.

Osiedle Piaski, mimo bliskiej odległości, nie posiada bezpośredniego połączenia z dzielnicą Górczyn, a tym samym odcięte jest od strategicznych miejsc położonych w tej dzielnicy. Takimi strategicznymi miejscami zwanymi „miejscami użyteczności publicznej” czy „generatorami ruchu” są miejsca tłumnie odwiedzane przez mieszkańców. Na Górczynie zaliczają się do nich:

- placówki opieki zdrowotnej (Szpital Wojewódzki, Szpital Psychiatryczny, przychodnie na ul. Piłsudskiego, przychodnia na ul. Walczaka, Medi-Raj),
- duże centra handlowe (Tesco, Castorama, Panorama, Kupiec Gorzowski, Komfort, powstająca „Zielona Przystań”),
- urzędy i biurowce (Watról, budynek SM „Górczyn”),
- miejsca sportowo-rekreacyjne (Park Górczyński, Park Kopernika, Park 750-Lecia, Watról).

W związku z powyższym zasadne wydaje się bezpośrednie połączenie osiedla Piaski z dzielnicą Górczyn oraz skomunikowanie systemem tramwajowym głównych ciągów komunikacyjnych tej drugiej.

Część 2

RACJONALIZACJA I WYKORZYSTANIE POTENCJAŁU OBECNIE ISTNIEJĄCEJ SIECI NA PRZYKŁADZIE LINII BIEGNĄCEJ Z CENTRUM DO PĘTLI „SILWANA”

Jak już wspomniałem, komunikacja tramwajowa w Gorzowie Wielkopolskim jest mało funkcjonalna i użyteczna m.in. ze względu na niedostateczne skomunikowanie strategicznych miejsc oraz ze względu na brak połączeń na terenie gorzowskich „sypialni”. Jest to efekt złej polityki, która charakteryzowała się budową „sypialni” i miejsc użyteczności publicznej często z dala od linii tramwajowych. Dotyczy to zwłaszcza dzielnicy Górczyn, gdzie linia tramwajowa przechodzi skrajem dzielnicy i tylko w niewielkim stopniu dotyka miejsc mocno zaludnionych.

Są dwa rozwiązania wykorzystania potencjału linii obecnie funkcjonujących:

1. Zagospodarowanie miejsc położonych w pobliżu istniejących tras tramwajowych tak, aby stały się miejscami użyteczności publicznej i miejscami zaludnionymi.
2. Budowa nowych tras tramwajowych na terenie miejskich „sypialni” i w pobliżu istniejących miejsc użyteczności publicznej.

W tej części skupię się na punkcie 1., opierając się o analizę linii tramwajowej biegnącej z centrum miasta do pętli „Silwana”. Strategią miasta związaną z tym zagadnieniem powinno być wyszukanie wolnych, najlepiej niezabudowanych terenów i przekształcenie ich w miejsca użyteczności publicznej. Wówczas zwiększy się potrzeba dotarcia do tych miejsc przez mieszkańców miasta. Tym samym linia ta stanie się bardziej użyteczna i co za tym idzie – bardziej dochodowa.

Skupiając się na wspomnianej linii tramwajowej pierwszym takim miejscem, jadąc od strony centrum, są bez wątpienia położone tuż przy torach na ulicy Warszawskiej, budynki po dawnym, obecnie nieużytkowanym Szpitalu Miejskim. Jednym z ważniejszych zadań władz miasta powinno być jak najszybsze doprowadzenie tego miejsca do stanu użyteczności dla mieszkańców. Dotychczasowe próby sprzedaży tych obiektów spęły na niczym. Nie ma sensu wgłębianie się w przyczyny tego stanu rzeczy, gdyż jest to zupełnie odrębny temat. Jednak obiekt ten powinien być zagospodarowany w taki sposób, aby służył możliwie jak największej liczbie mieszkańców. Wówczas jednym z pozytywnych efektów jego zagospodarowania będzie większa potrzeba dotarcia do tego miejsca. Tym samym zwiększy się liczba przewożonych pasażerów do dawnego szpitala, a co za tym idzie zwiększy się ruch w tramwajach na tej linii.

Kolejnym takim miejscem jest niezabudowany obszar położony na wzgórzu, na rozwidleniu ulic Pomorskiej i Podmiejskiej. Zadaniem miasta jest stworzenie tam miejsca użyteczności publicznej lub nawet wybudowanie tam bloków mieszkalnych. O przeznaczeniu tego terenu powinni zdecydować radni.

Następne miejsce to tereny po dawnym Stilonie, położone w pobliżu ulicy Pomorskiej i Walczaka. W tym miejscu wciąż istnieje potencjał do budowy nowych zakładów, jako że jest tam dużo niezagospodarowanego terenu i sporo pustostanu. Być może warto byłoby pomyśleć o stworzeniu na tym terenie podstrefy KSSSE, tak aby przyciągnąć inwestorów i aby maksymalnie wykorzystać potencjał tego przemysłowego obszaru. Jak wiadomo – więcej zakładów to większe zatrudnienie. Przy okazji zwiększy się ruch pasażerski na trasie tramwajowej biegnącej ulicami Pomorską i Walczaka. Osobiście dziwi mnie fakt, iż nowe niewielkie zakłady buduje się na obrzeżach miasta, a postindustrialne tereny położone na terenie dawnego Stilonu znajdującego się blisko dużych osiedli i blisko Śródmieścia stoją niezagospodarowane. Wielkie zakłady, takie jak Faurecia czy TPV niech będą budowane na Baczynie, średnie lub mniejsze powinny być zlokalizowane w pierwszej kolejności tam, gdzie jest dla nich wolne miejsce, a więc na terenie dawnych ZWCh „Stilon”.

