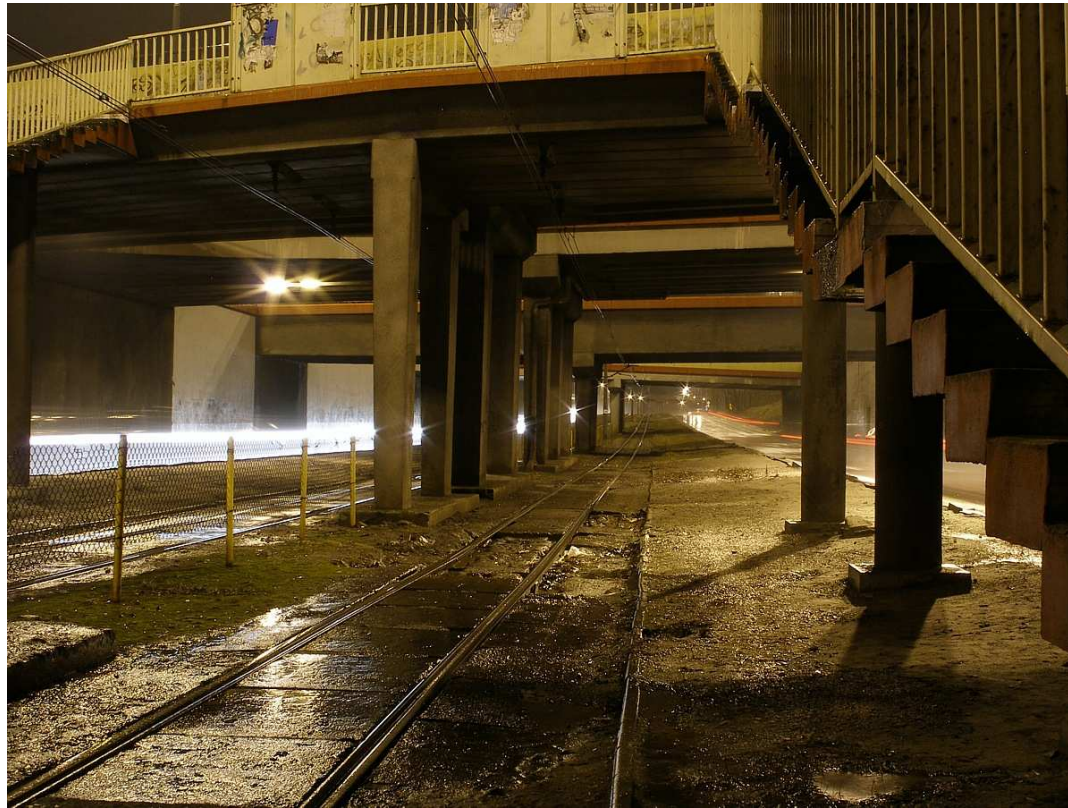
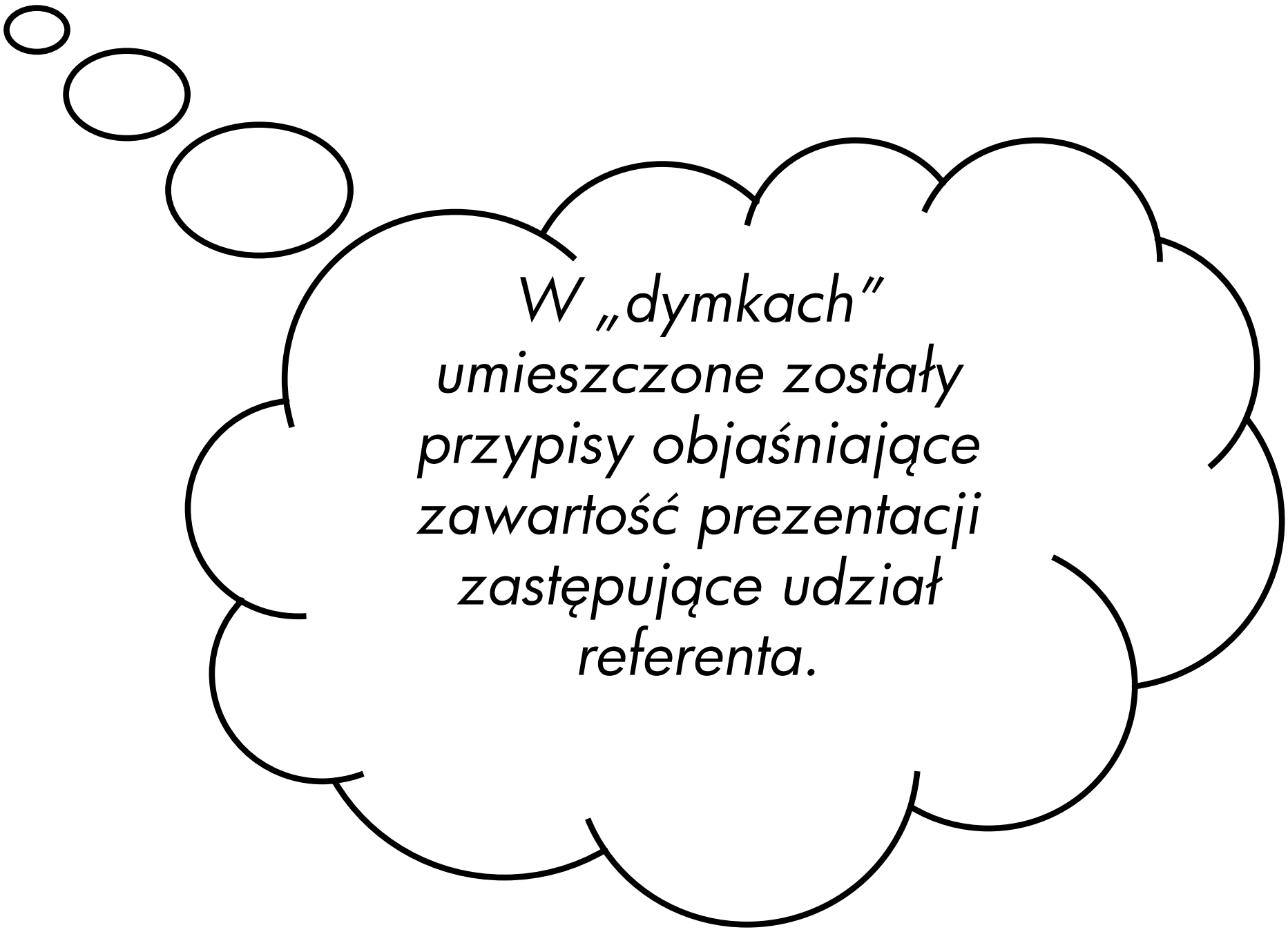


Zakres modernizacji trasy WZ - - zalecenia



Zespół ds. Przyjaznej Komunikacji –
– spotkanie robocze, Łódź, dn. 1.03.2011



*W „dymkach”
umieszczone zostały
przypisy objaśniające
zawartość prezentacji
zastępujące udział
referenta.*

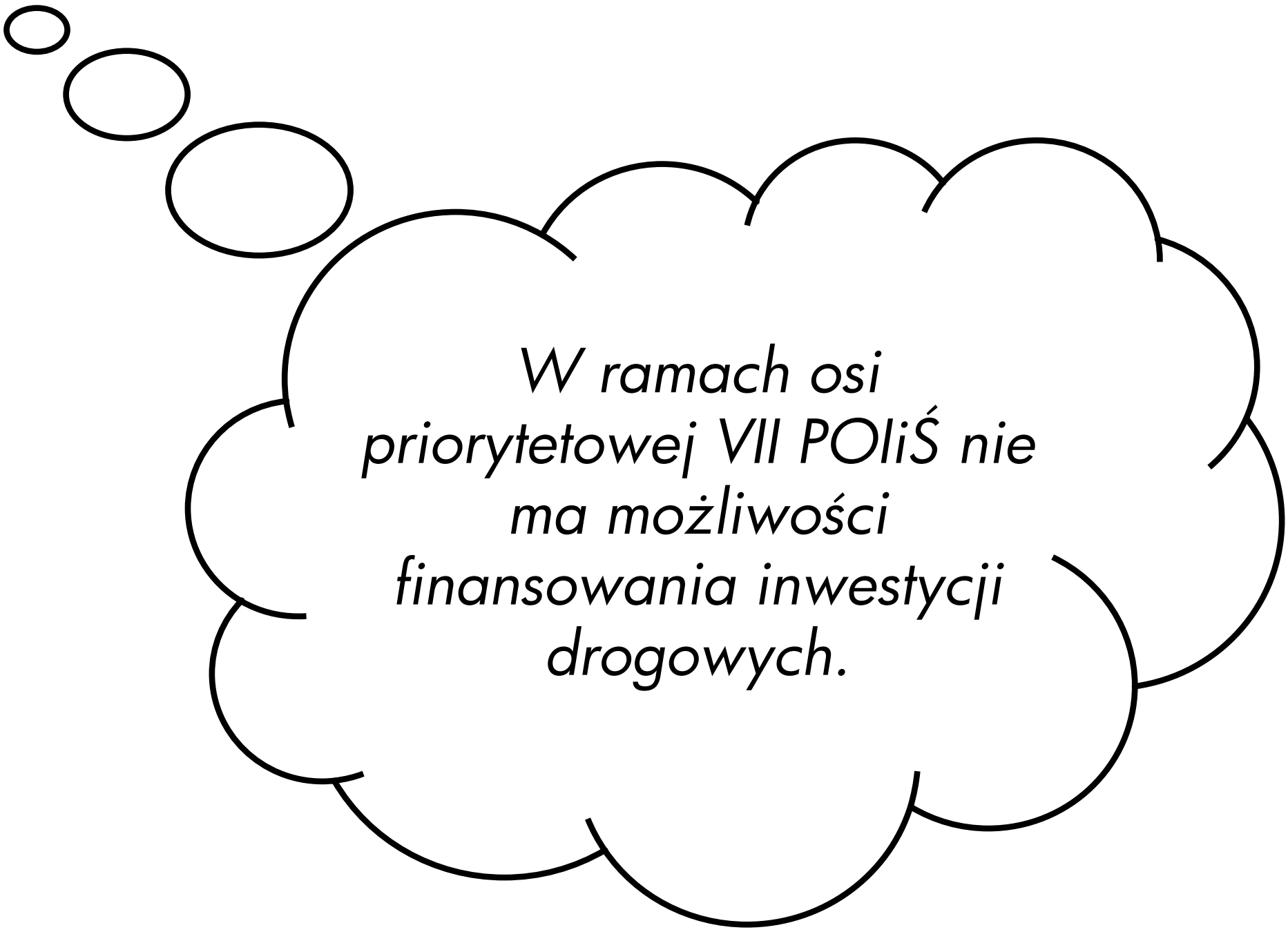
Współfinansowanie:

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (192 mln)
Oś Priorytetowa VII: Transport Przyjazny Środowisku
Działanie 7.3: Transport miejski w obszarach metropolitalnych

Cel:

„Zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w ogólnym przewozie osób.”

„Realizacja osi priorytetowej służyć będzie zwiększeniu udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego.”



*W ramach osi
priorytetowej VII POIiŚ nie
ma możliwości
finansowania inwestycji
drogowych.*

Projekt:

Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód – Zachód (Retkinia – Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem.

Modernizacja:

unowocześnienie i usprawnienie czegoś
(*Słownik Języka Polskiego www.sjp.pwn.pl*)

- ⇒ nowa jakość
- ⇒ zastosowanie nowocześniejszych rozwiązań
- ⇒ lepsze działanie
- ⇒ zmiana



*Przedmiotem projektu jest
modernizacja TRAMWAJU*

Planowanie inwestycji:

Jakie istnieją możliwości?

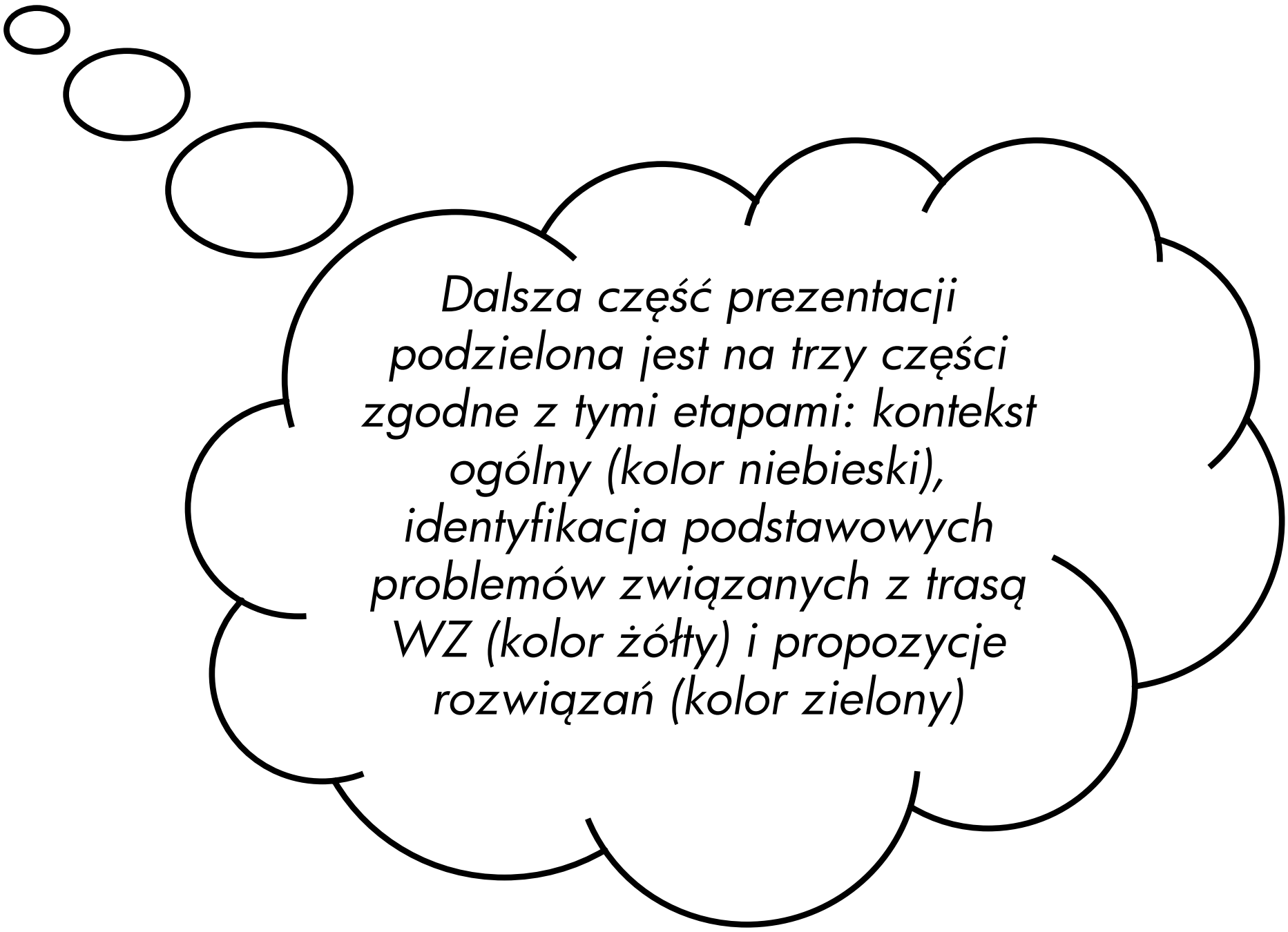


Identyfikacja stanu istniejącego



Poszukiwanie rozwiązań





*Dalsza część prezentacji
podzielona jest na trzy części
zgodne z tymi etapami: kontekst
ogólny (kolor niebieski),
identyfikacja podstawowych
problemów związanych z trasą
WZ (kolor żółty) i propozycje
rozwiązań (kolor zielony)*

Planowanie inwestycji – łódzka praktyka:

Pomysł



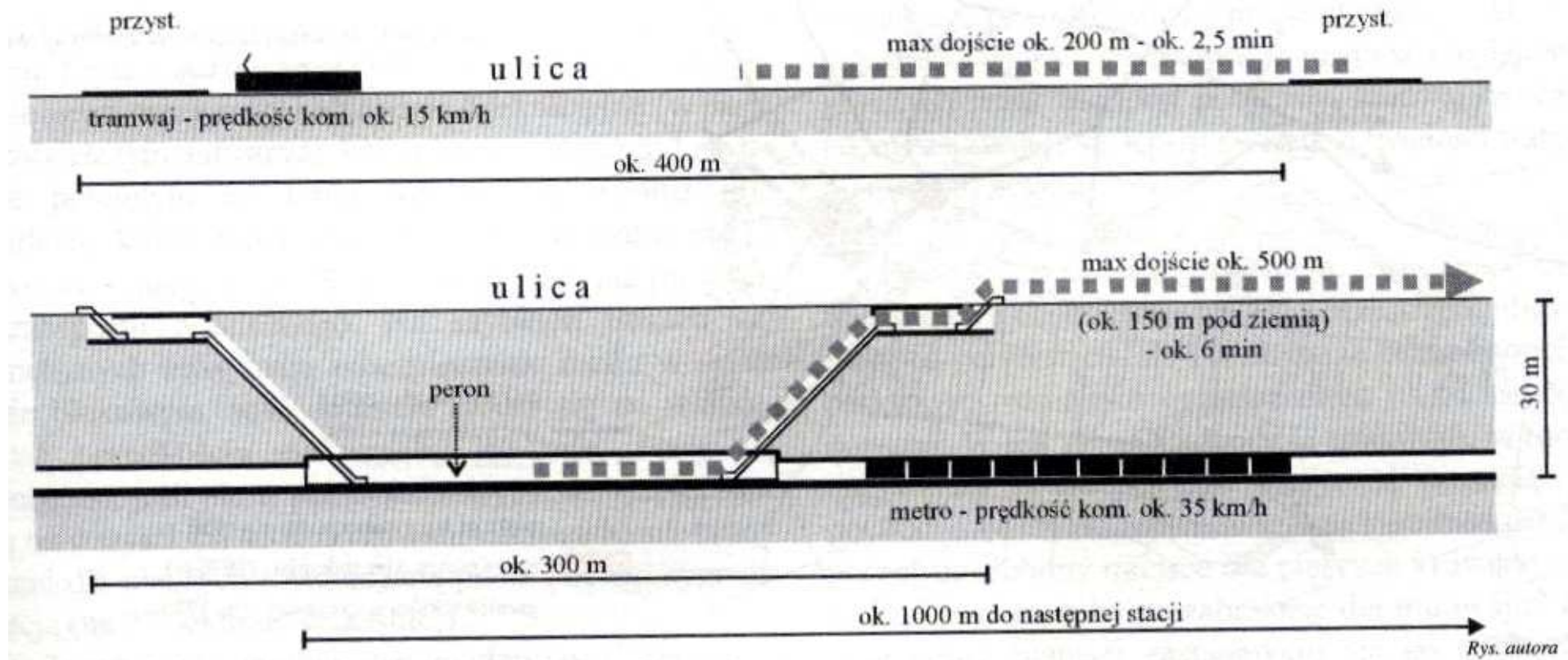
Decyzja



Poszukiwanie uzasadnienia



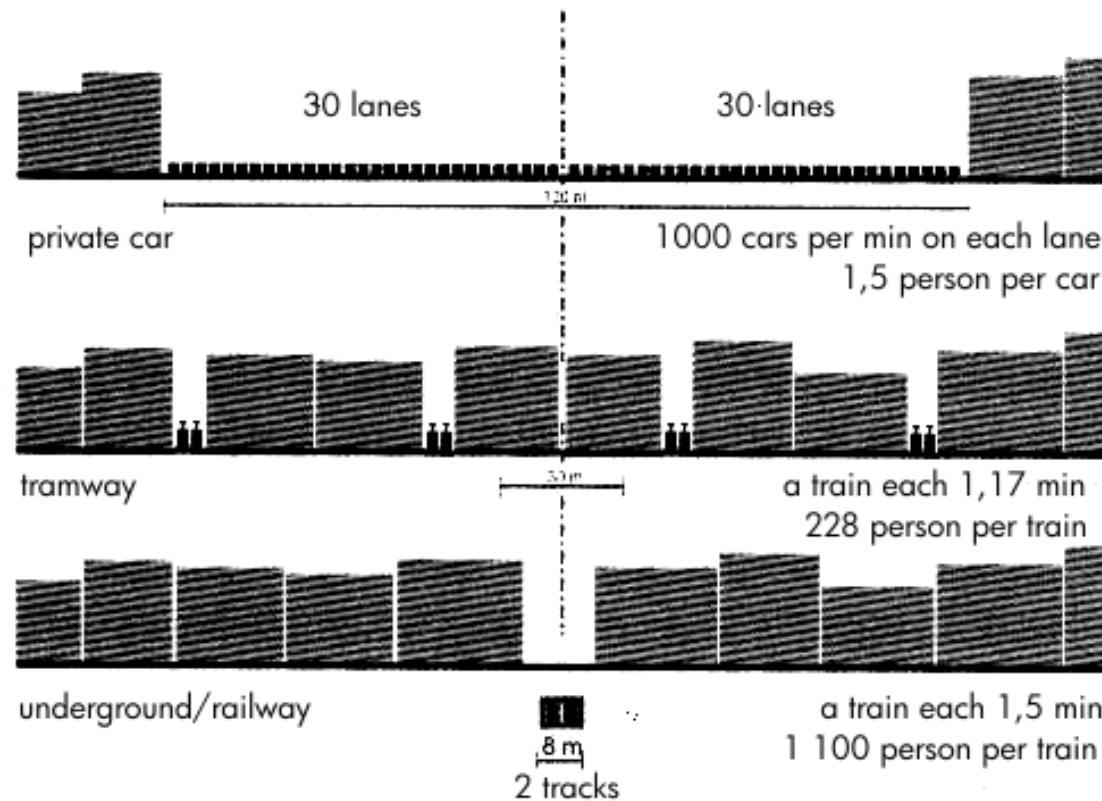
Tramwaj – „szybkość” płynąca z dostępności