Dalsze miejsce należy do moich ulubionych. Jadąc dalej w stronę pętli „Silwana” jest to teren położony po lewej stronie od ulicy Walczaka, za Cmentarzem Wojskowym. Mniej więcej obszar ten ograniczony jest ulicami Walczaka, 9 Maja, Niepodległości oraz terenem Szpitala Psychiatrycznego. Ten idealnie położony obszar jest od lat kompletnie nie wykorzystany. Śmiem twierdzić, że marnieje on bez żadnego sensu. Wydaje się, że w tym miejscu najodpowiedniejszą inwestycją byłaby zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Jest to bowiem całkiem dobre miejsce do zamieszkania. Osoby mieszkające na tym nowym osiedlu, miałyby blisko do tramwaju, a to na pewno zwiększyłoby ruch pasażerski na istniejącej linii.

Podobnym, lecz nieco mniejszym obszarem, na którym powstać powinny nowe bloki mieszkalne jest teren położony obok części Osiedla Parkowego, położonego na południe od ulicy Górczyńskiej, zwanego potocznie Osiedlem Ruskim. Kilka nowych bloków mogłoby powstać w trójkącie ulic Walczaka, Górczyńskiej i Korcza. Obecnie są tam ogródki działkowe, kompletnie nie przystające do tego miejsca.

Również teren położony dokładnie po drugiej stronie ulicy Walczaka w rejonie ulicy Bierzarina stoi pusty. A przecież można byłoby go mądrze wykorzystać. To samo tyczy się terenów leżących na północny i południowy wschód od restauracji McDonald’s i salonu samochodowego „Szykowski” aż po ulicę Silwanowską.

Niezagospodarowany teren to także obszar położony po prawej stronie ulicy Walczaka za wspomnianą ulicą Silwanowską – tam, gdzie planowano wybudowanie hipermarketu Carrefour. Pomimo, iż trasa tramwajowa kończy się przed tym obszarem, to jednak jest on położony dość blisko pętli „Silwana”. Tym samym zasadne jest stwierdzenie, że osoby udające się do miejsca użyteczności publicznej (np. hipermarket) lub osiedla wybudowanego w tym miejscu, również korzystałyby z istniejącej linii. Ponieważ próba sprzedaży tego terenu znanej sieci handlowej spełzła na niczym, zasadne wydaje się wybudowanie tam osiedla mieszkaniowego z zarezerwowaniem miejsca pod przyszły sklep wielkopowierzchniowy. Być może większe zaludnienie na tym obszarze, skusi sieć handlową do wybudowania tam nowego marketu.

Wszystkie powyżej przedstawione pomysły bez wątpienia przyczyniłyby się do zwiększenia efektywności, użyteczności oraz dochodowości istniejącej linii tramwajowej.

Podsumowując: jeśli istnieje linia tramwajowa, to należy budować w jej pobliżu nowe osiedla i tzw. miejsca użyteczności publicznej (generatory ruchu). W przeciwnym przypadku potencjał linii tramwajowej nie będzie w pełni wykorzystany, a miasto narażone będzie na dodatkowe, niepotrzebne koszty utrzymując linię mało użyteczną. Obecna linia biegnąca z centrum do pętli „Silwana” jest tego smutnym przykładem. Na przyszłość warto pamiętać, aby plan zagospodarowania przestrzennego opracowywać tak, aby uwzględniał on istniejące arterie komunikacyjne, wykorzystując ich potencjał.

Część 3

PROPOZYCJE ROZBUDOWY SIECI TRAMWAJOWEJ W GORZOWIE

W niniejszej części pragnę przedstawić nowe połączenia tramwajowe, które w moim przekonaniu byłyby racjonalne i użyteczne. Tak jak wspomniałem we wstępie, skupiam się tu na przedłużeniu linii z Piasków na Górczyn oraz na liniach w tej drugiej dzielnicy. Tym samym, istniejąca linia na Piaski, mimo iż jest najbardziej dochodową linią, byłaby jeszcze bardziej użyteczna i częściej uczęszczana.

Jest rzeczą oczywistą, iż najpilniejszym zadaniem byłoby skomunikowanie trakcją tramwajową największej i najbardziej zamieszkałej dzielnicy Gorzowa, czyli Górczyna. To raczej nie podlega dyskusji. Najbardziej racjonalne byłoby jej skomunikowanie w taki sposób, aby jak najbardziej wykorzystać obecnie istniejącą sieć i zarazem zwiększyć jej użyteczność, efektywność, a tym samym dochodowość.

1. POŁĄCZENIE ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY SZYNOWEJ OD PĘTLI „PIASKI” DO DZIELNICY GÓRCZYN

Niniejsze połączenie uważam za najpilniejsze do realizacji ze wszystkich propozycji rozbudowy sieci. Propozycja ta stoi w silnej opozycji do koncepcji przedstawionej przez Pana Marcina Gromadzkiego, który postuluje likwidację istniejącej, najbardziej dochodowej linii w mieście.