Porównanie prędkości ruchu i prędkości handlowej

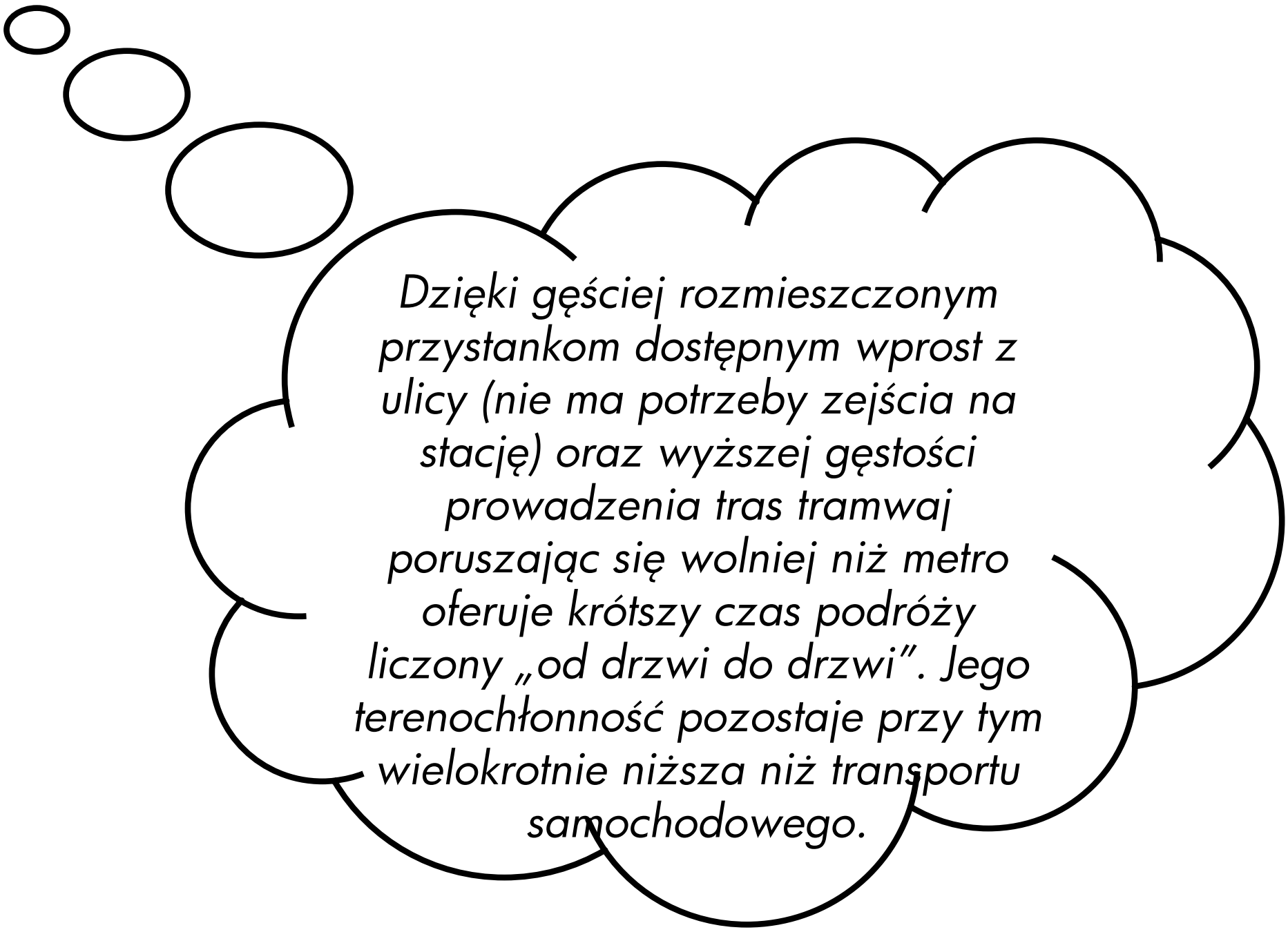
(Źródło: Wesołowski, J. (2003), 'Zeszyty naukowe nr 918, Rozprawy naukowe z. 319: Transport miejski: Ewolucja i problemy współczesne, Łódź: Politechnika łódzka, s. 233)

Tramwaj – „szybkość” płynąca z dostępności



Porównanie zdolności przewozowej samochodu, metra i tramwaju

(Źródło: Wesółowski, J. (2003), 'Zeszyty naukowe nr 918, Rozprawy naukowe z. 319: Transport miejski: Ewolucja i problemy współczesne, Łódź: Politechnika Łódzka, s. 213)



Dzięki gęściej rozmieszczonym przystankom dostępnym wprost z ulicy (nie ma potrzeby zejścia na stację) oraz wyższej gęstości prowadzenia tras tramwaj poruszając się wolniej niż metro oferuje krótszy czas podróży liczony „od drzwi do drzwi”. Jego terenochłonność pozostaje przy tym wielokrotnie niższa niż transportu samochodowego.

Dostępność - osiedle

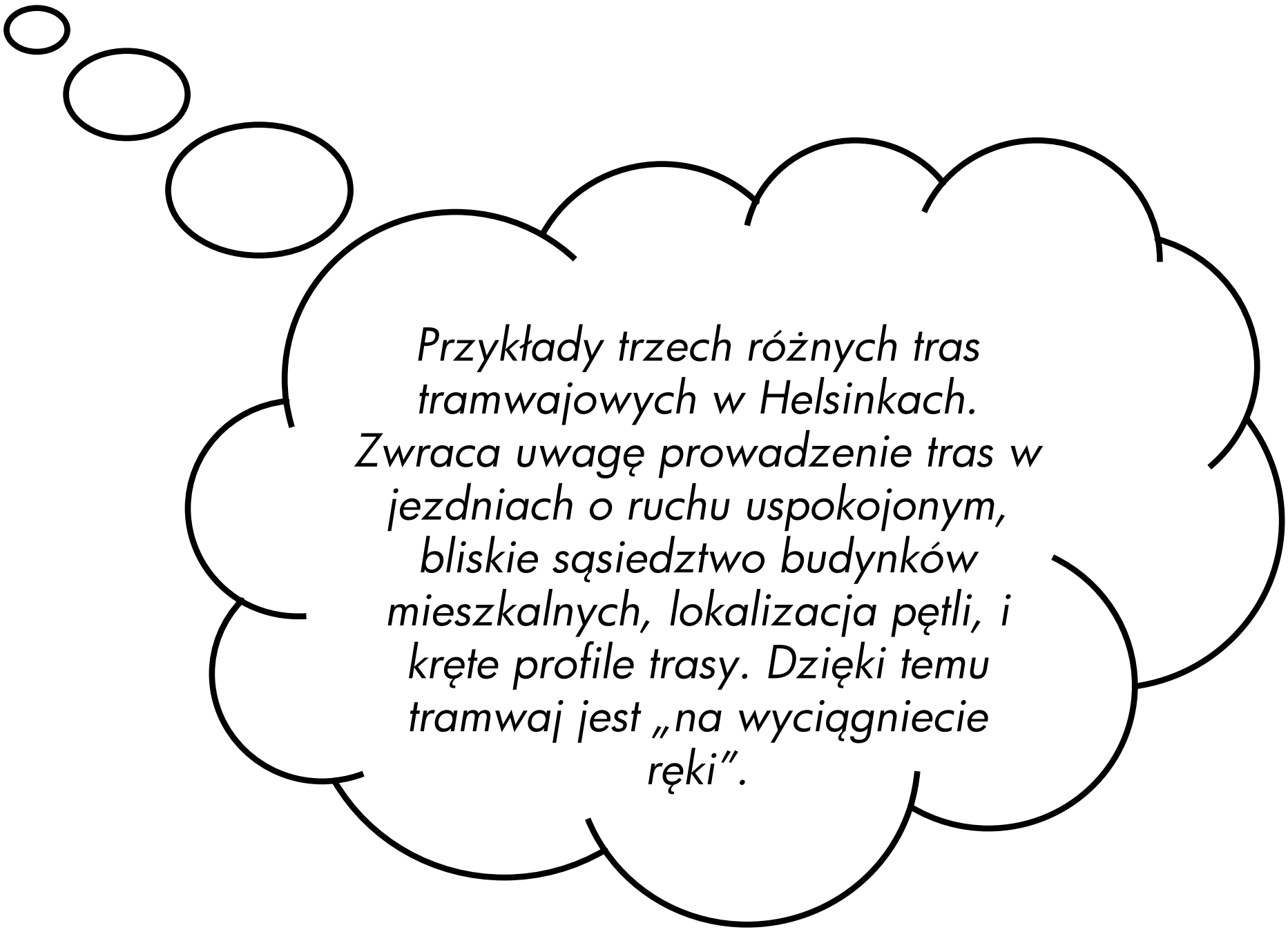


Dostępność - osiedle



Dostępność - osiedle

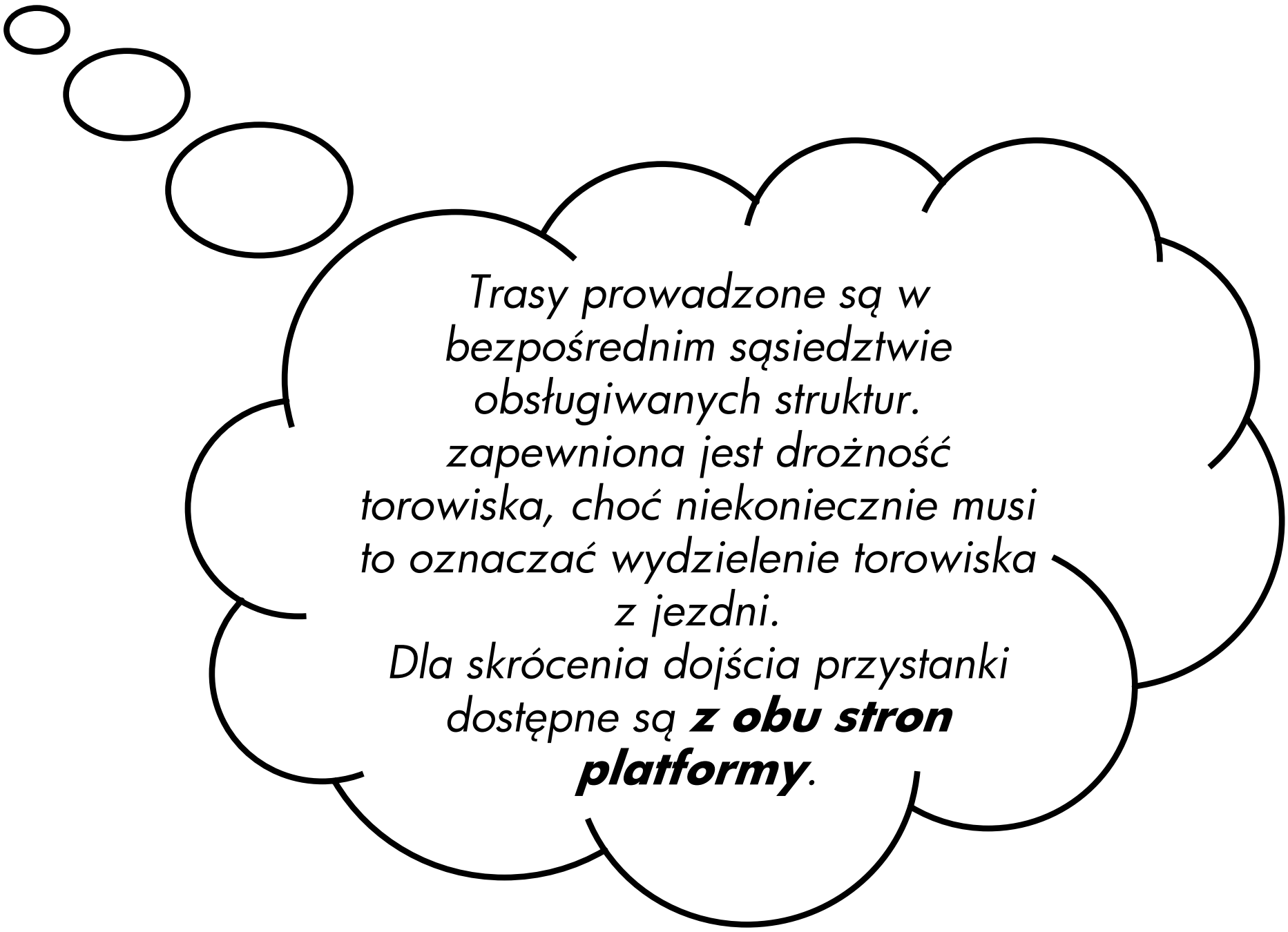




Przykłady trzech różnych tras tramwajowych w Helsinkach. Zwraca uwagę prowadzenie tras w jezdniach o ruchu uspokojonym, bliskie sąsiedztwo budynków mieszkalnych, lokalizacja pętli, i kręte profile trasy. Dzięki temu tramwaj jest „na wyciągnięcie ręki”.

Dostępność – śródmieście i kołnierz śródmiejski



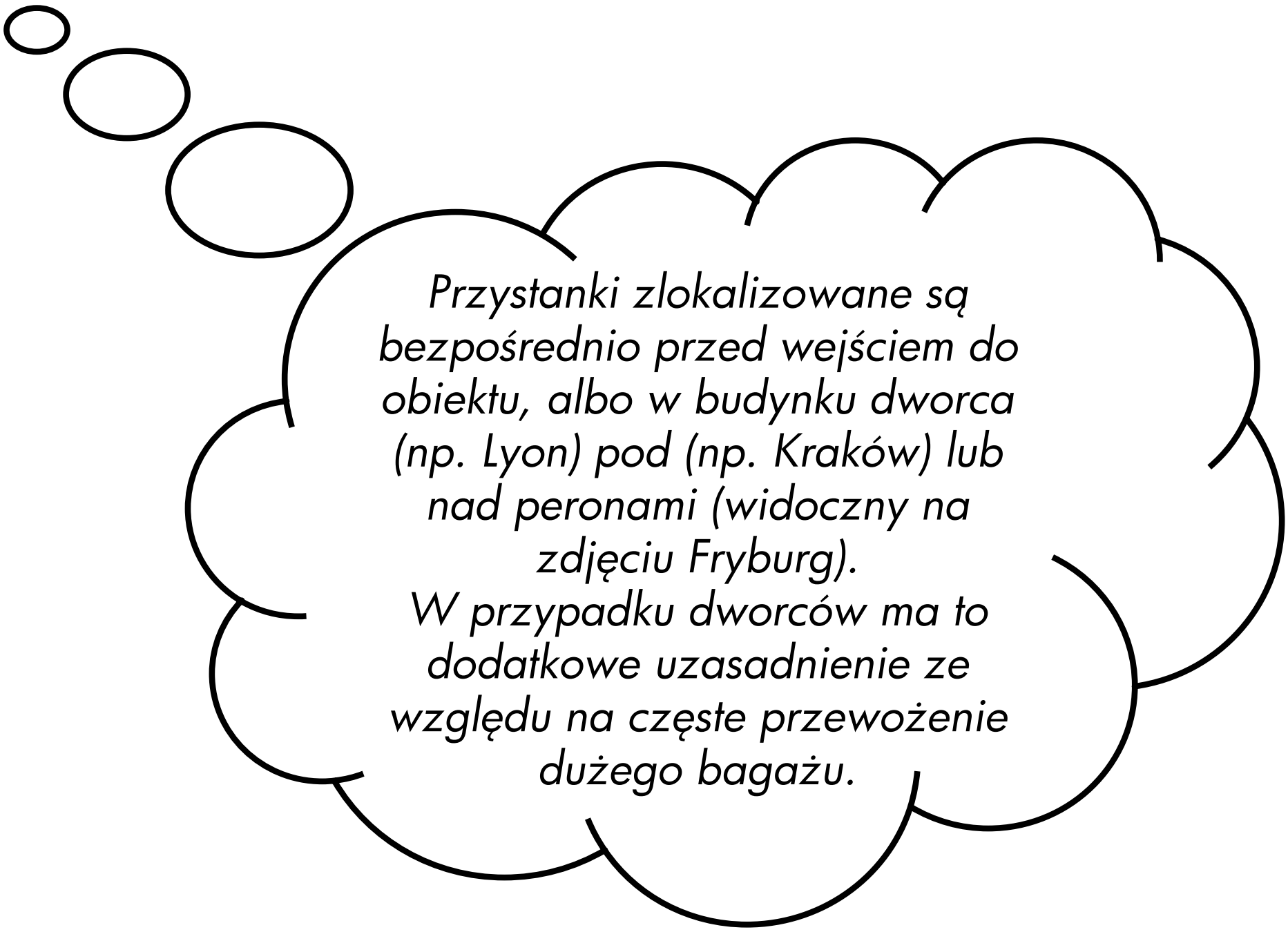


Trasy prowadzone są w bezpośrednim sąsiedztwie obsługiwanych struktur. zapewniona jest drożność torowiska, choć niekoniecznie musi to oznaczać wydzielenie torowiska z jezdni.

*Dla skrócenia dojścia przystanki dostępne są **z obu stron platformy.***

Dostępność – dworzec, lotnisko

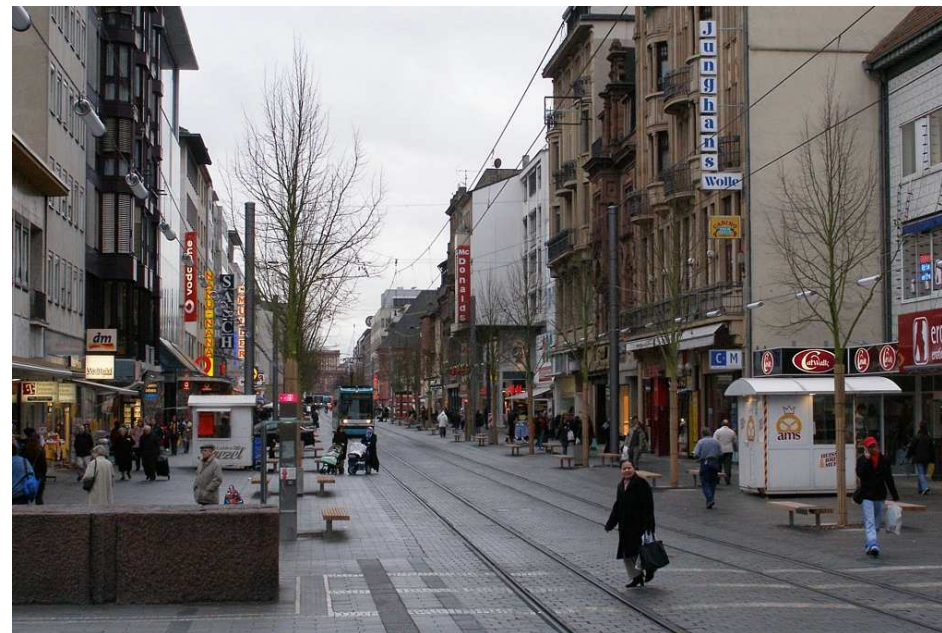




Przystanki zlokalizowane są bezpośrednio przed wejściem do obiektu, albo w budynku dworca (np. Lyon) pod (np. Kraków) lub nad peronami (widoczny na zdjęciu Fryburg).

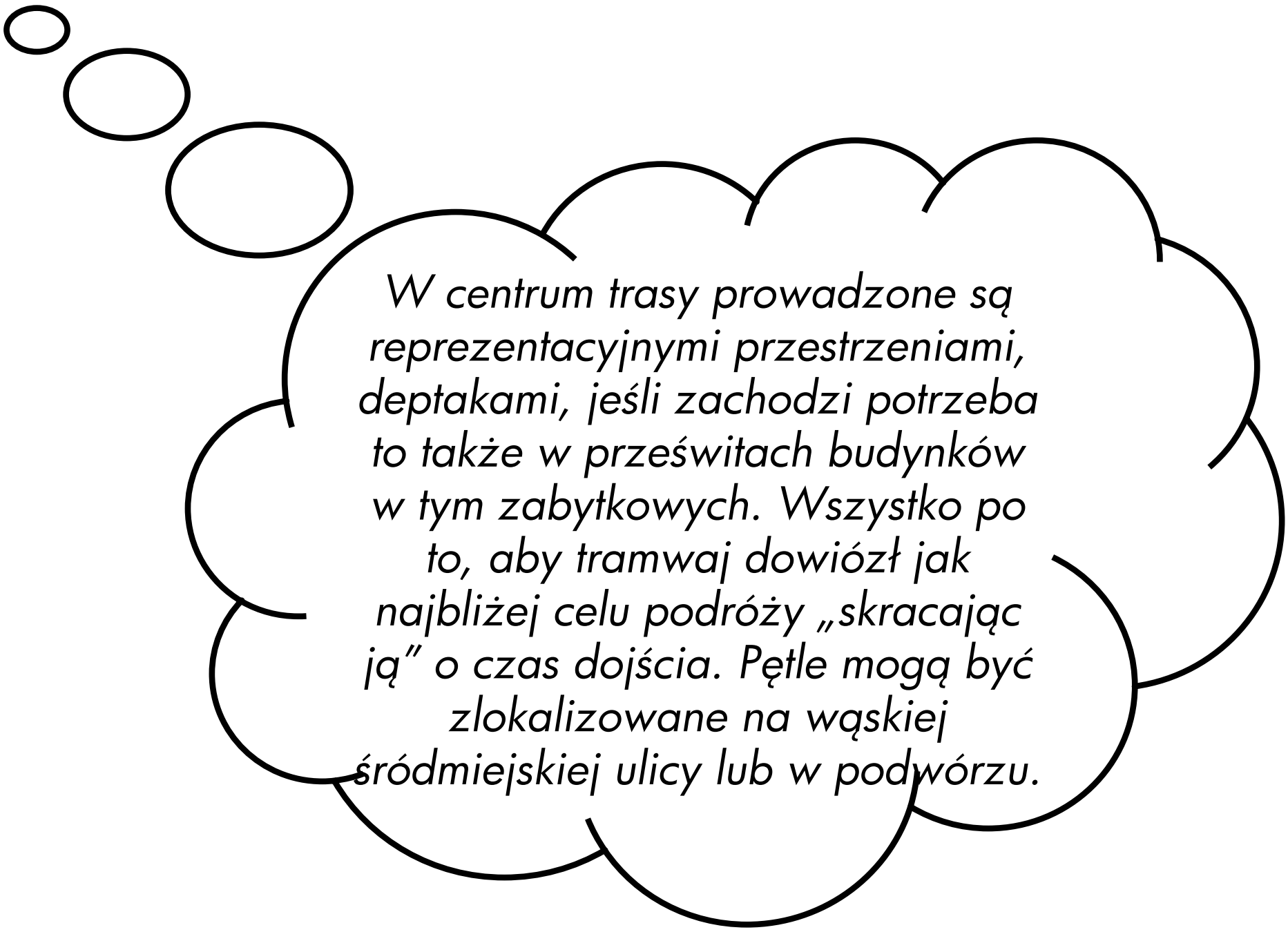
W przypadku dworców ma to dodatkowe uzasadnienie ze względu na częste przewożenie dużego bagażu.

Dostępność - centrum



Dostępność - centrum

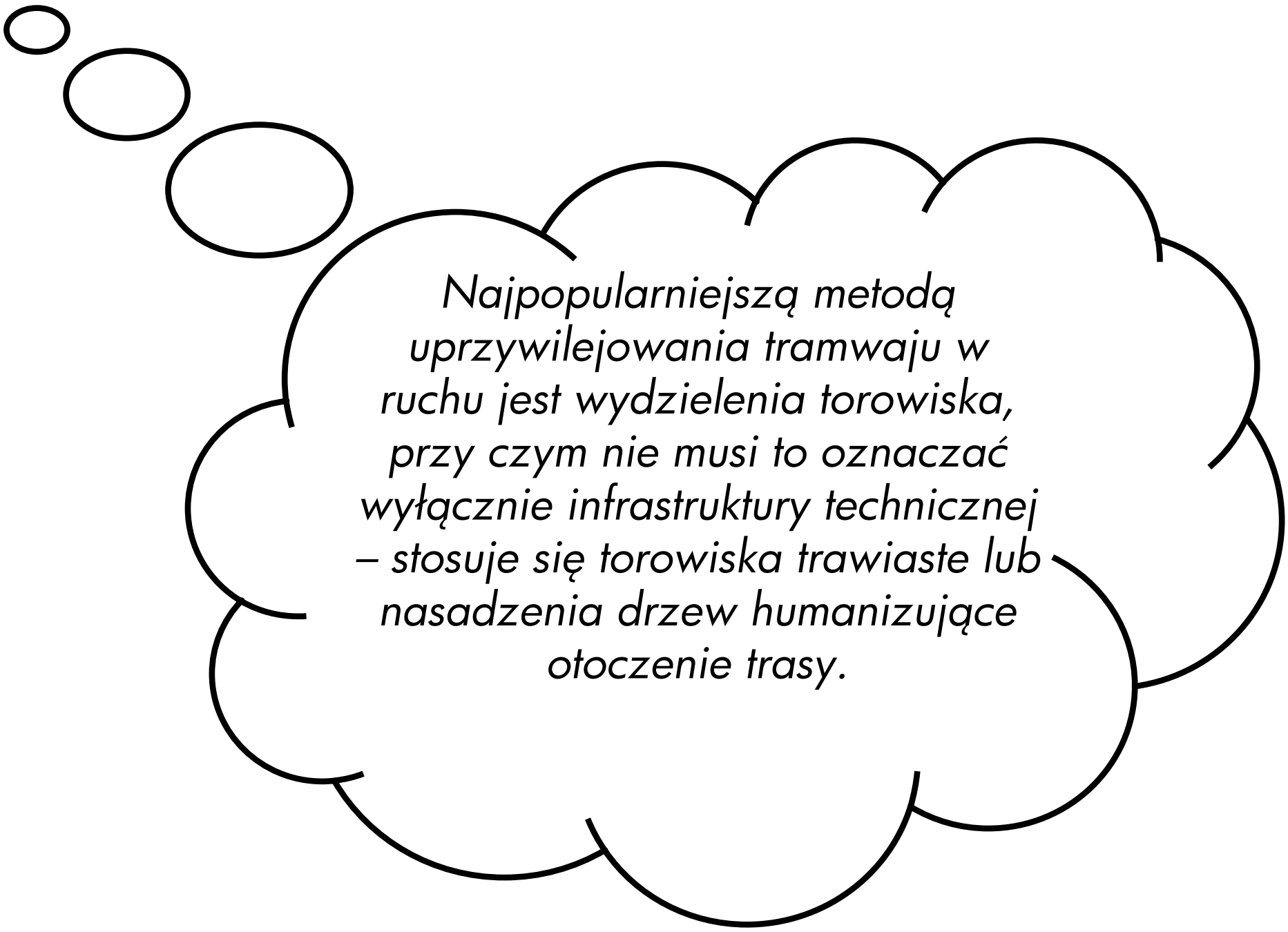




W centrum trasy prowadzone są reprezentacyjnymi przestrzeniami, deptakami, jeśli zachodzi potrzeba to także w prześwitach budynków w tym zabytkowych. Wszystko po to, aby tramwaj dowiózł jak najbliżej celu podróży „skracając ją” o czas dojścia. Pętle mogą być zlokalizowane na wąskiej śródmiejskiej ulicy lub w podwórzu.

Tramwaj – priorytet w ruchu – wydzielone trasy

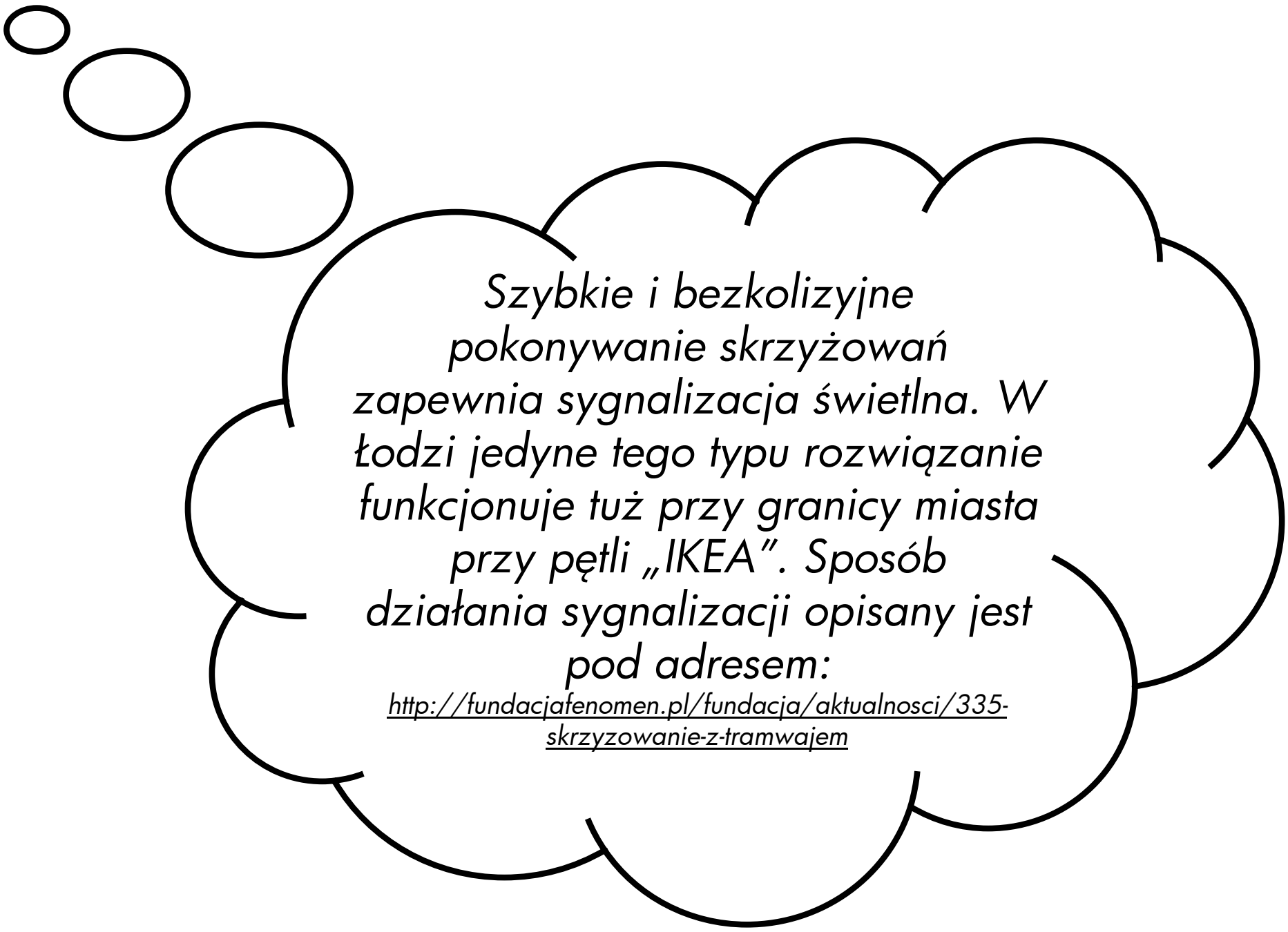




*Najpopularniejszą metodą
uprzywilejowania tramwaju w
ruchu jest wydzielenia torowiska,
przy czym nie musi to oznaczać
wyłącznie infrastruktury technicznej
– stosuje się torowiska trawiaste lub
nasadzenia drzew humanizujące
otoczenie trasy.*

Priorytet w ruchu – sygnalizacja wzbudzana



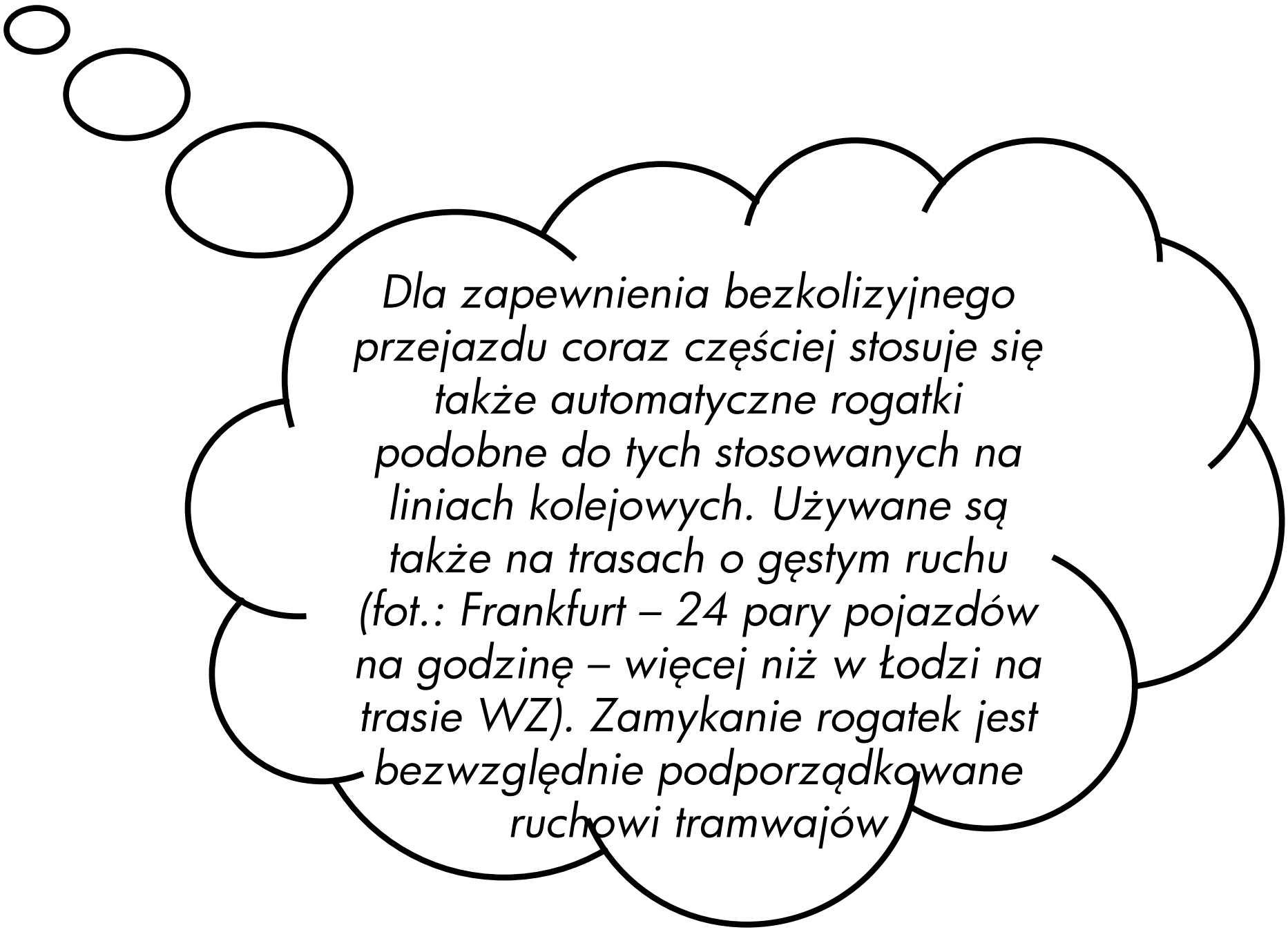


*Szybkie i bezkolizyjne
pokonywanie skrzyżowań
zapewnia sygnalizacja świetlna. W
Łodzi jedyne tego typu rozwiązanie
funkcjonuje tuż przy granicy miasta
przy pętli „IKEA”. Sposób
działania sygnalizacji opisany jest
pod adresem:*

*[http://fundacjafenomen.pl/fundacja/aktualnosci/335-
skrzyzowanie-z-tramwajem](http://fundacjafenomen.pl/fundacja/aktualnosci/335-skrzyzowanie-z-tramwajem)*

Priorytet w ruchu - rogatki

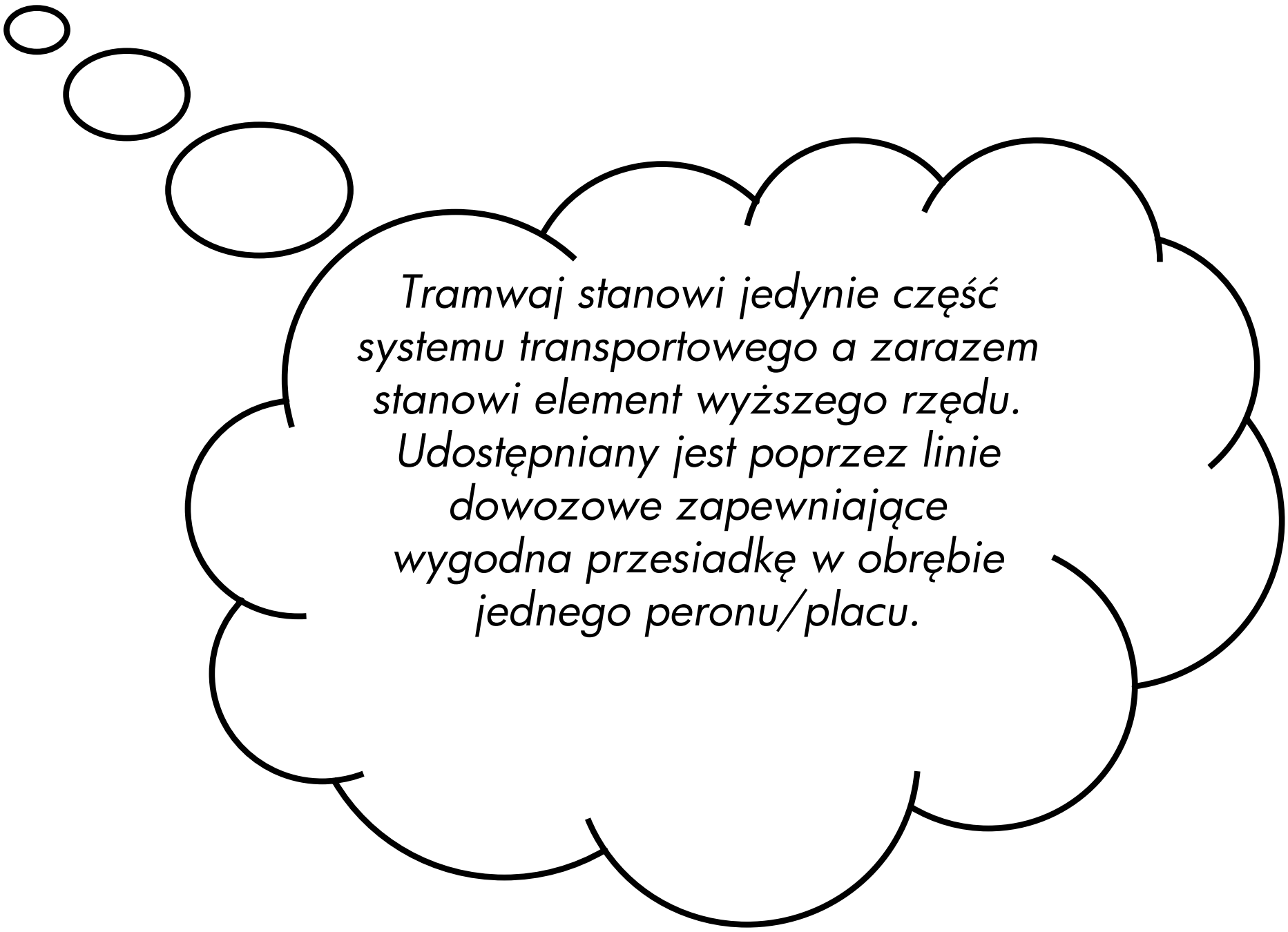




Dla zapewnienia bezkolizyjnego przejazdu coraz częściej stosuje się także automatyczne roгатki podobne do tych stosowanych na liniach kolejowych. Używane są także na trasach o gęstym ruchu (fot.: Frankfurt – 24 pary pojazdów na godzinę – więcej niż w Łodzi na trasie WZ). Zamykanie rogatek jest bezwzględnie podporządkowane ruchowi tramwajów

Tramwaj – szkieletowy element systemu komunikacyjnego





Tramwaj stanowi jedynie część systemu transportowego a zarazem stanowi element wyższego rzędu. Udostępniany jest poprzez linie dowozowe zapewniające wygodną przesiadkę w obrębie jednego peronu/placu.