Moja propozycja postuluje wykorzystanie linii na Piaski i przedłużenie jej do dzielnicy Górczyn innowacyjną trasą. Szła by ona od istniejącej obecnej pętli „Piaski” na północ, wzdłuż ulicy Kazimierza Wielkiego do nieistniejącej, lecz zaplanowanej ulicy Kamiennej, mającej być zachodnim przedłużeniem ulicy Górczyńskiej. Następnie na ulicy Kamiennej skręcałaby w prawo w stronę dzielnicy Górczyn i dalej przecinając ulicę Wyszyńskiego, idąc ulicą Górczyńską, poprzez Rondo Niepodległości i ulicę Okulickiego dochodziłaby do nowobudowanego przez firmę Rebud osiedla w rejonie ulic Okulickiego, Obrońców Pokoju i Sosabowskiego lub jak zaproponował Pan Gromadzki – dalej do ulicy Fieldorfa-Nila. Wynika z tego, iż w tym przypadku moja propozycja pokrywałaby się z koncepcją Marcina Gromadzkiego na odcinku od Ronda Górczyńskiego do pętli na ul. Fieldorfa-Nila.

Koncepcja linii tramwajowej wzdłuż ulicy Okulickiego ma sens taki, gdyż tym szlakiem nie biegnie jeszcze żadna linia komunikacji publicznej. Nie biegnie dlatego, gdyż do tej pory nie było potrzeby przeprowadzania takiej komunikacji tym szlakiem, a poza tym fragment ulicy Okulickiego, od ulicy Kombatantów do ulicy Szarych Szeregów, wciąż jest w budowie. Zresztą sama ulica Okulickiego na odcinku na północ od ulicy Szarych Szeregów jest prowizoryczna i także wymagałaby przebudowy. Dodatkowo bloki w tej okolicy zbudowano dopiero w ostatnich latach, a kolejne właśnie powstają.

Proponuję ponadto drugą odnogę tejże linii – taką, aby tramwaj jadący od strony Piasków ulicą Górczyńską, skręcał na Rondzie Górczyńskim w lewo, w ulicę Czartoryskiego i tą ulicą oraz ulicą Dekerta dojeżdżałby do Szpitala Wojewódzkiego. Ta odnoga byłaby naturalnym, prostym przedłużeniem linii będącej drugą moją propozycją – mianowicie linii tramwajowej w ciągu ulicy Piłsudskiego, o czym poniżej.

Obie odnogi linii z Piasków na Górczyn zostały tak ustalone, aby w możliwie najwyższym stopniu obejmowały swym zasięgiem tereny mocno zurbanizowane i gęsto zaludnione, jak i przebiegały w pobliżu tzw. miejsc użyteczności publicznej – ważnych centrów handlowych, biurowych, medycznych, rozrywkowych i innych; generalnie takich, z których korzysta duża liczba osób.

Dzięki połączeniu osiedla Piaski z dzielnicą Górczyn osiągnięto by aż trzy cele za jednym razem. Po pierwsze podniesiona zostałaby efektywność i dochodowość istniejącej linii biegnącej z centrum miasta na Piaski. Po drugie największa dzielnica miasta, Górczyn, skomunikowana zostałaby komunikacją tramwajową. Po trzecie połączono by dwie dzielnice, które pomimo bliskiego sąsiedztwa, nigdy nie były ze sobą połączone bezpośrednią linią komunikacji publicznej, zarówno tramwajowej, jak i autobusowej. Dzięki temu linia na Piaski, wywołująca ciągle kontrowersje, a nawet dyskusje postulujące jej likwidację, stałaby się bardziej użyteczna, jeszcze częściej uczęszczana, a tym samym bardziej dochodowa. Korzystałoby z niej bowiem jeszcze więcej osób niż obecnie. Część mieszkańców Górczyna korzystałoby z tej linii w drodze zarówno do centrum miasta, jak i do szkół (I LO, Technikum Budowlane, Liceum Społeczne). Mieszkańcy Piasków uzyskaliby zaś szybkie i wygodne połączenie do dzielnicy Górczyn, a tym samym do wszelkiej infrastruktury handlowej, biurowej, rozrywkowej czy leczniczej, jaka się w tej dzielnicy znajduje (wspomniane centra handlowe Castorama, Panorama, Tesco, Watral, szpital, przychodnie, nowo budowana „Zielona Przystań”, dwa parki itp.). Mieszkańcy obu dzielnic mieliby szybkie i bezpośrednie połączenie swoich dzielnic ze sobą, a więc to, czego w obecnej chwili nie posiadają. Do tej pory, aby dostać się z jednej dzielnicy do drugiej, pasażerowie korzystać muszą z komunikacji, która nie dość, że łączy te dzielnice naokoło po mocno wydłużonej trasie przez ulicę Roosevelta, to jeszcze wymaga od podróżnych przesiadki z tramwaju na autobus i odwrotnie. Warto ponadto zwrócić uwagę, że linia ta byłaby całkowicie innowacyjna i w początkowym jej przebiegu nie zastępowałaby linii autobusowych, gdyż takie nie istnieją na tym szlaku. Za pętlą tramwajową „Piaski” nie ma bowiem żadnej linii komunikacji miejskiej, a ulica Kamienna jeszcze nie istnieje. Linia ta wdzierałaby się w głąb osiedla Piaski, ułatwiając dostęp do tramwaju większej liczbie mieszkańców. Warto też wspomnieć, że obecnie autobusy na ulicy Górczyńskiej, na odcinku od ul. Wyszyńskiego do ul. Czartoryskiego, jeżdżą bardzo rzadko i są w minimalnym stopniu użytkowane przez pasażerów. Dlatego konieczność budowy tej linii w pierwszej kolejności jest tym bardziej zasadna.