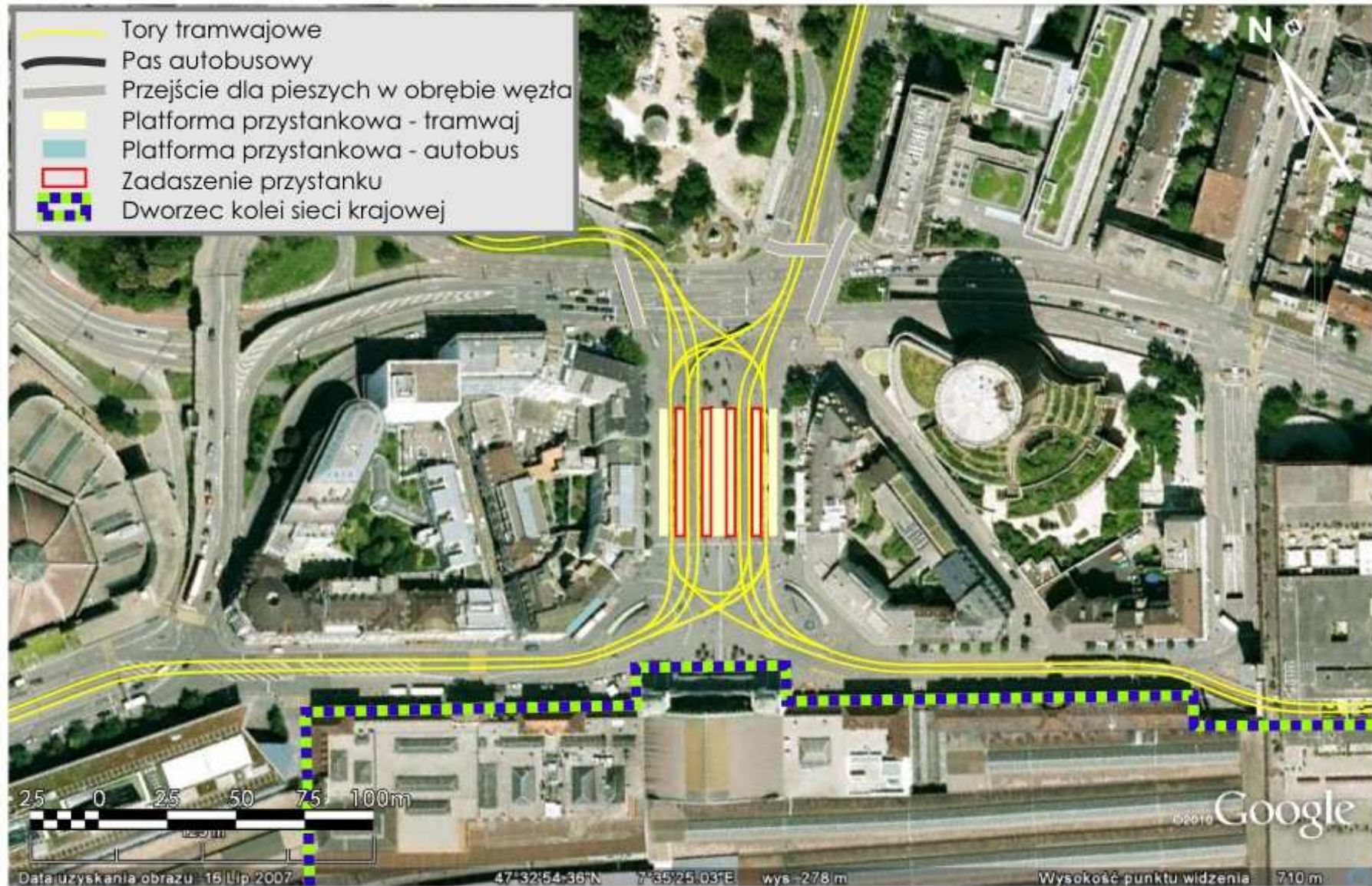
Tramwaj – szkieletowy element systemu komunikacyjnego

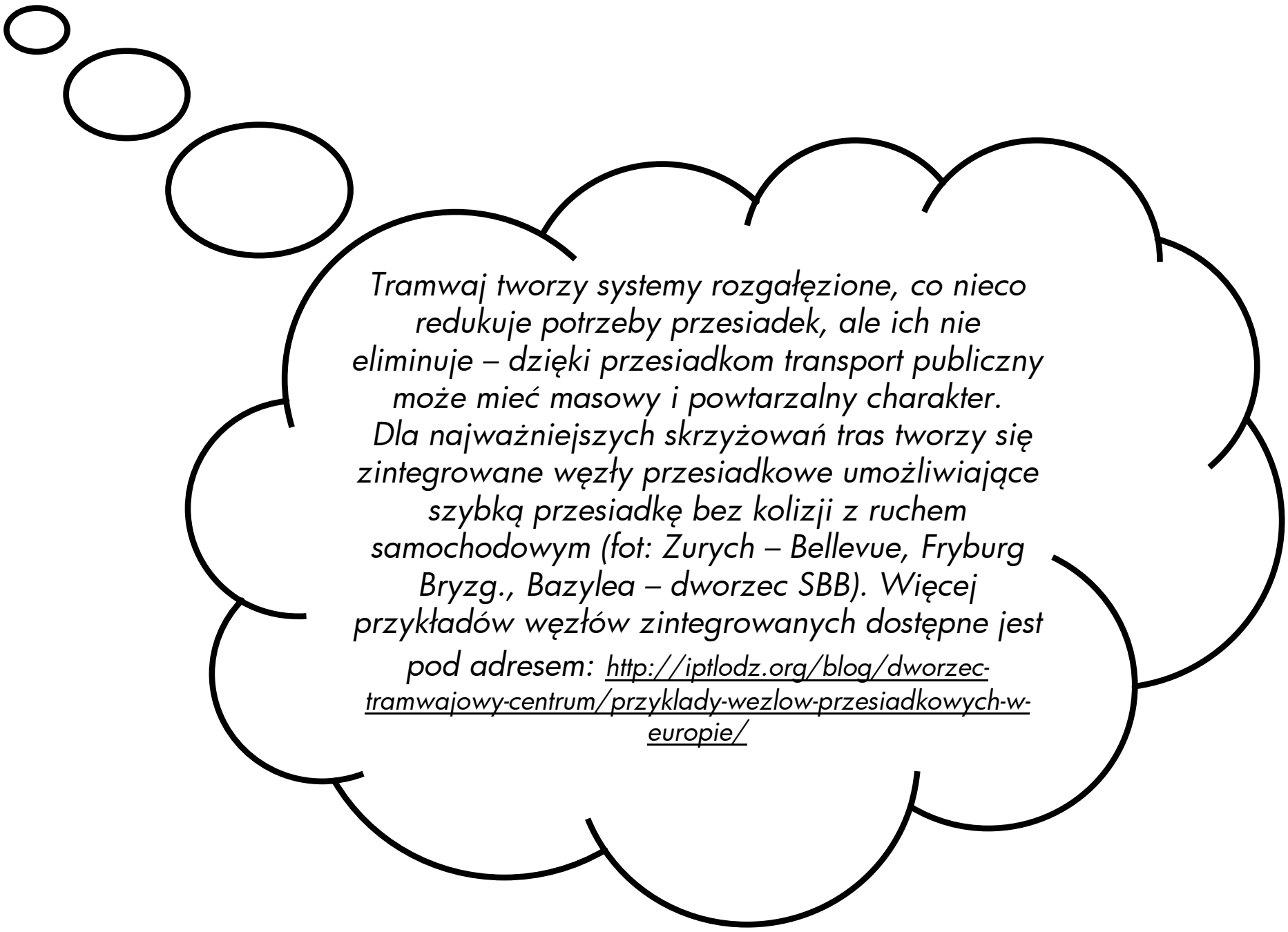


Tramwaj – szkieletowy element systemu komunikacyjnego



Tramwaj – szkieletowy element systemu komunikacyjnego

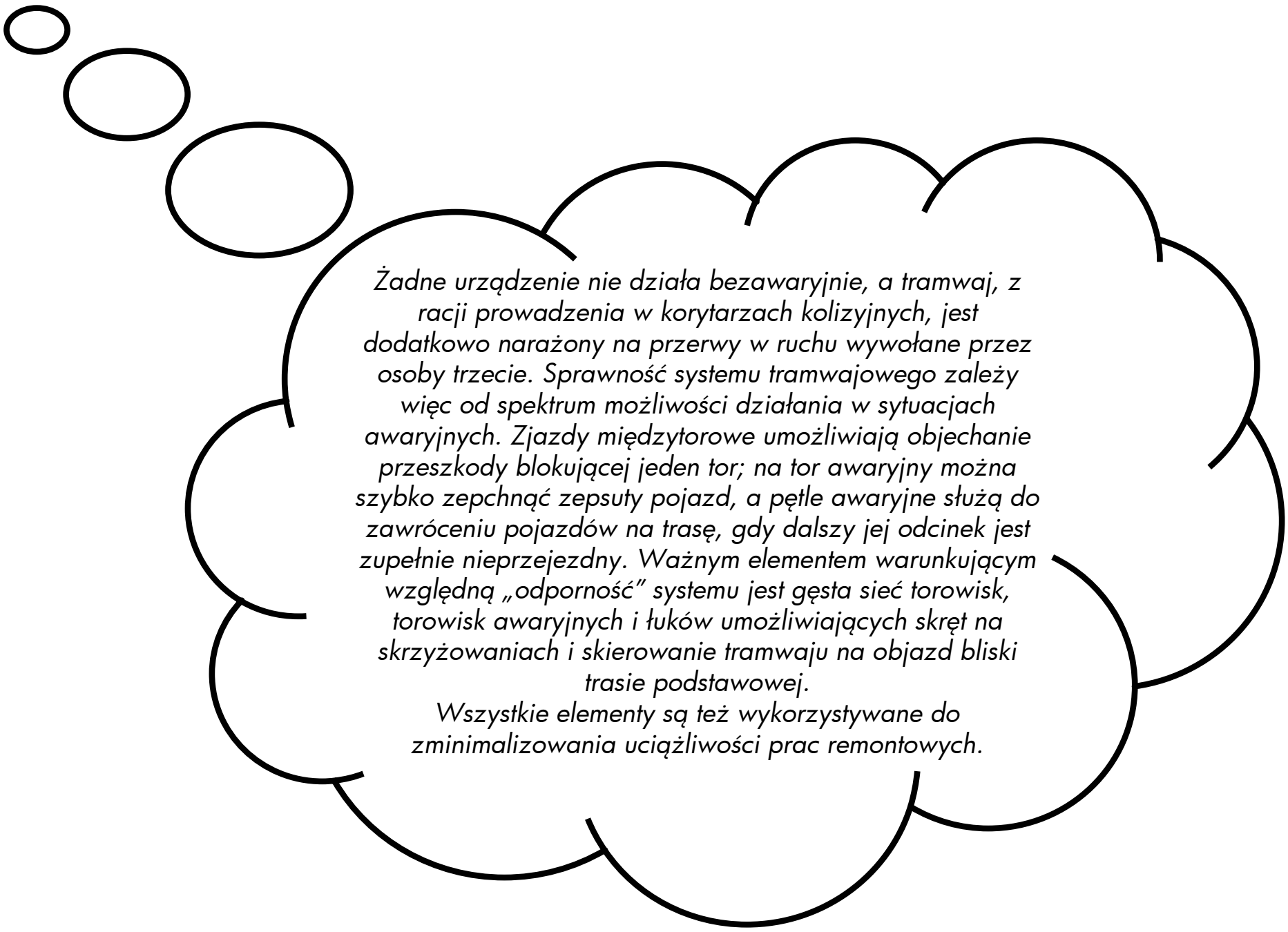




Tramwaj tworzy systemy rozgałęzione, co nieco redukuje potrzeby przesiadek, ale ich nie eliminuje – dzięki przesiadkom transport publiczny może mieć masowy i powtarzalny charakter. Dla najważniejszych skrzyżowań tras tworzy się zintegrowane węzły przesiadkowe umożliwiające szybką przesiadkę bez kolizji z ruchem samochodowym (fot: Zurych – Bellevue, Fryburg Bryzg., Bazylea – dworzec SBB). Więcej przykładów węzłów zintegrowanych dostępne jest pod adresem: <http://iptlodz.org/blog/dworzec-tramwajowy-centrum/przyklady-wezlow-przesiadkowych-w-europie/>

Tramwaj – elastyczność w sytuacjach awaryjnych





Żadne urządzenie nie działa bezawaryjnie, a tramwaj, z racji prowadzenia w korytarzach kolizyjnych, jest dodatkowo narażony na przerwy w ruchu wywołane przez osoby trzecie. Sprawność systemu tramwajowego zależy więc od spektrum możliwości działania w sytuacjach awaryjnych. Zjazdy międzytorowe umożliwiają objechanie przeszkody blokującej jeden tor; na tor awaryjny można szybko zepchnąć zepsuty pojazd, a pętle awaryjne służą do zawróceniu pojazdów na trasę, gdy dalszy jej odcinek jest zupełnie nieprzejezdny. Ważnym elementem warunkującym względną „odporność” systemu jest gęsta sieć torowisk, torowisk awaryjnych i łuków umożliwiających skręt na skrzyżowaniach i skierowanie tramwaju na objazd bliski trasie podstawowej.

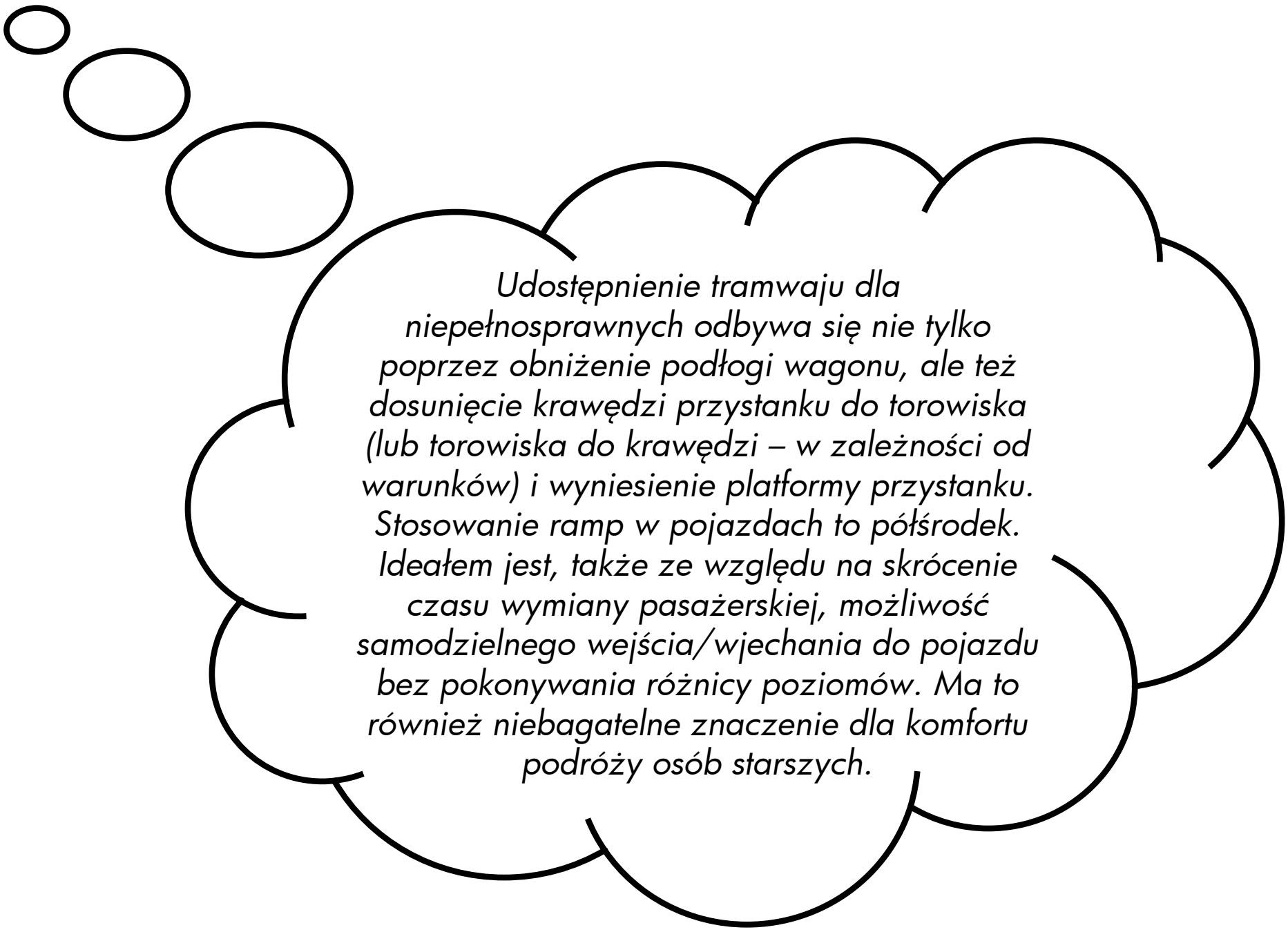
Wszystkie elementy są też wykorzystywane do zminimalizowania uciążliwości prac remontowych.

Tramwaj – dostępność dla niepełnosprawnych



Tramwaj – dostępność dla niepełnosprawnych

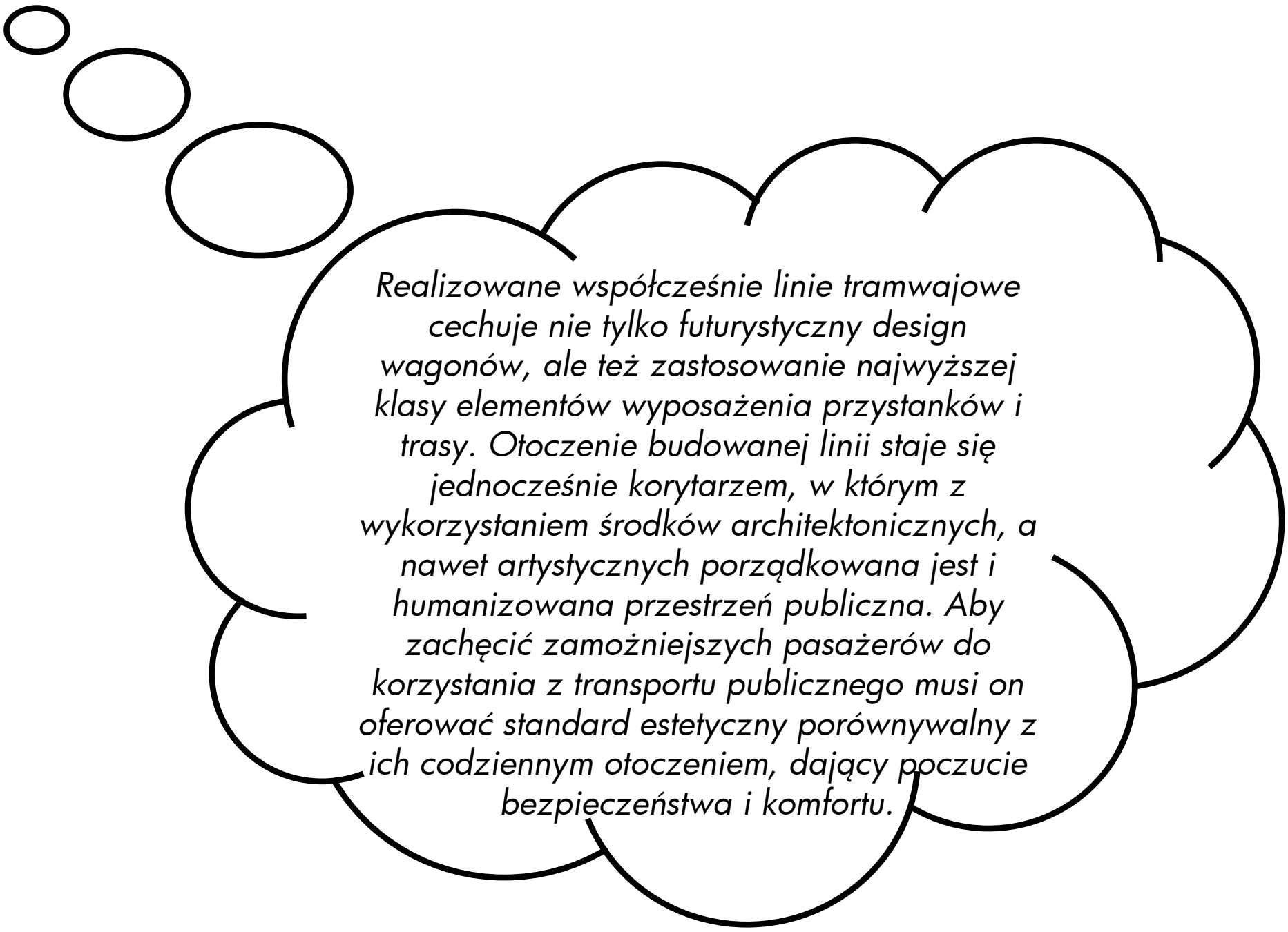




Udostępnienie tramwaju dla niepełnosprawnych odbywa się nie tylko poprzez obniżenie podłogi wagonu, ale też dosunięcie krawędzi przystanku do torowiska (lub torowiska do krawędzi – w zależności od warunków) i wyniesienie platformy przystanku. Stosowanie ramp w pojazdach to półśrodek. Idealem jest, także ze względu na skrócenie czasu wymiany pasażerskiej, możliwość samodzielnego wejścia/wjechania do pojazdu bez pokonywania różnicy poziomów. Ma to również niebagatelne znaczenie dla komfortu podróży osób starszych.

Tramwaj – ikona miejskości, symbol nowoczesności





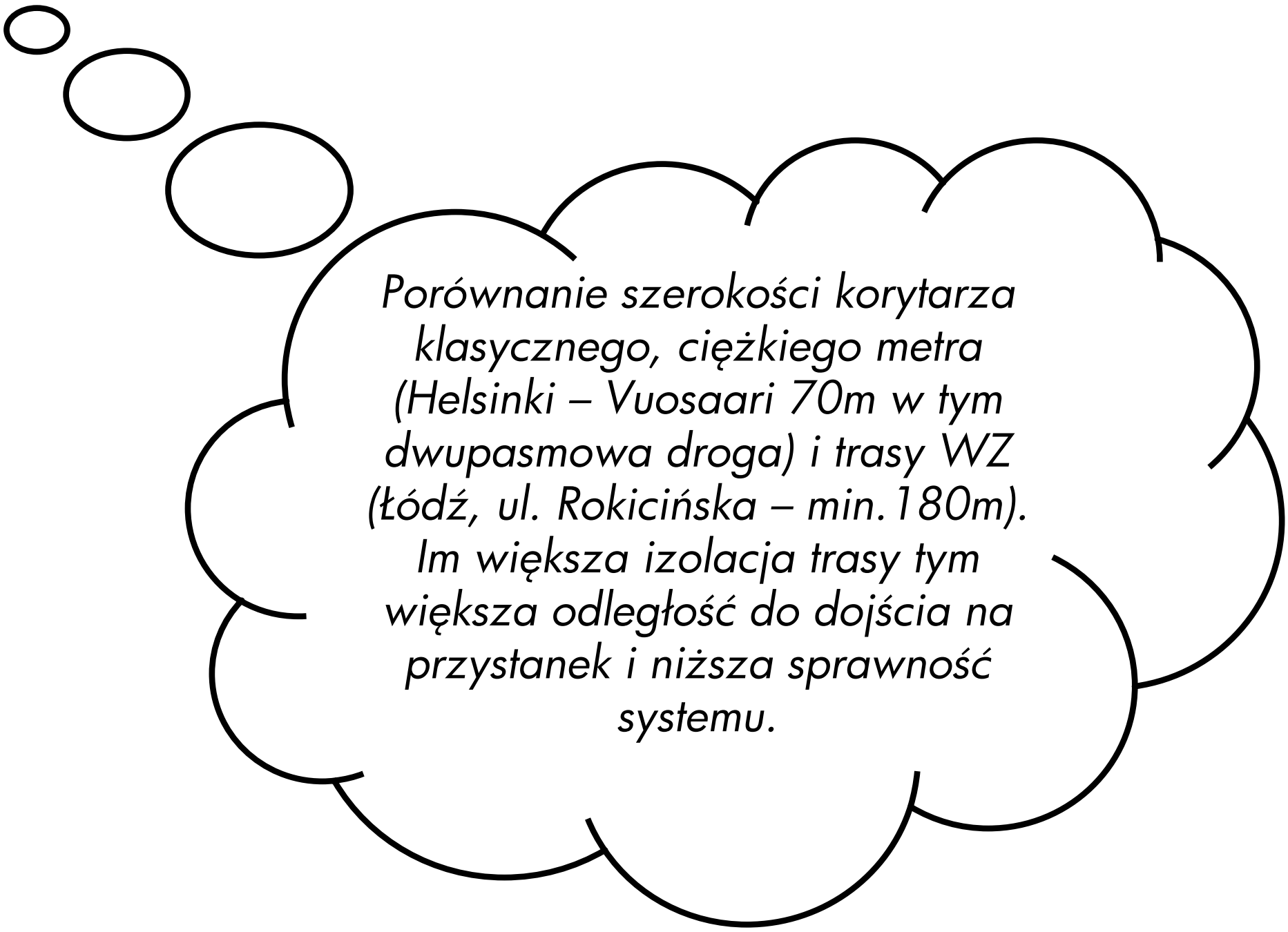
Realizowane współcześnie linie tramwajowe cechuje nie tylko futurystyczny design wagonów, ale też zastosowanie najwyższej klasy elementów wyposażenia przystanków i trasy. Otoczenie budowanej linii staje się jednocześnie korytarzem, w którym z wykorzystaniem środków architektonicznych, a nawet artystycznych porządkowana jest i humanizowana przestrzeń publiczna. Aby zachęcić zamożniejszych pasażerów do korzystania z transportu publicznego musi on oferować standard estetyczny porównywalny z ich codziennym otoczeniem, dający poczucie bezpieczeństwa i komfortu.

Trasa W-Z: identyfikacja stanu istniejącego



Trasa W-Z: izolacja



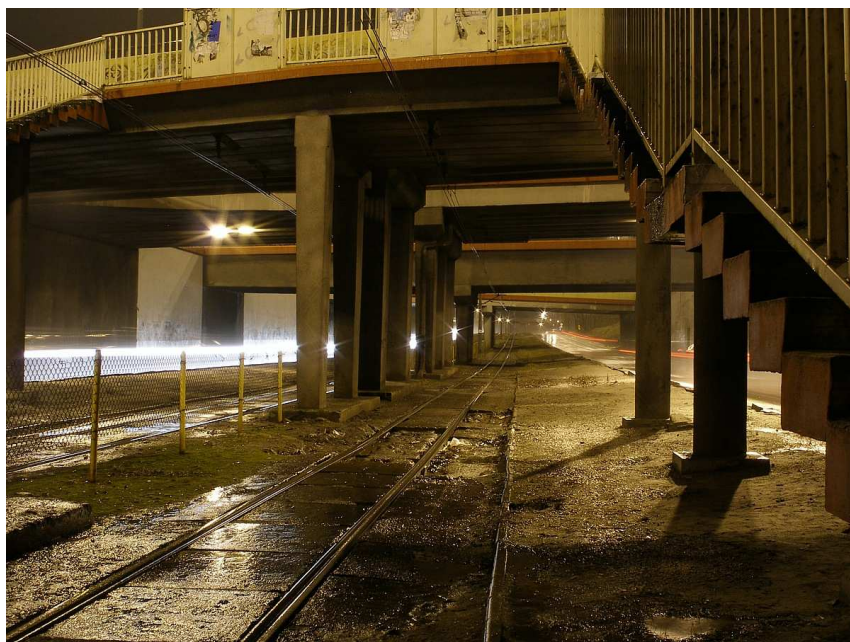


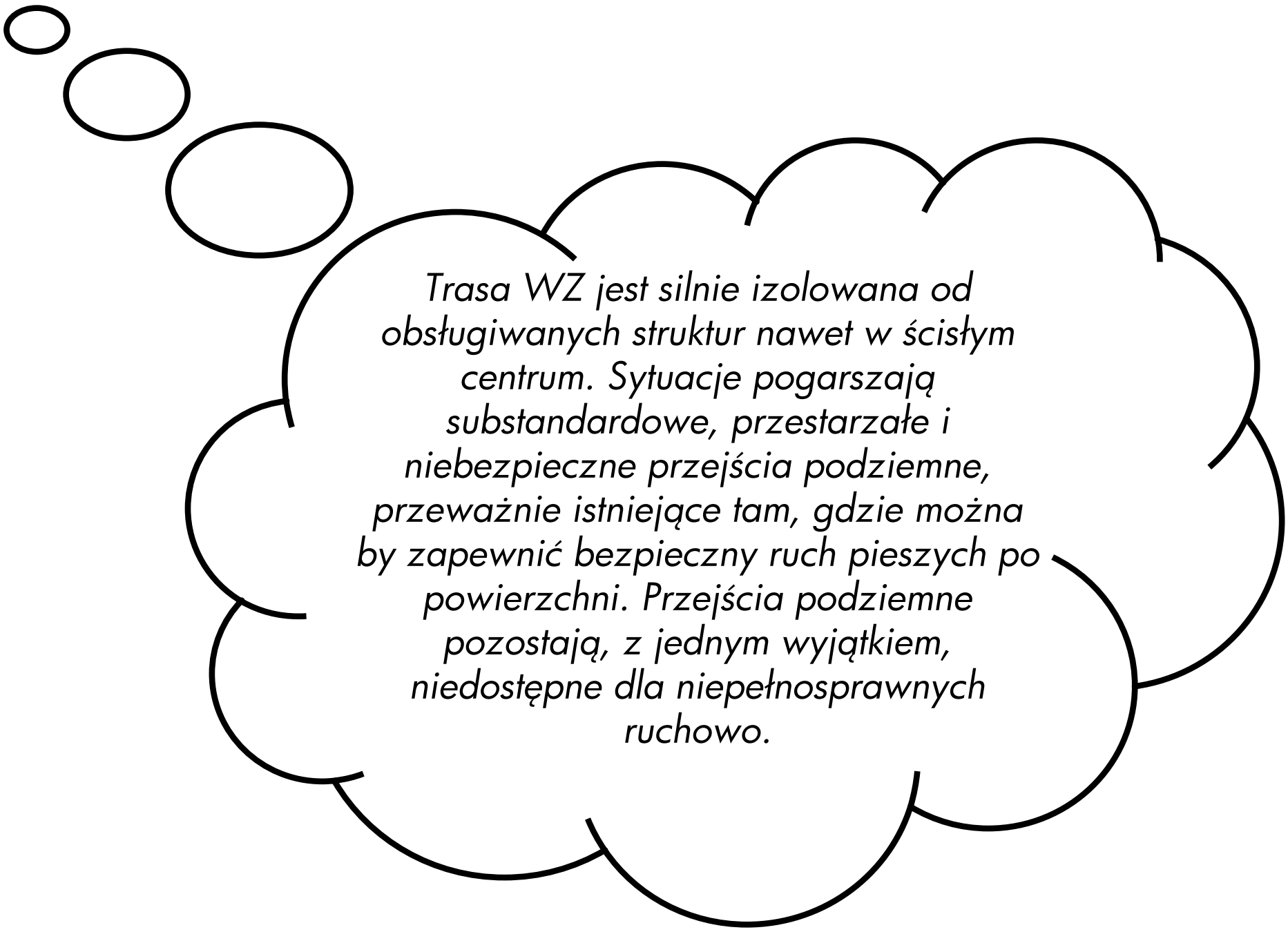
*Porównanie szerokości korytarza klasycznego, ciężkiego metra (Helsinki – Vuosaari 70m w tym dwupasmowa droga) i trasy WZ (Łódź, ul. Rokicińska – min. 180m).
Im większa izolacja trasy tym większa odległość do dojścia na przystanek i niższa sprawność systemu.*

Trasa W-Z: izolacja



Trasa W-Z: izolacja – dojścia (niepełnosprawni?)

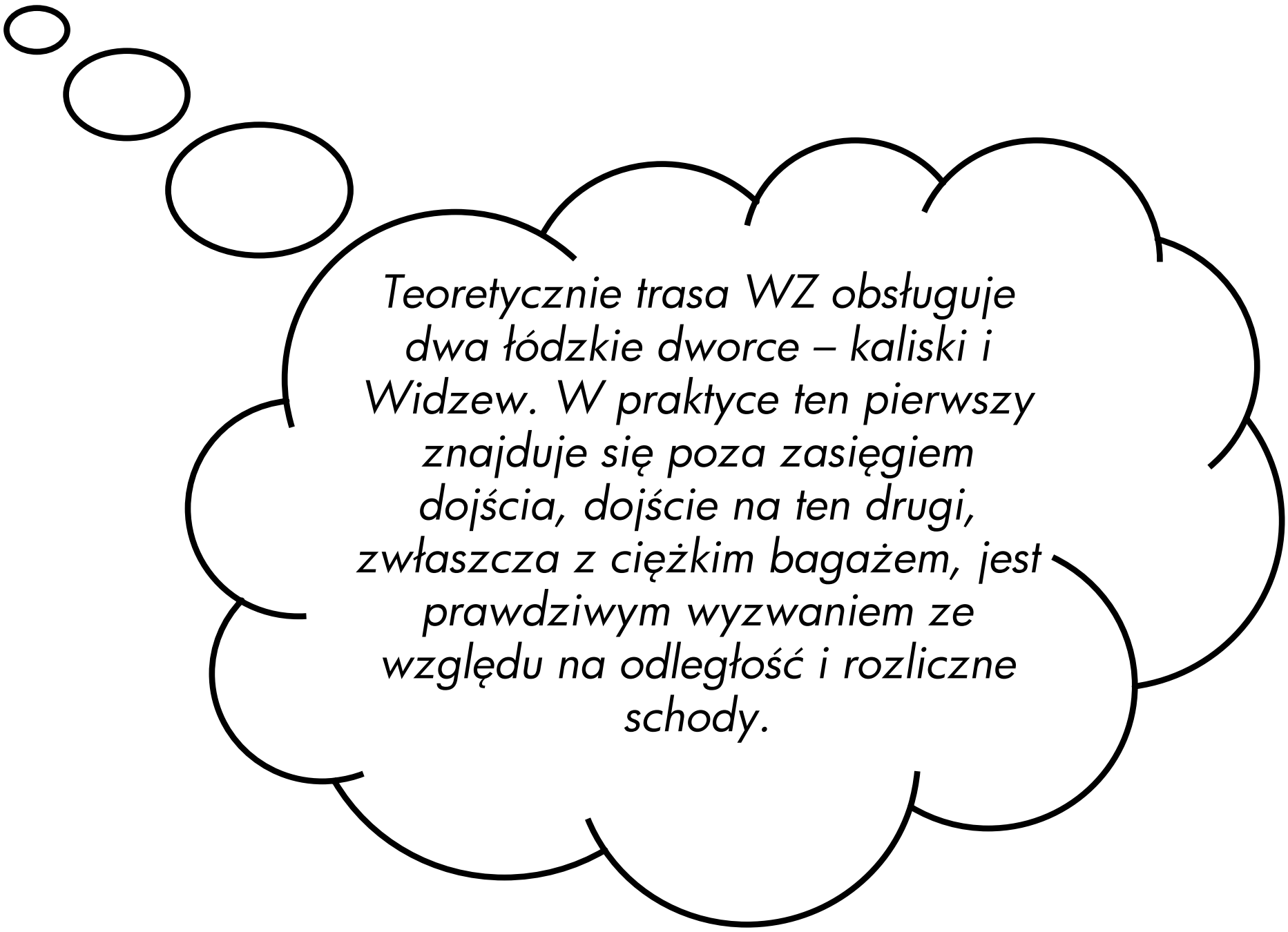




Trasa WZ jest silnie izolowana od obsługiwanych struktur nawet w ścisłym centrum. Sytuacje pogarszają substandardowe, przestarzałe i niebezpieczne przejścia podziemne, przeważnie istniejące tam, gdzie można by zapewnić bezpieczny ruch pieszych po powierzchni. Przejścia podziemne pozostają, z jednym wyjątkiem, niedostępne dla niepełnosprawnych ruchowo.

Trasa W-Z: izolacja – obsługa dworców

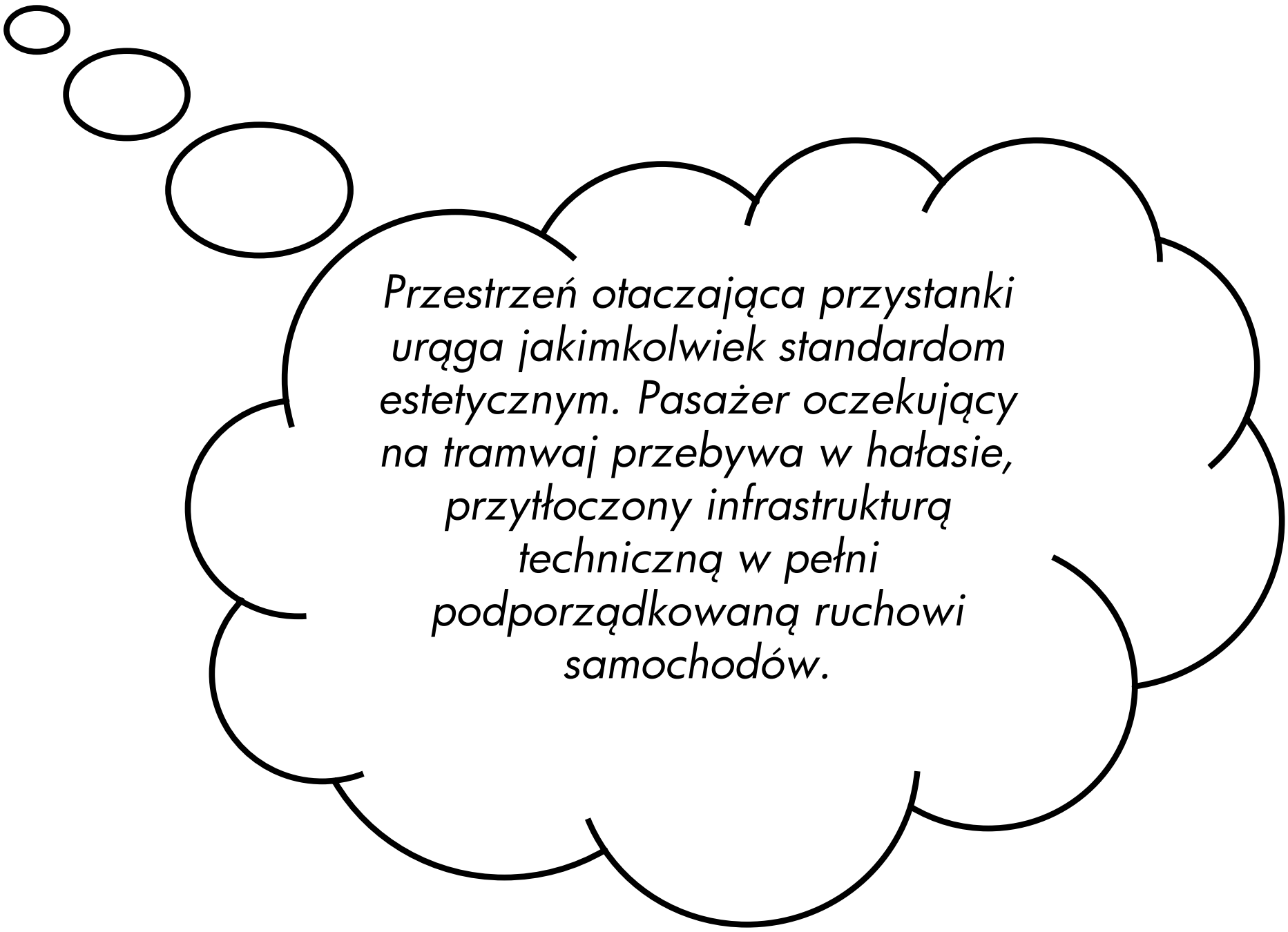




Teoretycznie trasa WZ obsługuje dwa łódzkie dworce – kaliski i Widzew. W praktyce ten pierwszy znajduje się poza zasięgiem dojścia, dojście na ten drugi, zwłaszcza z ciężkim bagażem, jest prawdziwym wyzwaniem ze względu na odległość i rozliczne schody.