Inwestycja ta miałaby jeszcze jeden istotny sens, niezwiązany z komunikacją publiczną. Mianowicie wymusiłaby budowę krótkiego łącznika drogowego od ulicy Kazimierza Wielkiego do ulicy Kamiennej, a także budowę fragmentu jezdni ulicy Kamiennej od wspomnianego łącznika do ronda na ulicy Wyszyńskiego. Tym samym połączono by wygodnym ciągiem szynowo-drogowym Piaski z Górczynem. W chwili obecnej kierowcy samochodów jadący z Piasków na Górczyn przebijają się wąskim gardłem i kilkoma niewygodnymi, ostrymi, nieużytecznymi oraz niebezpiecznymi zakrętami. Jadą oni bowiem ulicami Czarnieckiego, Wiejską i Owocową stojąc, ku rozpaczy okolicznych mieszkańców domków jednorodzinnych, w długich korkach na wspomnianych małych uliczkach i rozpaczliwie próbując wbić się w ul. Wyszyńskiego, by stamtąd dojechać na Górczyn lub w stronę Kłodawy. Wybudowanie wspomnianego łącznika drogowego przy okazji budowy nowej linii tramwajowej, znacznie ułatwiłoby jazdę kierowcom prywatnych pojazdów. No i pozwoliłoby odetchnąć mieszkańcom domków na wspomnianych uliczkach. Przy tej okazji warto byłoby postarać się także o unijne dofinansowanie nie tylko dla wspomnianego projektu szynowo-drogowego, ale i dla projektu budowy ulicy Kamiennej od ulicy Wyszyńskiego aż do ulicy Żwirowej.

Biorąc pod uwagę część pierwszą, w której opisałem możliwości racjonalizacji istniejących linii, warto zwrócić uwagę na fakt, iż wzdłuż proponowanej trasy położone są tereny wciąż niezagospodarowane. Chodzi głównie o tereny położone na północ od ulicy Górczyńskiej, na odcinku od ulicy Wyszyńskiego do Castoramy. Zagospodarowanie ich dodatkowo zwiększy atrakcyjność i użyteczność tej trasy tramwajowej.

Na koniec warto wspomnieć o jeszcze jednym czynniku, który przemawia za tą inwestycją. Otóż na praktycznie całym odcinku jednej (z Piasków do ulicy Okulickiego / Fieldorfa-Niła), jak i drugiej odnogi (z Piasków do szpitala), dostępne jest miejsce pozwalające na budowę infrastruktury tramwajowej po wydzielonym torowisku, oddzielnym od jezdni samochodowych. Miejsce pod budowę torów jest także na ulicy Kazimierza Wielkiego za pętlą „Piaski”. Wszystkie te czynniki zwiększyłyby komfort jazdy oraz zoptymalizowałyby czas przejazdu tramwajem.

Mapa nr 2:

Przebieg koncepcyjnej linii tramwajowej z Piasków na Górczyn z dwiema odnogami (linie pomarańczowe). Mapa pokazuje także linię tramwajową w ciągu ulicy Piłsudskiego, opisaną w kolejnej części opracowania.



2. LINIA TRAMWAJOWA W CIĄGU ULICY PIŁSUDSKIEGO

Dzielnica Górczyn to największa „sypialnia” Gorzowa. Jest to najbardziej zaludniona dzielnica miasta, licząca około 40 tysięcy mieszkańców, praktycznie nieskomunikowana z resztą miasta komunikacją tramwajową. Istniejąca linia tramwajowa, prowadząca z centrum miasta wzdłuż ulicy Walczaka do pętli „Silwana” biegnie bowiem skrajem tej dzielnicy i nie przebiega przez tereny gęsto zamieszkane. Jedynie w końcu swego biegu linia ta dochodzi do dwóch dużych osiedli (Parkowe i Ustronie) zwanych potocznie Manhattanem, lecz kończy się na skraju tych osiedli. Tym samym linia ta obsługuje tylko część mieszkańców Manhattanu. Osoby zamieszkałe w bardziej ludnej części zachodniej tych osiedli korzystają z komunikacji autobusowej. Do tramwaju mają bowiem za daleko. Wniosek z tego jest taki, iż istniejąca linia tramwajowa nie jest zbyt użyteczna dla mieszkańców dzielnicy Górczyn, z których zdecydowana większość z niej nie korzysta. Centrum dzielnicy oddalone jest od komunikacji szynowej, a dwie główne arterie tej dzielnicy – ulice Piłsudskiego i Górczyńska pozbawione są całkowicie infrastruktury szynowej. Dlatego pojawiające się od dawna pomysły budowy nowych linii tramwajowych w tej dzielnicy wydają się jak najbardziej zasadne.

Trasa linii tramwajowej będąca przedmiotem niniejszego opracowania byłaby odnogą wspomnianej, istniejącej linii biegnącej z centrum miasta do pętli „Silwana”.