Trasa W-Z: substandardowa przestrzeń publiczna

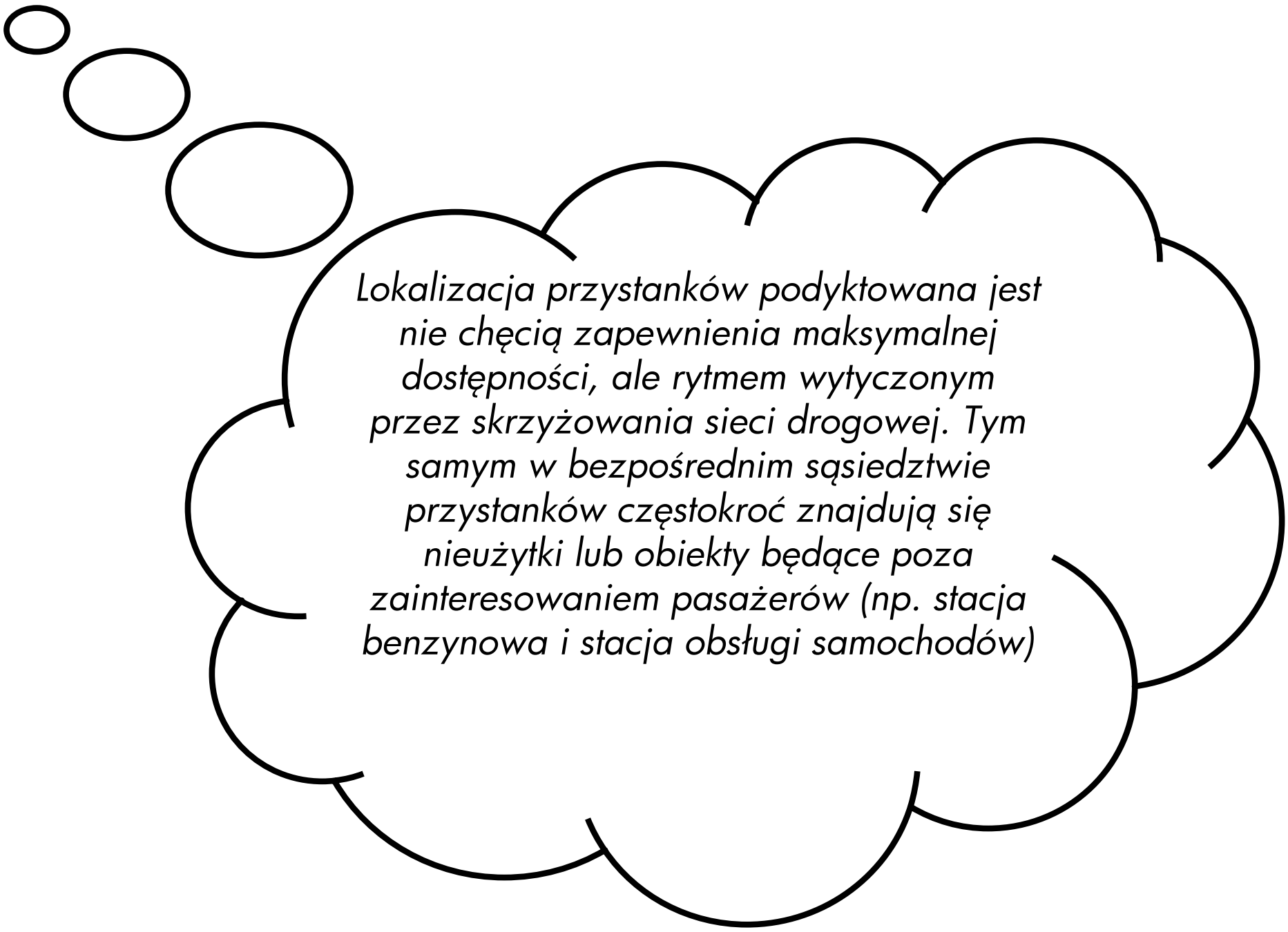




*Przestrzeń otaczająca przystanki
urąga jakimkolwiek standardom
estetycznym. Pasażer oczekujący
na tramwaj przebywa w hałasie,
przytłoczony infrastrukturą
techniczną w pełni
podporządkowaną ruchowi
samochodów.*

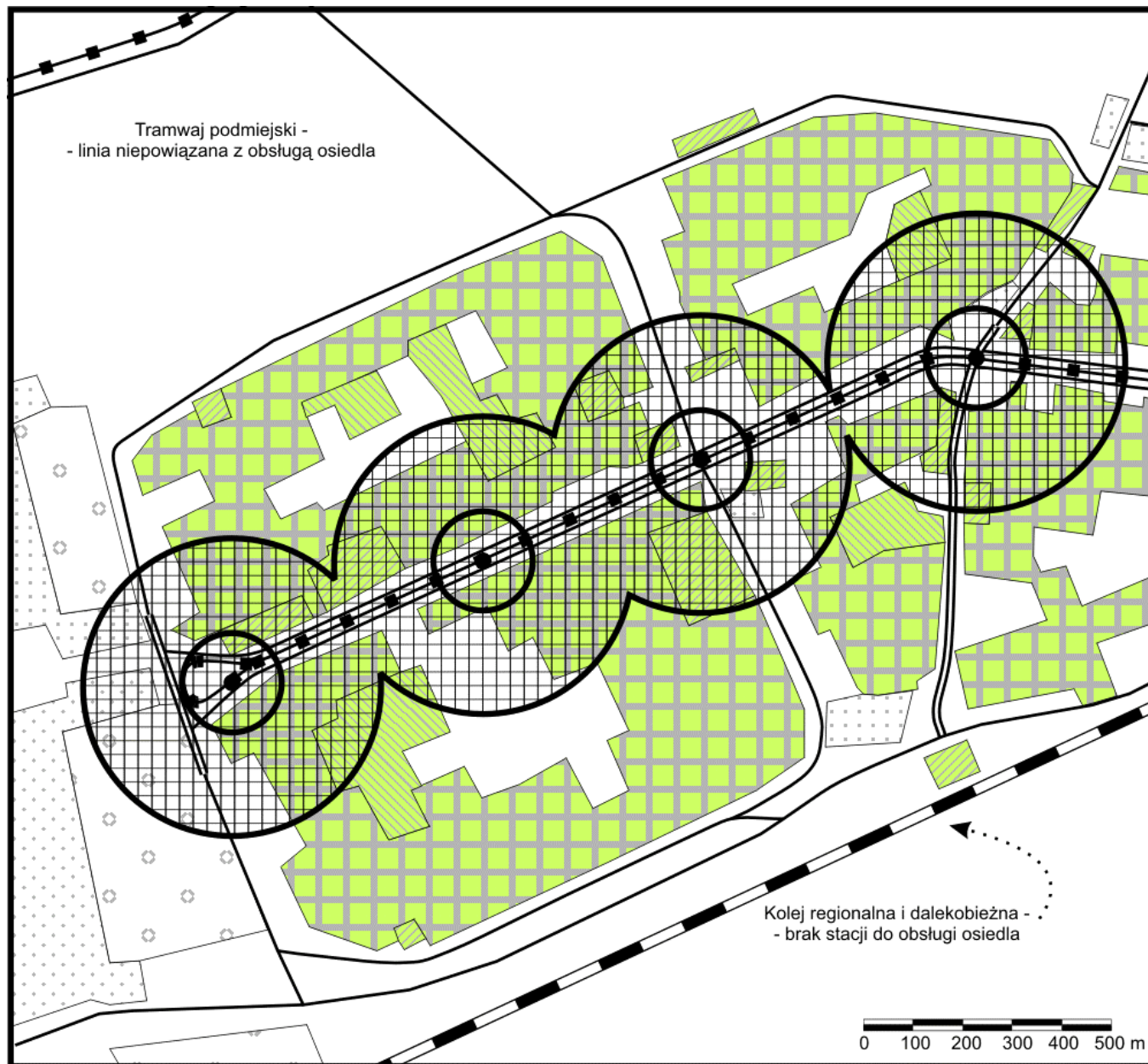
Trasa W-Z: przystanki – nieefektywna obsługa

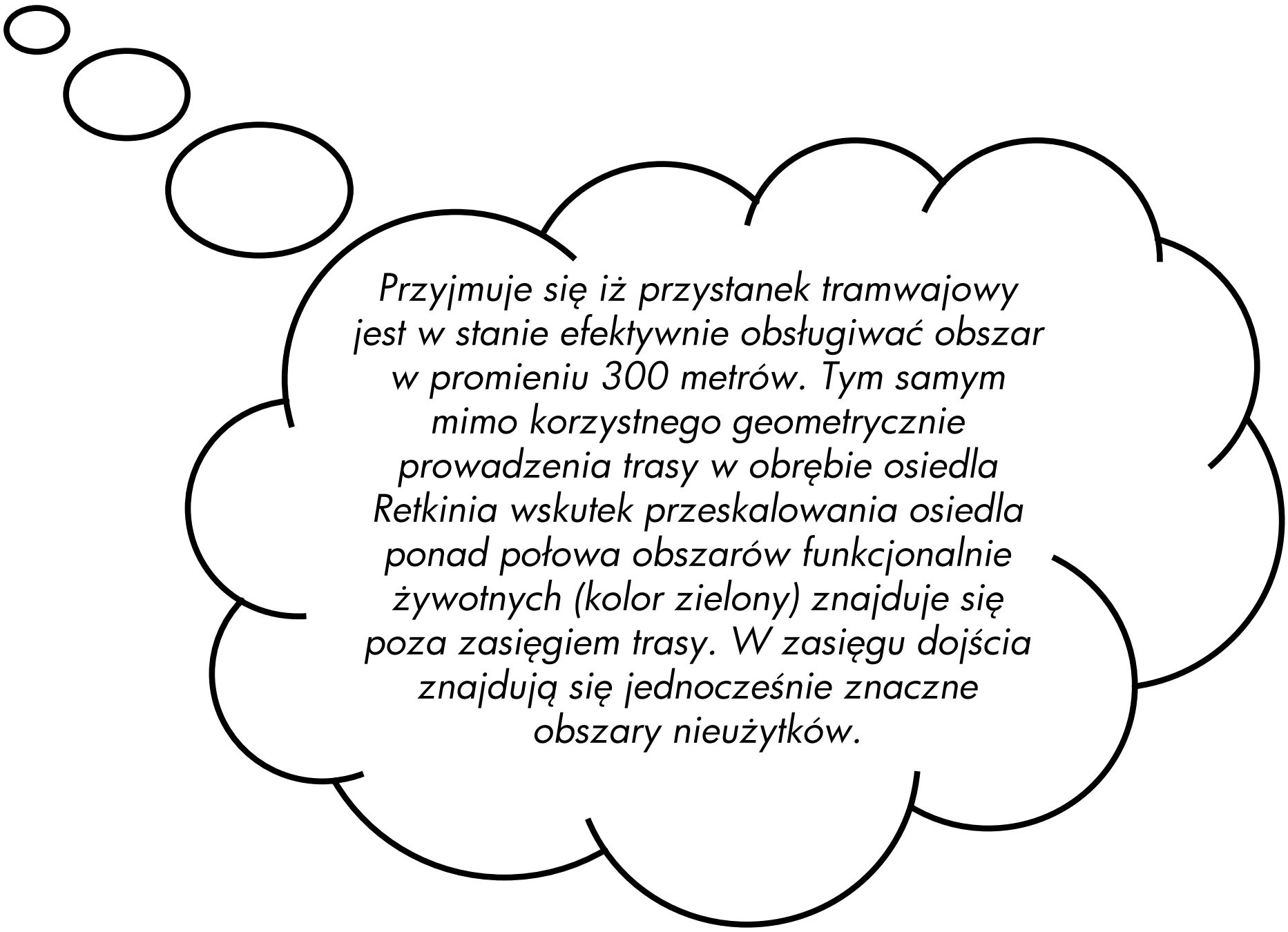




Lokalizacja przystanków podyktowana jest nie chęcią zapewnienia maksymalnej dostępności, ale rytmem wytyczonym przez skrzyżowania sieci drogowej. Tym samym w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków częstokroć znajdują się nieużytki lub obiekty będące poza zainteresowaniem pasażerów (np. stacja benzynowa i stacja obsługi samochodów)

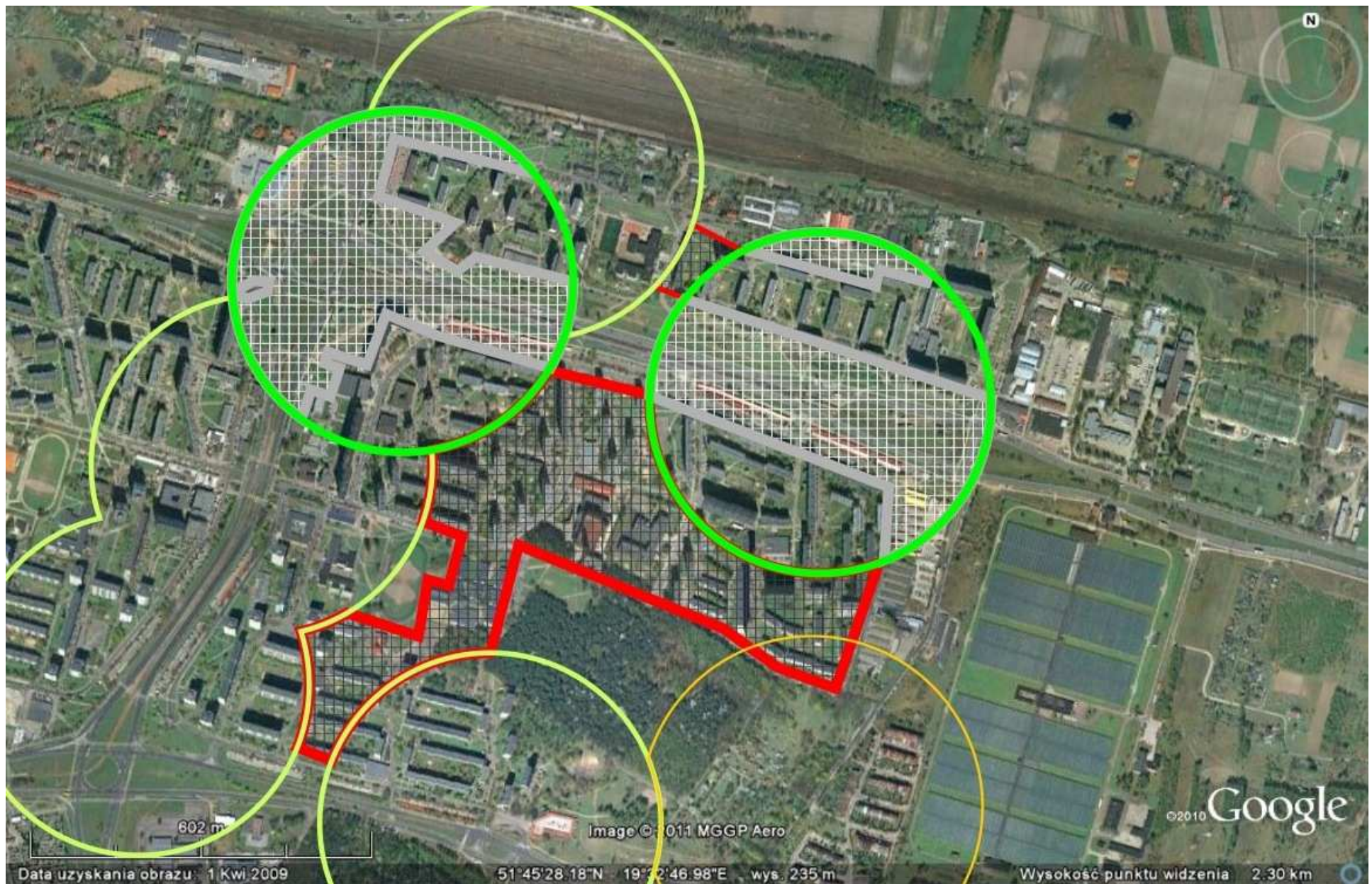
Trasa W-Z: przystanki – nieefektywna obsługa

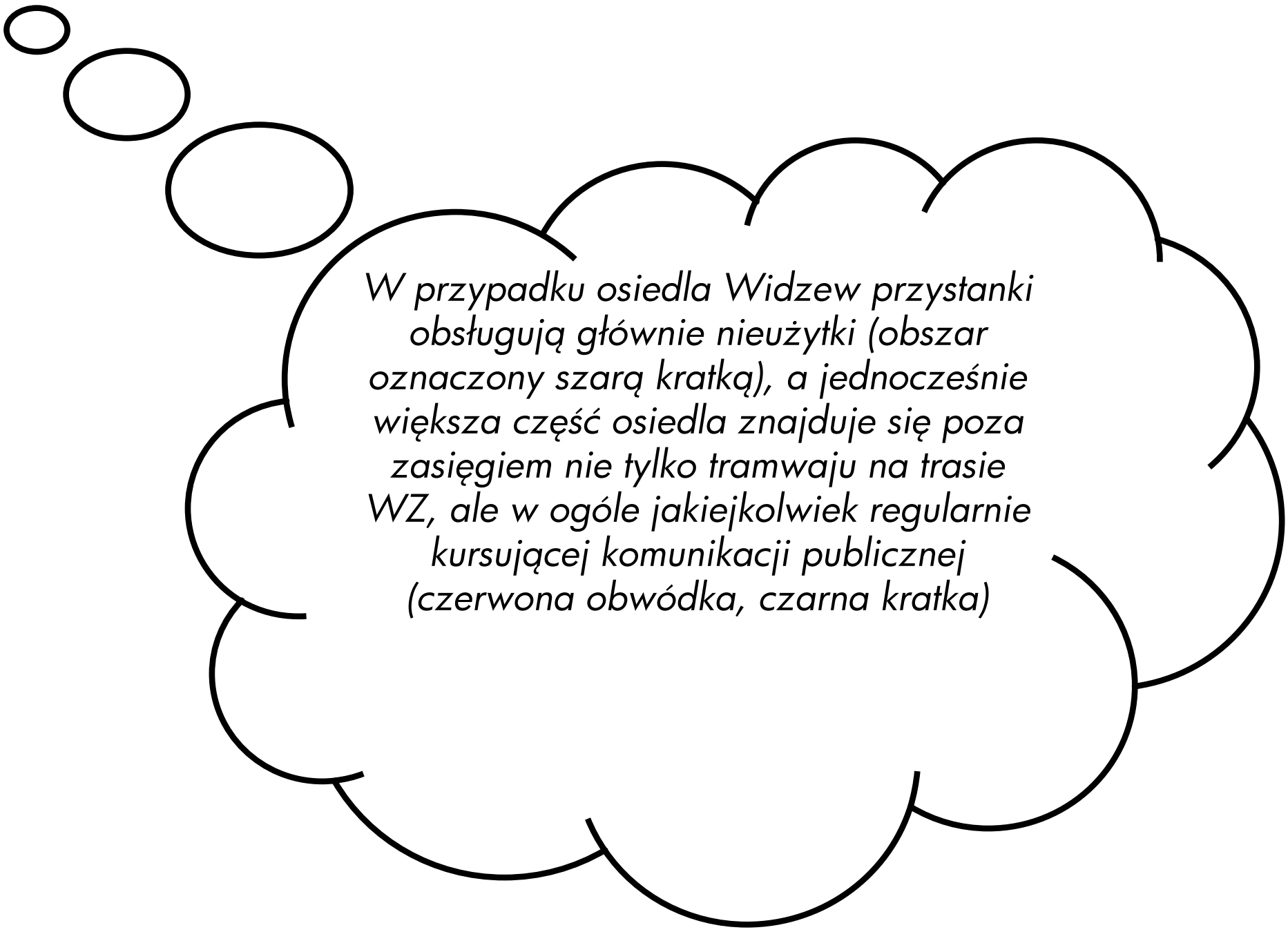




Przyjmuje się iż przystanek tramwajowy jest w stanie efektywnie obsługiwać obszar w promieniu 300 metrów. Tym samym mimo korzystnego geometrycznie prowadzenia trasy w obrębie osiedla Retkinia wskutek przeskalowania osiedla ponad połowa obszarów funkcjonalnie żywotnych (kolor zielony) znajduje się poza zasięgiem trasy. W zasięgu dojazdu znajdują się jednocześnie znaczne obszary nieużytków.