Nowa linia szła by przez środek dzielnicy jej główną arterią – ulicą Piłsudskiego. Na końcu tej ulicy, na Rondzie Górczyńskim łączyłaby się ona z planowaną linią z osiedla Piaski i dalej szła by dwoma odnogami: pierwszą odnogą do nowobudowanych osiedli w rejonie ulic Okulickiego i Obrońców Pokoju, czy też dochodziłaby do ul. Fieldorfa-Nila, jak proponuje M. Gromadzki; a drugą odnogą w stronę Szpitala Wojewódzkiego na ulicy Dekerta, o czym już pisałem.

Istnieją dwie koncepcje połączenia tej linii ze wspomnianą istniejącą linią do pętli „Silwana”. Pierwsza, wydająca się bardziej racjonalna łączyłaby się z linią istniejącą na skrzyżowaniu ulic Walczaka i Czereśniowej i następnie szła by wzdłuż tej drugiej aż do ulicy Piłsudskiego, po czym skręcałaby na północ idąc wspomnianym ciągiem wzdłuż tej szerokiej arterii. Po drodze idąc ulicą Czereśniową mijałaby od strony południowej starszą część osiedla Sady, a od strony północnej Zespół Szkół Chemicznych, tereny sportowe oraz biurowiec Spółdzielni Mieszkaniowej „Górczyn”. Idąc zaś ulicą Piłsudskiego linia mijałaby dość gęsto zaludnione dwa osiedla: po stronie zachodniej Zacisze, a po stronie wschodniej wspomniane i wciąż rozbudowujące się, Sady. Przy okazji mijałaby największą gorzowską szkołę podstawową nr 13 oraz gimnazjum znajdujące się w tym samym budynku, a także wielkopowierzchniowy sklep Komfort. Dalsza szczegółowa część przebiegu rozwidlenia tej linii została opisana w części poświęconej koncepcji połączenia osiedla Piaski z dzielnicą Górczyn. Również w koncepcji Pana Gromadzkiego ten przebieg został przedstawiony, jako bardziej racjonalny. Mimo to, przedstawię drugą koncepcję połączenia tej linii z istniejącym torowiskiem.

Druga koncepcja połączenia nowej linii z istniejącą, szła by od ulicy Pomorskiej poprzez niedawno wybudowaną trasę przez Park Kopernika do Ronda Piłsudskiego i tam skręcałaby na północ biegnąc środkiem ulicy Piłsudskiego. Wydaje się, iż koncepcja druga obejmowałaby swoim zasięgiem mniejszą liczbę mieszkańców. Dlatego byłaby mniej racjonalna. Jednakże, aby to stwierdzić definitywnie, należałoby przeprowadzić konsultacje społeczne oraz specjalistyczne badania. Ponadto należałoby zapytać mieszkańców ulicy Czereśniowej, czy poprowadzenie torów na ich ulicy nie byłoby dla nich uciążliwe i czy większości mieszkańców odpowiada takie rozwiązanie. Dopiero po spełnieniu powyższych warunków należałoby wytyczyć przebieg trasy tramwaju. Osobiście jestem za wersją idącą ulicą Czereśniową i wiem, że tak samo uważa Pan M. Gromadzki.

W pozostałej części przebiegu tejże linii, czyli ulicą Piłsudskiego, trasa tramwaju wydaje się niezaprzeczalnie racjonalna, bowiem obejmowałaby gęsto zaludnione obszary oraz często odwiedzane przez ludność instytucje i sklepy.

PODSUMOWANIE OBU PROPOZYCJI:

Przedstawione przeze mnie obie propozycje (z Piasków na Górczyn i w ciągu ul. Piłsudskiego) rozbudowy sieci tramwajowej można by nieco zmodyfikować. Np. w pierwszej kolejności można by wybudować linię z Piasków na Górczyn do ulicy Okulickiego / Fieldorfa-Nila, pomijając budowę drugiej odnogi do Szpitala Wojewódzkiego na ul. Dekerta.

W drugiej zaś kolejności wybudowano by trasę w ciągu ulicy Piłsudskiego wraz z jej przedłużeniem (odnogą) do szpitala. Ewentualnie, bez tegoż przedłużenia. Sprawa jest otwarta i zależna od ostatecznego zdania radnych. Warto mieć na względzie fakt, iż linia z Piasków na Górczyn oraz linia w ciągu ulicy Piłsudskiego stanowiłyby dla siebie alternatywę na wypadek zamknięcia jednej z tras. O racjonalności i konieczności budowania tras tramwajowych w takim zamkniętym systemie sieci, mówił w swoim wystąpieniu sam Pan Gromadzki. Moja koncepcja rozbudowy sieci w Gorzowie, wychodzi naprzeciw temu postulatowi.

Mapa nr. 3:

Dwie koncepcje połączenia istniejącej linii tramwajowej do pętli „Silwana” (cienka czerwona linia) z linią planowaną w ciągu ulicy Piłsudskiego poprzez ulicę Czeresniową (koncepcja nr 1 - linia ciągła pomarańczowa) lub przez Park Kopernika (koncepcja nr 2 – linia przerywana pomarańczowa).



Część 3

FINANSOWANIE

Tej części niestety nie poświęcę zbyt wiele uwagi, gdyż nie mam na ten temat odpowiedniej wiedzy. Przy tej okazji pragnę jednak zwrócić uwagę na pewną ważną kwestię związaną z racjonalizacją wydatków budżetowych miasta. Oczywiście jest, że planując budowę nowych linii tramwajowych, miasto skorzystać musi ze środków UE w ramach programu „Infrastruktura i Środowisko”. Musi posiadać też wkład własny. Jednakże pragnę wspomnieć, a jest to moje prywatne zdanie, iż nieracjonalny wydaje mi się pomysł budowy nowej dwujezdniowej ulicy Kostrzyńskiej biegnącej zupełnie nowym szlakiem. Obecne plany budowy tej ulicy postulują wyburzenie bodajże dwudziestu domów, w których obecnie mieszkają ludzie. W celu budowy tej trasy niezbędny jest wykup tych budynków od obecnych właścicieli oraz konieczność zapewnienia im mieszkań zastępczych. Poza tym, pomysł budowy dwóch jezdni na ulicy Kostrzyńskiej wydaje mi się pozbawiony sensu i racjonalności. Owszem, ulica ta wymaga remontu w postaci wymiany nawierzchni i zastąpienia jej asfaltem, wymaga przebudowy chodników oraz skrzyżowania z ulicą Dobrą, lecz nie wymaga jej budowa drugiej nitki jezdni ani wyburzanie przedwojennych domów. Ruch na tej ulicy nie jest bowiem tak duży, by istniała potrzeba jej poszerzenia o dodatkowy pas jezdni. Dlatego postuluję oszczędności m.in. poprzez znaczne ograniczenie tej konkretnej inwestycji.

Część 4

PROBLEMY Z REMONTEM I ROZBUDOWĄ LINII NA PIASKI

Podczas spotkania w dniu 14. listopada, Pan Prezydent Jędrzejczak mówiąc o likwidacji obecnej linii tramwajowej na Piaski, wspominał o potrzebie budowy magistrali ciepłowniczej. Inwestycja ta miałaby rzekomo kolidować z konieczną modernizacją istniejącej infrastruktury tramwajowej biegnącej z centrum na Piaski. Jak wiadomo, stan torowiska na Piaski wymaga remontu. Wydaje się też konieczna przebudowa trakcji elektrycznej.

W moim odczuciu, obie te inwestycje mogłyby się jednak uzupełniać. Umiejętne zaplanowanie ich obu, spowodowałoby ich racjonalizację, a tym samym ograniczenie kosztów. Obie inwestycje prowadzone mogłyby być równocześnie lub mogłyby być ze sobą skoordynowane. Rolą inżynierów i ekspertów jest ustalenie takiego harmonogramu prac i wydatków, aby z obiema inwestycjami zdążyć na czas i aby oba przedsięwzięcia współgrały ze sobą. Przy odpowiednim i mądrym ich zaplanowaniu możliwy wydaje się pogląd, iż warto podjąć się wyzwania realizacji obu inwestycji naraz.

Część 5

TRAMWAJOWE MITY

Na koniec pragnę przedstawić kilka istotnych faktów na temat komunikacji tramwajowej, które nie są zbyt rozpowszechnione. Zmierzę się tu przy okazji z tramwajowymi mitami, które funkcjonują w świadomości wielu osób.

Po pierwsze:

Systemy tramwajowe przeżywają od końca XX w. do lat obecnych prawdziwy renesans w Europie. W przeciągu ostatniego ćwierćwiecza powstały, zbudowane od podstaw, całe nowe sieci tramwajowe w wielu państwach naszego kontynentu. Liderem jest tu Francja, w której powstało ponad 20 od podstaw

wybudowanych nowych sieci. Dwie kolejne są obecnie w budowie. Wszystkie te sieci obsługuje bardzo nowoczesny, niskopodłogowy tabor. Wiele takich sieci powstało również w Hiszpanii. Powstały one także we Włoszech, Grecji, Anglii, Irlandii, Norwegii, Portugalii, Szwecji, Szwajcarii i Turcji. W przygotowaniu lub w budowie są kolejne systemy tramwajowe w miastach, które dotąd ich nie posiadały. Należy tu wymienić takie ośrodki miejskie jak: Edynburg (Szkocja), Palermo (Włochy), Luksemburg (Luksemburg), Aarhus (Dania), Granada (Hiszpania), Kadyks (Hiszpania), Malaga (Hiszpania), Jaén (Hiszpania), Aubagne (Francja) i Besançon (Francja). Poza Europą nowe systemy tramwajowe powstały w ostatnich latach w takich państwach, jak: Stany Zjednoczone, Algieria, Maroko, Chiny czy Izrael. Budowany jest on także w jednym mieście w Australii (Gold Coast).

Po drugie:

Również w Polsce powstaje obecnie jedna sieć tramwajowa od podstaw. Mowa o sieci w Olsztynie, w którym nowoczesne tramwaje mają ruszyć w 2015 r. Początkowo miały ruszyć w 2014 r., lecz na skutek zerwania przez olsztyński magistrat umowy z generalnym wykonawcą, realizacja tej inwestycji opóźniła się o ponad rok. W latach 2014-2020 dwie linie tramwajowe wraz z zasilającą je słoneczną elektrownią powstać mają w 95-tysięcznym Jaworznie. Plany wybudowania tramwajów były na dość zaawansowanym poziomie także w Płocku, gdzie na skutek zmiany władz miasta projekt zarzucono. Nieśmiało plany budowy tramwajów pojawiają się w Kielcach, Radomiu i Białymstoku. Również w bliskich Gorzowowi Słubicach ponownie odgrzewana jest koncepcja budowy linii z sąsiedniego niemieckiego Frankfurtu, która kilka lat temu została zarzucona. Niemcy, którzy w referendum w 2006 r. odrzucili pomysł budowy linii tramwajowej do Słubic, obecnie sami coraz śmielej wracają do tej idei.