Trasa W-Z: przystanki – nieefektywna obsługa

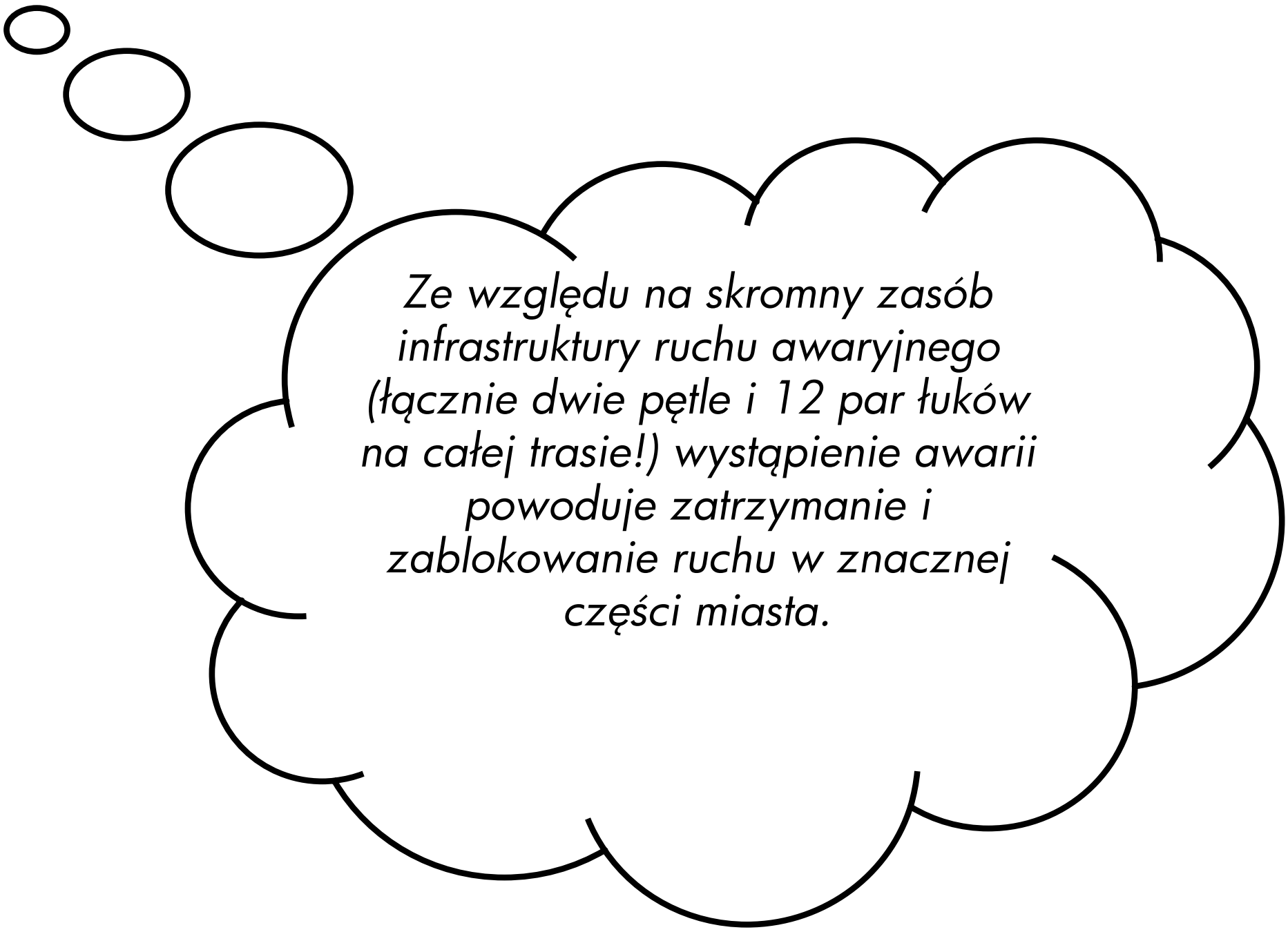




W przypadku osiedla Widzew przystanki obsługują głównie nieużytki (obszar oznaczony szarą kratką), a jednocześnie większa część osiedla znajduje się poza zasięgiem nie tylko tramwaju na trasie WZ, ale w ogóle jakiejkolwiek regularnie kursującej komunikacji publicznej (czerwona obwódka, czarna kratka)

Trasa W-Z: podatność na awarie

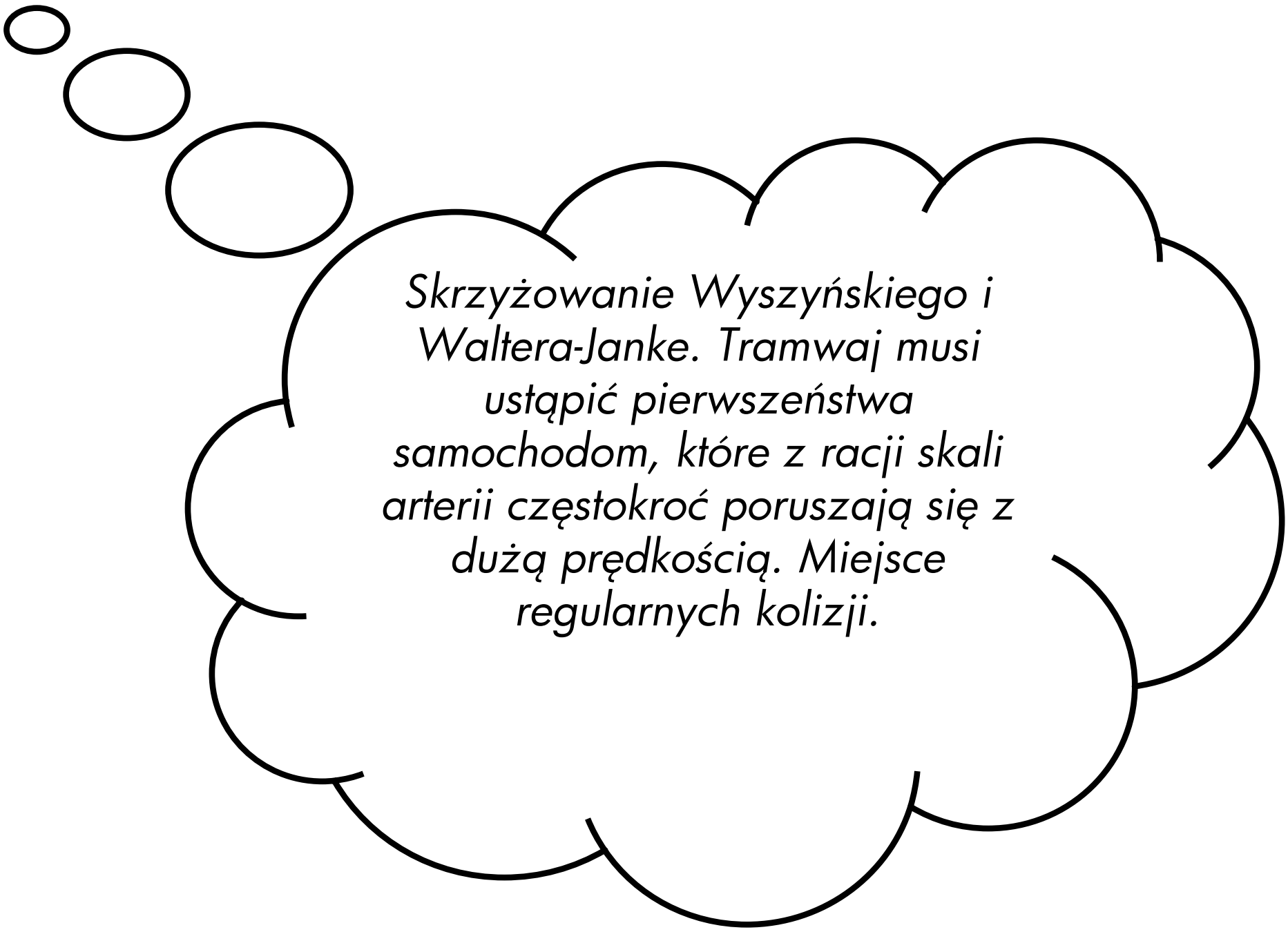




Ze względu na skromny zasób infrastruktury ruchu awaryjnego (łącznie dwie pętle i 12 par łuków na całej trasie!) wystąpienie awarii powoduje zatrzymanie i zablokowanie ruchu w znacznej części miasta.

Trasa W-Z: sygnalizacja i organizacja ruchu upośledzająca tramwaj

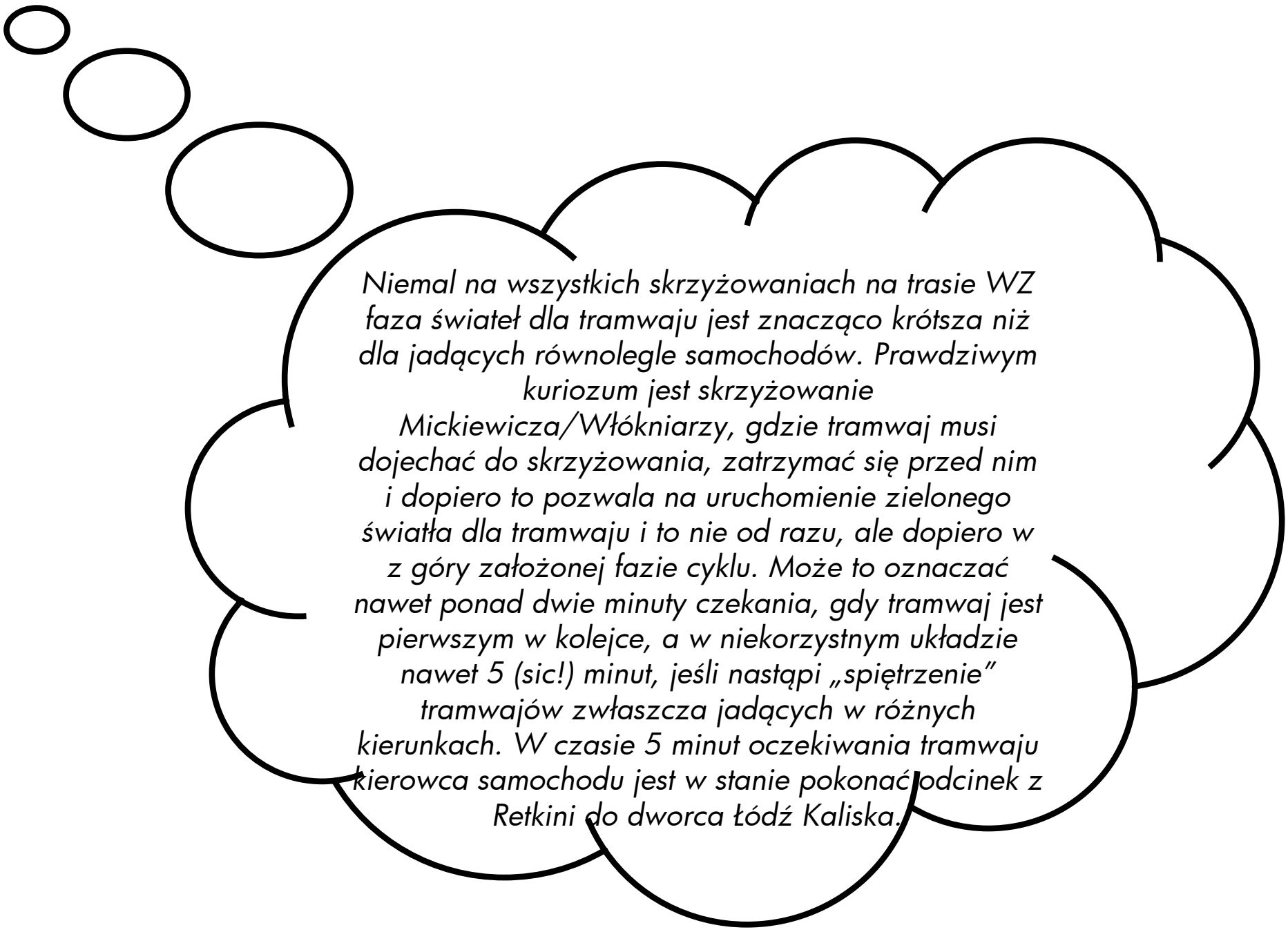




*Skrzyżowanie Wyszyńskiego i
Waltera-Janke. Tramwaj musi
ustąpić pierwszeństwa
samochodom, które z racji skali
arterii częstokroć poruszają się z
dużą prędkością. Miejsce
regularnych kolizji.*

Trasa W-Z: sygnalizacja i organizacja ruchu upośledzająca tramwaj





Niemal na wszystkich skrzyżowaniach na trasie WZ
faza świateł dla tramwaju jest znacząco krótsza niż
dla jadących równolegle samochodów. Prawdziwym
kuriozum jest skrzyżowanie

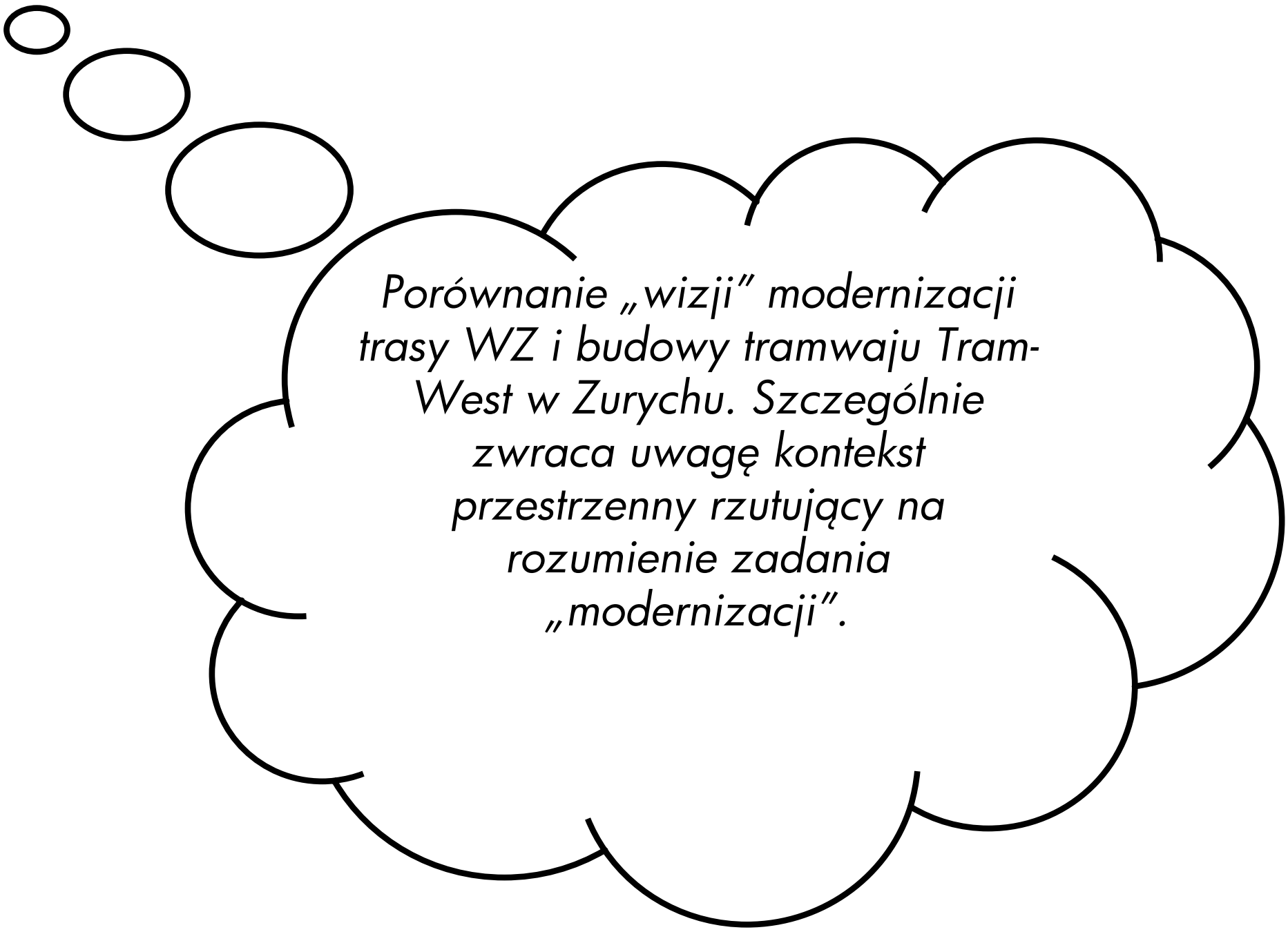
Mickiewicza/Włókniarzy, gdzie tramwaj musi
dojechać do skrzyżowania, zatrzymać się przed nim
i dopiero to pozwala na uruchomienie zielonego
światła dla tramwaju i to nie od razu, ale dopiero w
z góry założonej fazie cyklu. Może to oznaczać
nawet ponad dwie minuty czekania, gdy tramwaj jest
pierwszym w kolejce, a w niekorzystnym układzie
nawet 5 (sic!) minut, jeśli nastąpi „spiętrzenie”
tramwajów zwłaszcza jadących w różnych
kierunkach. W czasie 5 minut oczekiwania tramwaju
kierowca samochodu jest w stanie pokonać odcinek z
Retkini do dworca Łódź Kaliska.

Trasa W-Z - wizja



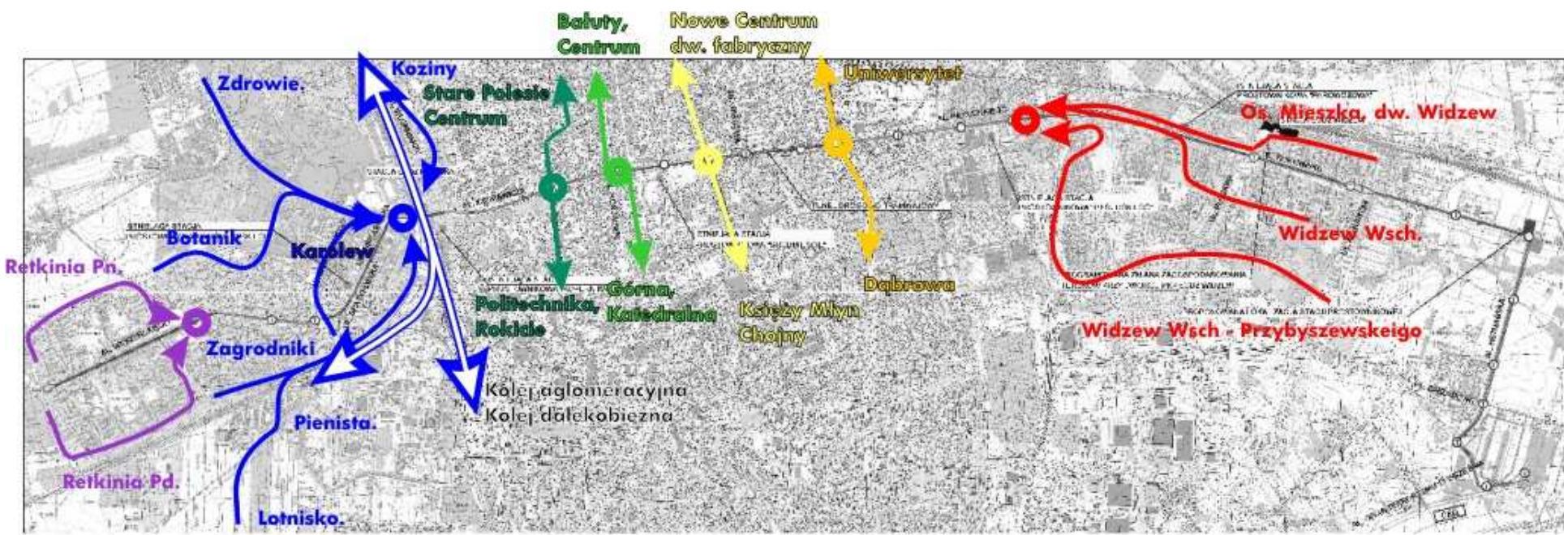
Wizja???

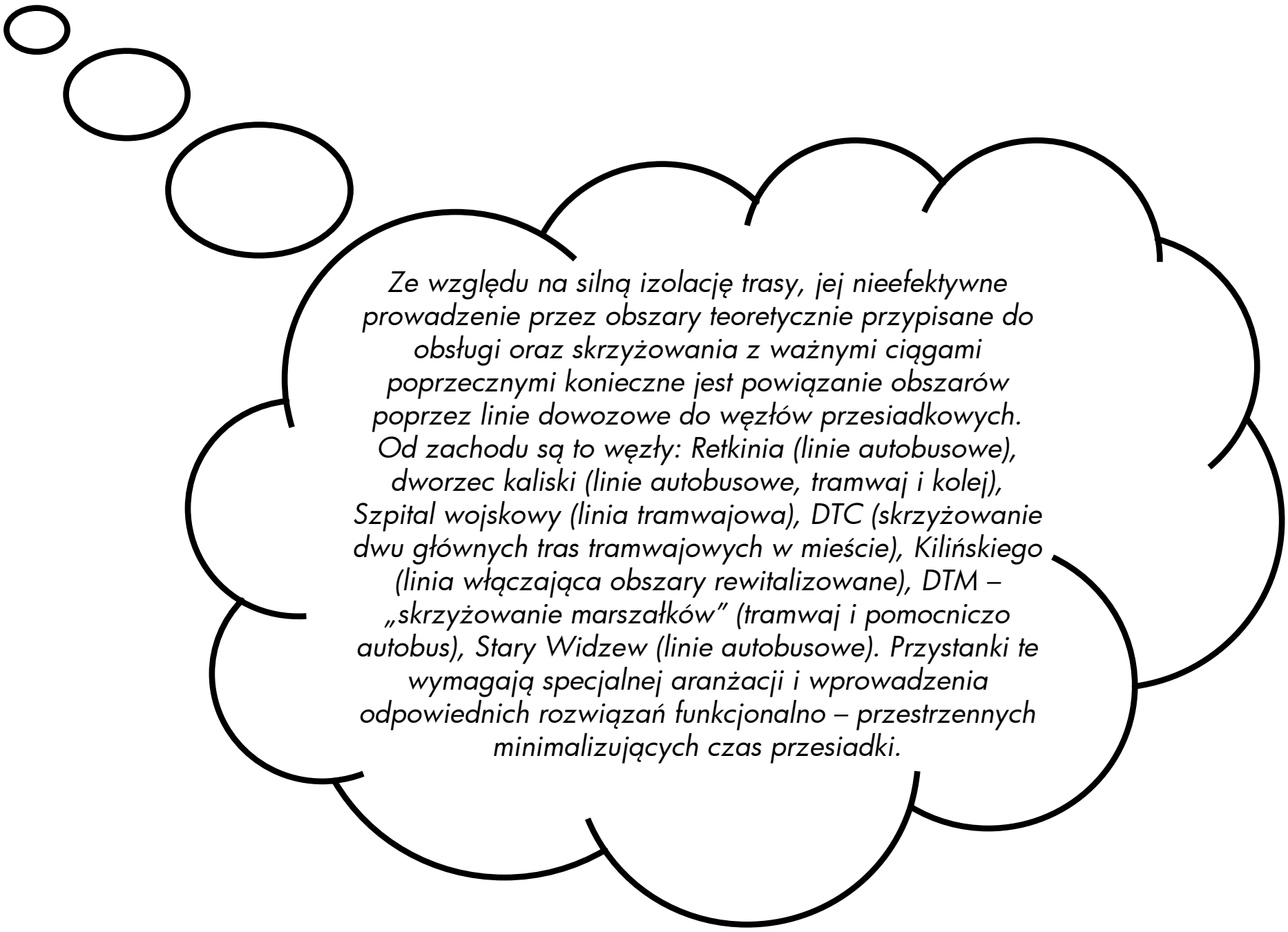




Porównanie „wizji” modernizacji trasy WZ i budowy tramwaju Tram-West w Zurychu. Szczególnie zwraca uwagę kontekst przestrzenny rzutujący na rozumienie zadania „modernizacji”.