Po trzecie:

Na 14 sieci tramwajowych istniejących w Polsce, od 1989 roku wydłużono ją, poprzez budowę nowych linii, aż w dziewięciu z nich. W chwili obecnej wydłużana jest ona w kolejnych dwóch miastach. Zatem niebawem będzie łącznie już 11 sieci, które powiększą swoją długość tras tramwajowych w czasach Trzeciej Rzeczypospolitej. Warto wspomnieć, że aż dwukrotnie taką trasę przedłużano w Elblągu, mieście o niemal identycznej liczbie mieszkańców, co Gorzów. Najpierw w 2002 r. oddano do użytku półtorakilometrową trasę tramwajową w ciągu ulicy gen. Dąbka, a cztery lata później również półtorakilometrową trasę wraz z nową pętlą na ulicy Ogólnej. Elbląg planuje dalszą rozbudowę tras tramwajowych. Ponadto w 1996 r. długość traktacji tramwajowej wydłużono w Grudziądzu – mieście mniejszym od Gorzowa. We wspomnianym roku wybudowano jednotorowe połączenie od ówczesnej pętli „Południowa” do nowo wybudowanej pętli na Osiedlu Rząd. W chwili obecnej Grudziądz gruntownie remontuje swoją infrastrukturę poprzez wymianę starych szyn i dobudowanie drugiej nitki torów na odcinkach, gdzie sieć była dotąd jednotorowa. W ramach tej inwestycji Grudziądz korzysta ze środków pomocowych UE.

Po czwarte:

W tej chwili na etapie budowy są nowe linie tramwajowe w takich polskich miastach jak:

- Kraków (budowa ponad dwukilometrowego łącznika pomiędzy ul. Wielicką, a ul. Saską),
- Gdańsk (budowa trasy z Siedlec na Morenę i Brętowo z odnogą na ulicy Bulionowej),
- Szczecin (budowa niekolizyjnego Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju na Zdroje, Os. Słoneczne, Os. Majowe i Kijewo o łącznej długości 6,5 km),
- Bydgoszcz (budowa blisko 10-kilometrowej trasy szybkiego tramwaju do Fordonu),
- Toruń (końcowy etap budowy linii na Bielany),
- Olsztyn (wspomniana budowa sieci od podstaw).

W przygotowaniu są kolejne inwestycje w polskich miastach.

Po piąte:

Miasta (aglomeracje), które w latach od 1989 r. do dziś, nie wydłużyły swoich tras (Łódź, GOP), gruntownie je wyremontowały. Przynajmniej na licznych, ważnych odcinkach. Zrobiła to Łódź, która od lat gruntownie przebudowuje swoją traktację m.in. poprzez dwie wielkie inwestycje: budowę Łódzkiego Tramwaju Regionalnego biegnącego z Pabianic, poprzez Łódź do Zgierza oraz przebudowę trasy W-Z (Retkinia – Widzew). W zaawansowanych planach jest budowa nowej linii z Widzewa na Olechów.

Sieć w GOP, zaniedbywana przez wiele lat i mocno zrujnowana, doczekała się w ostatnich latach nowych inwestycji w postaci remontów istniejących tras. Rozbudowy tej sieci na razie nie przewiduje się. Władze „Tramwajów Śląskich” chcą w pierwszej kolejności wyremontować obecną infrastrukturę.

Po szóste:

Nowoczesne tramwaje niskopodłogowe jeżdżą już w jedenastu z czternastu polskich sieci. Tramwajów takich nie posiadają tylko: Toruń, Grudziądz i Gorzów. W przypadku Torunia zmiana tego stanu rzeczy jest już tylko kwestią czasu, gdyż w obecnym roku został rozstrzygnięty przetarg na dostawę pierwszych niskopodłogowych tramwajów dla tego miasta. Również budowana nowa sieć w Olsztynie obsługiwana będzie przez tego typu pojazdy. Zatem pozostaną w Polsce tylko dwa miasta bez nowoczesnego taboru, w tym niestety Gorzów. Warto wiedzieć, że nowoczesny tabor tramwajowy produkowany jest też w Polsce.

Po siódme:

Nie jest prawdą, iż tramwaje to środek lokomocji dostępny i użyteczny tylko w wielkich miastach. Nie jest zatem prawdą, że taki Gorzów jest miastem za małym, aby posiadać sieć tramwajową. Przykłady dwóch polskich miast: Elbląga (127.000 mieszkańców) i Grudziądza (99.000 mieszkańców), które swych sieci nie tylko nie likwidują, ale je remontują, rozbudowują i kupują nowy tabor, podważają ten mit.

Podważa go też przykład 176-tysięcznego Olsztyna, który od podstaw buduje ponad 10-kilometrową sieć tramwajową. Na nieprawdziwość tego poglądu jeszcze większe argumenty dostarczają miasta zagraniczne. I tak, warto wymienić kilka europejskich miast o liczbie ludności zbliżonej lub mniejszej od Gorzowa, po których tramwaje jeżdżą z powodzeniem od dawna i którym nie grozi likwidacja. Jeszcze bardziej należy wspomnieć o miastach tej wielkości, w których sieci tramwajowe powstały od podstaw po roku 2000. Jednych i drugich jest naprawdę niemało.

Przejdę zatem do przykładów. Tramwaje od dawien dawna jeżdżą po takich miastach, jak np. (w nawiasie podana jest najpierw nazwa państwa, a następnie liczba mieszkańców miasta):

- Berno (Szwajcaria; 128.000 os.),
- Eupatoria (Ukraina; 124.000 os.),
- Botosani (Rumunia; 120.000 os.),
- Innsbruck (Austria; 120.000 os.),
- Osijek (Chorwacja; 115.000 os.),
- Daugavpils (Łotwa; 108.000 os.),
- Nowopołock (Białoruś; 107.000 os.)
- Liberec (Czechy; 106.000 os.),
- Konotop (Ukraina; 97.000 os.),
- Schwerin (Niemcy; 95.000 os.),
- Norrköping (Szwecja; 85.000 os.),
- Frankfurt nad Odrą (Niemcy; 65.000 os.),
- Görlitz (Niemcy; 55.000 os.).

Istnieją też zabytkowe lub turystyczne linie tramwajowe w bardzo małych miastach. Przykładem są tu: Sintra (Portugalia; 27.000 os.), Gmunden (Austria; 15.000 os.) czy Sóller (Hiszpania; 14.000 os.).

Ponadto, po roku 2000 sieci tramwajowe powstały od podstaw m.in. w następujących miastach o liczbie mieszkańców zbliżonej do Gorzowa:

- Almada (Portugalia; 174.000 os.),
- Le Mans (Francja; 148.000 os.),
- Sassari (Włochy; 130.000 os.),
- Bergamo (Włochy; 121.000 os.),
- Orlean (Francja; 117.000 os.)
- Caen (Francja; 113.000 os.),
- Miluza (Francja; 110.000 os.),
- Parla (Hiszpania; 109.000 os.).

Wspomniałem już, iż we Francji obecnie budowane są sieci w dwóch miastach. Chodzi o Besançon (122.000 os.) oraz Aubagne (zaledwie 41.000 os.). Niebawem ma ruszyć budowa komunikacji tramwajowej w stolicy księstwa Luksemburg, mieście 95-tysięcznym, a więc również mniejszym od Gorzowa.

Dość ciekawy system komunikacyjny posiada 130-tysięczna szwajcarska Lozanna. łączy on bowiem cechy szybkiego tramwaju i metra. Duża część tras przebiega bowiem w tunelach. Pierwsza linia tego systemu powstała w 1991 r., druga zaś w 2008 r. Co znamienne, system ten funkcjonuje w mieście minimalnie większym od Gorzowa.

Po ósme:

Linie tramwajowe rozbudowywane są także w wielkich aglomeracjach, w których od lat dominującą rolę w transporcie publicznym pełni metro oraz szybka kolej miejska. Przykładem jest tu m.in.: Londyn, Paryż, Berlin, Moskwa, Stambuł, Ateny czy Lizbona.

Pomimo ciągłej rozbudowy metra i tworzeniu nowych linii SKM, stale rozbudowywane są także linie tramwajowe w Warszawie. Wynika z tego, że boom tramwajowy obecny jest w miastach o różnej wielkości.

Po dziewiąte:

Elektryczna komunikacja szynowa jest komunikacją przyjazną środowisku. Dlatego ten rodzaj ekologicznej komunikacji powinien być popierany. Zalety jej dostrzegły kręgi decyzyjne Unii Europejskiej, które wspierają pokaźnymi funduszami rozwój tego rodzaju komunikacji m.in. w ramach programu „Infrastruktura i Środowisko”. Wiele miast, w tym również miasta polskie, skorzystało z tego programu otrzymując wysokie dofinansowania dla swoich projektów. Jak na razie, smutnym wyjątkiem jest tu niestety Gorzów.

Po dziesiąte:

Istnieją rozbieżności w ocenie ekonomicznej opłacalności komunikacji tramwajowej. Ocena jej jest złożona i uzależniona od kilku czynników. Za tramwajami przemawiają np. niższe koszty napędu (energia elektryczna jest tańsza od stale rosnących cen paliwa). Przemawia za nimi też około trzykrotnie dłuższy okres eksploatacji taboru oraz większe możliwości przewozowe. Ponadto w przypadku oddzielonych torowisk od dróg samochodowych, zwiększa się szybkość przewozu tramwajami i uniezależnienie ich od korków ulicznych. Minusem jest bez wątpienia wyższy koszt budowy infrastruktury w postaci torów oraz linii napięcia elektrycznego, a także wyższy koszt taboru jednostkowego. Co do kosztu taboru, to często pojawiają się przekłamania. Otóż koszt jednego zestawu tramwajowego jest wyższy od kosztu jednego autobusu. Jednak należy zwrócić uwagę na fakt, iż jeden tramwaj przewiezie więcej osób niż jeden autobus. Dlatego zasadne i uczciwe wydaje się przeliczenie kosztu obu środków lokomocji na jednego pasażera. Nawet jeśli w przeliczeniu na jednego pasażera, koszt tramwaju wyjdzie wyższy od kosztu autobusu, to warto wiedzieć, iż koszt ten będzie wyrównany w dłuższej perspektywie czasowej poprzez wspomniany dłuższy okres użytkowania i tańsze koszty napędu.

KONIEC

Opracował: Adrian Leszczyński

Email: aleszczyński@interia.pl

Gorzów Wielkopolski, 26 listopada 2013 r.