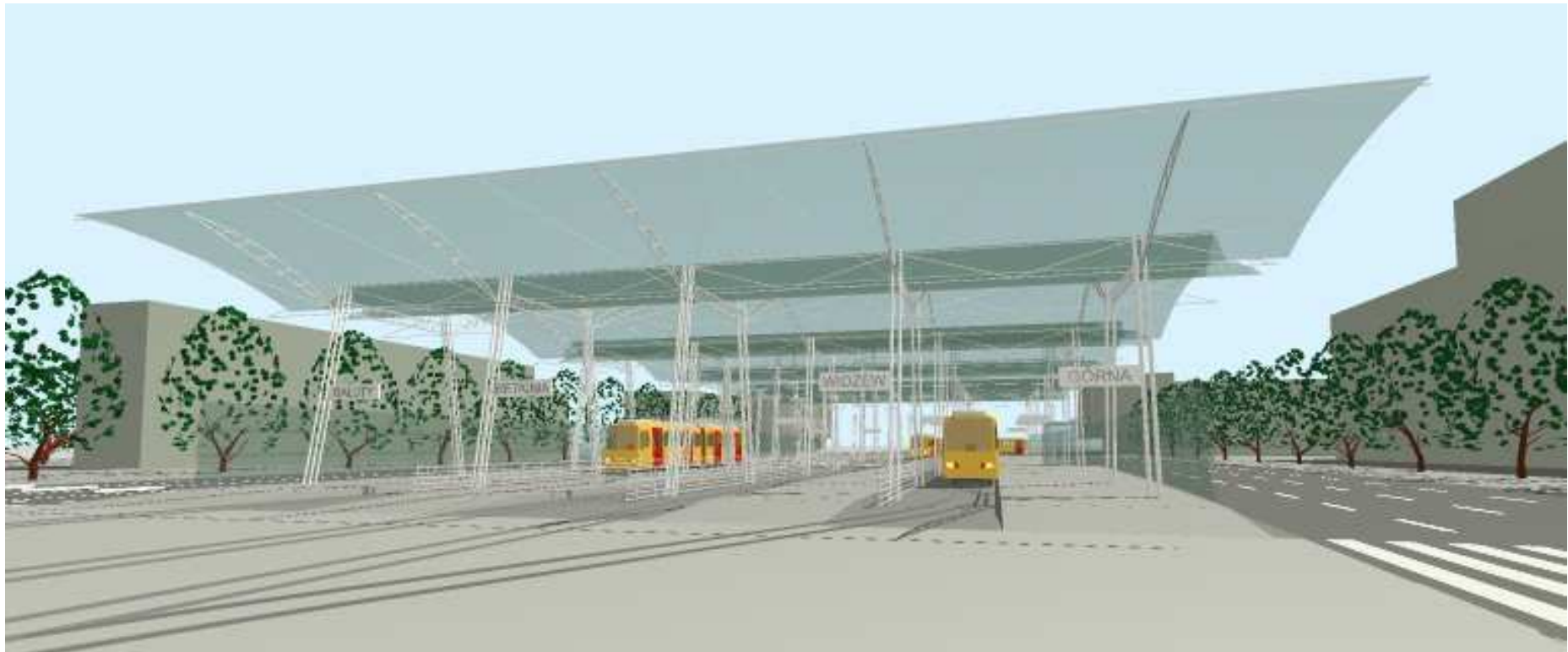
Trasa W-Z: obsługa poprzez węzły przesiadkowe





Ze względu na silną izolację trasy, jej nieefektywne prowadzenie przez obszary teoretycznie przypisane do obsługi oraz skrzyżowania z ważnymi ciągami poprzecznymi konieczne jest powiązanie obszarów poprzez linie dowozowe do węzłów przesiadkowych. Od zachodu są to węzły: Retkinia (linie autobusowe), dworzec kaliski (linie autobusowe, tramwaj i kolej), Szpital wojskowy (linia tramwajowa), DTC (skrzyżowanie dwu głównych tras tramwajowych w mieście), Kilińskiego (linia włączająca obszary rewitalizowane), DTM – „skrzyżowanie marszałków” (tramwaj i pomocniczo autobus), Stary Widzew (linie autobusowe). Przystanki te wymagają specjalnej aranżacji i wprowadzenia odpowiednich rozwiązań funkcjonalno – przestrzennych minimalizujących czas przesiadki.

Węzeł „Dworzec Tramwajowy Centrum” DTC



Węzeł „Dworzec Tramwajowy Centrum” DTC

Skrzyżowanie al. Kościuszki i ul. Mickiewicza:

- 2 najważniejsze trasy tramwajowe w mieście
- 8 linii tramwajowych
- 104 tramwaje w ciągu godziny
- kilkadziesiąt tysięcy przesiadających się dziennie
- sąsiedztwo ulicy Piotrkowskiej

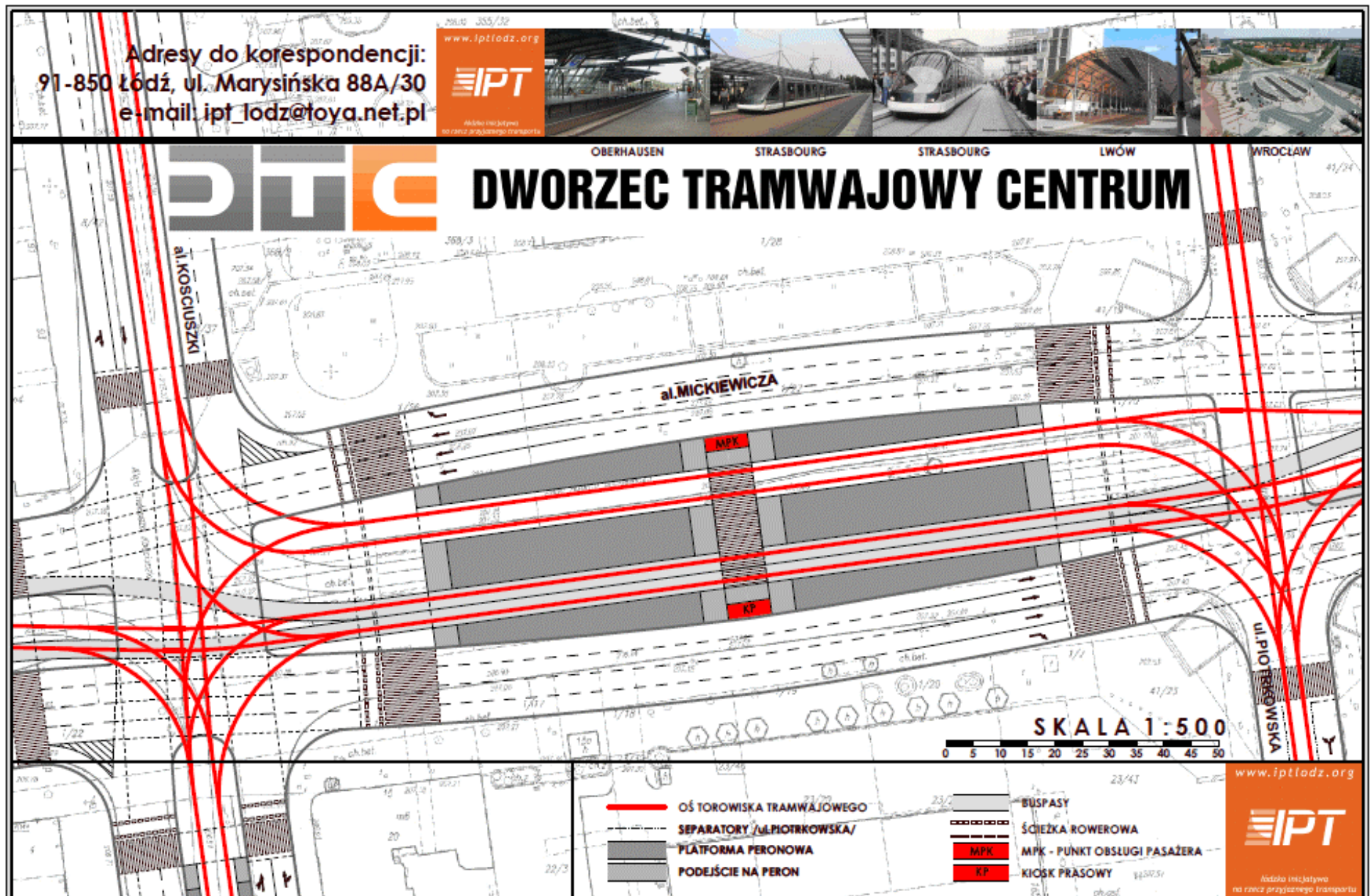


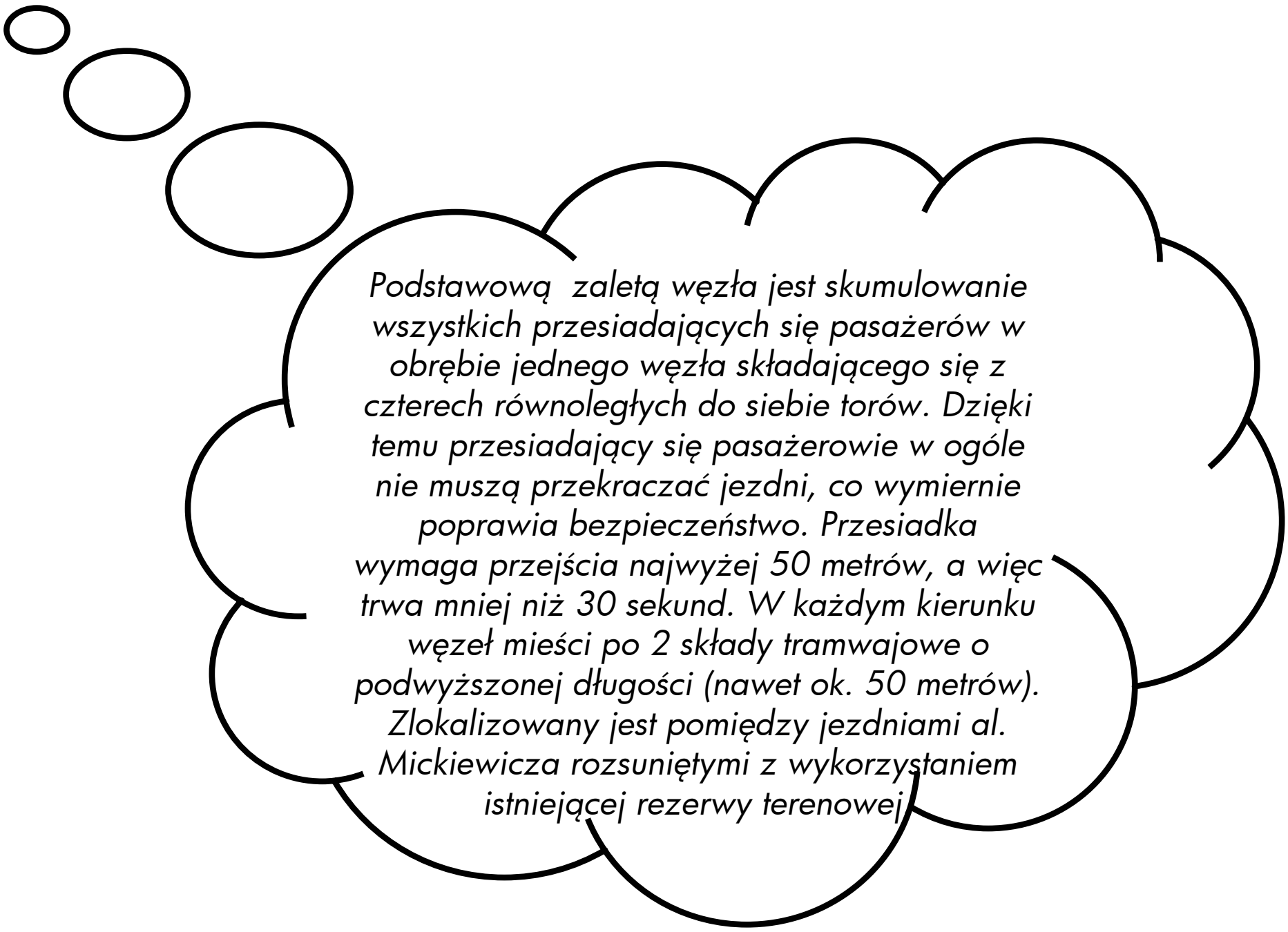
Węzeł „Dworzec Tramwajowy Centrum” DTC



- zbyt wąskie przystanki
- 200 metrów i dwa ciągi sygnalizacji świetlnej do pokonania
- oczekiwanie na tramwaj w hałasie i spalinach
- brak oprawy architektonicznej (puste place, tymczasowe kioski)

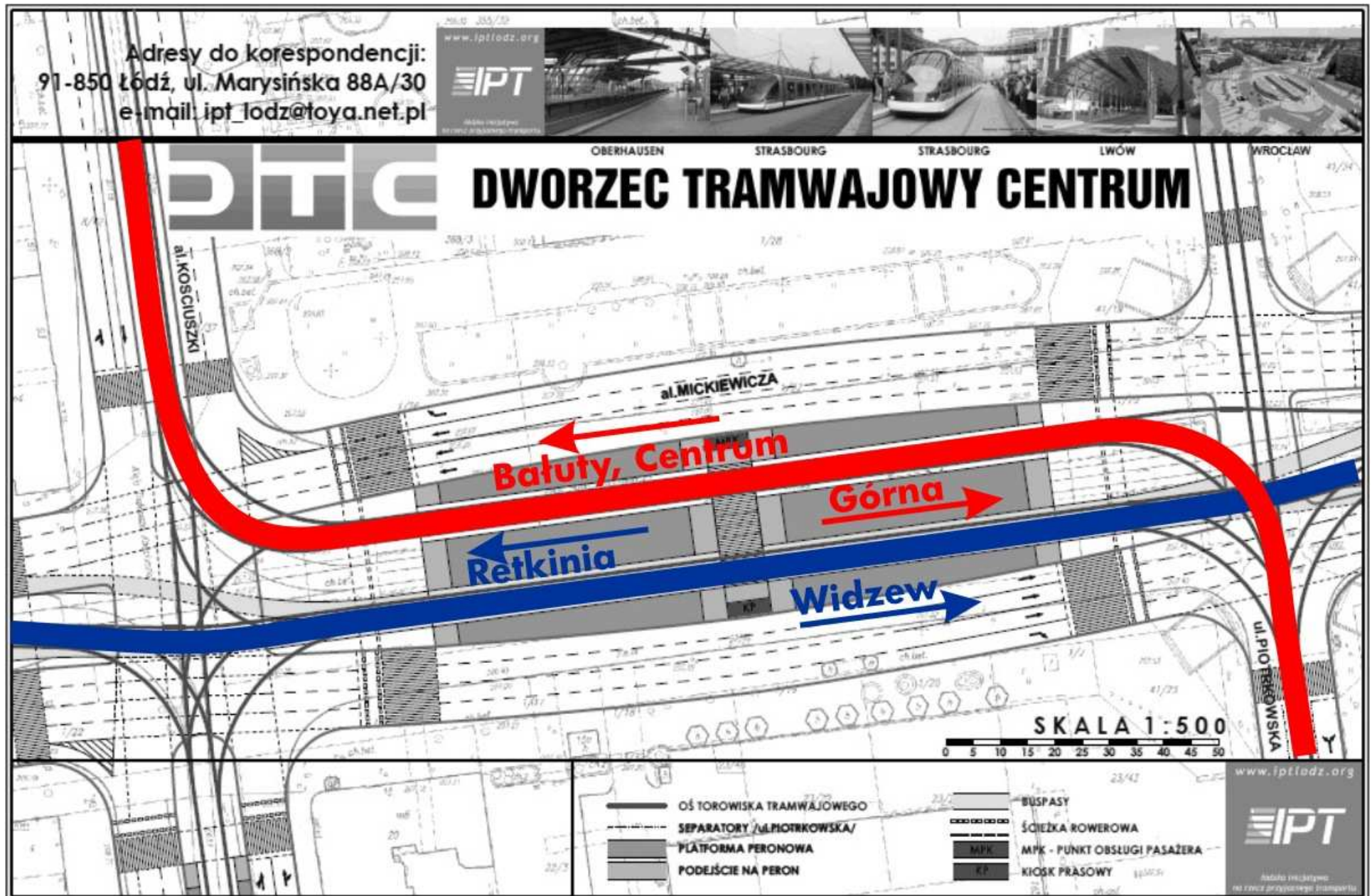
Węzeł „Dworzec Tramwajowy Centrum” DTC

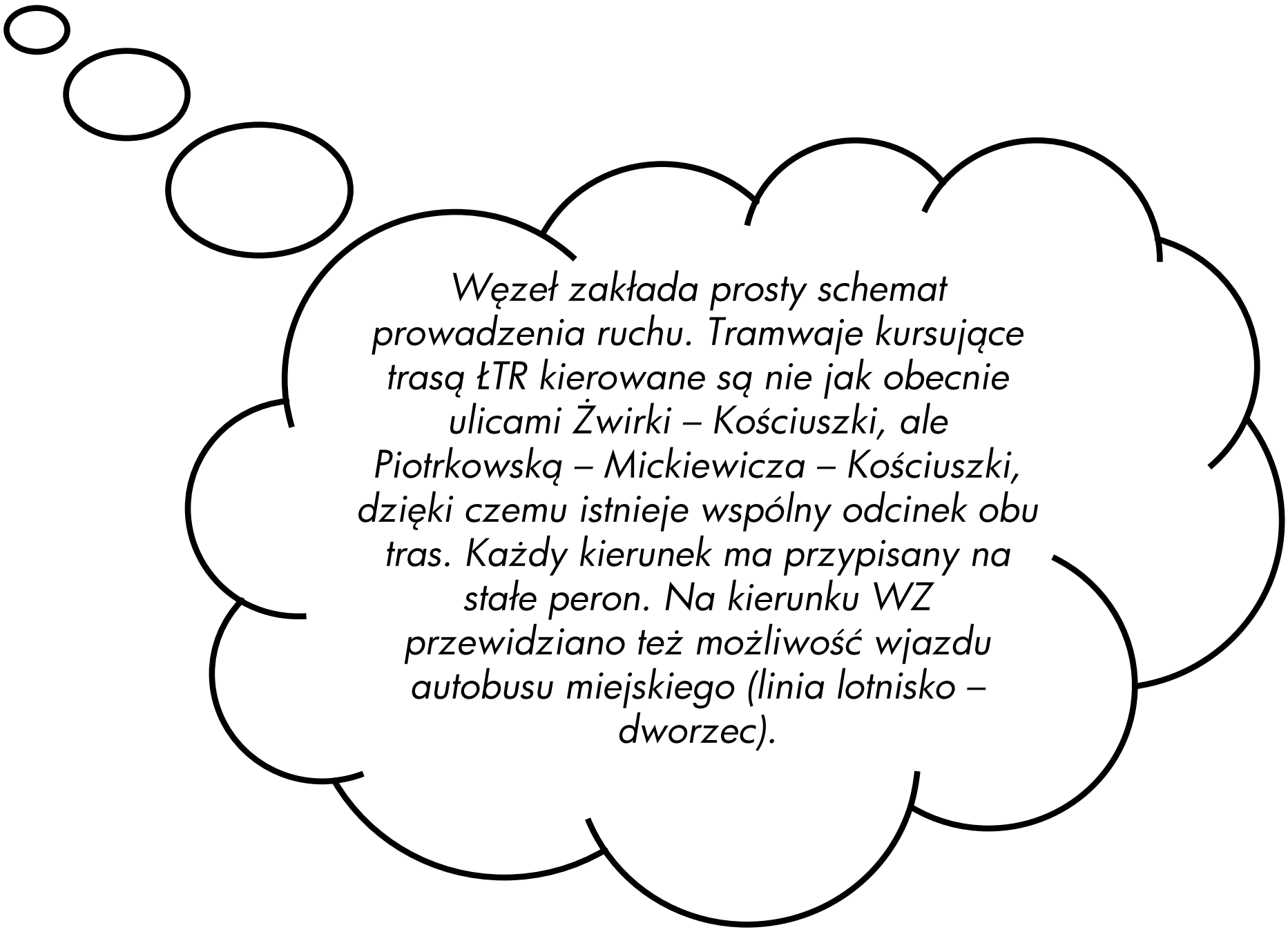




Podstawową zaletą węzła jest skumulowanie wszystkich przesiadających się pasażerów w obrębie jednego węzła składającego się z czterech równoległych do siebie torów. Dzięki temu przesiadający się pasażerowie w ogóle nie muszą przekraczać jezdni, co wymiennie poprawia bezpieczeństwo. Przesiadka wymaga przejścia najwyżej 50 metrów, a więc trwa mniej niż 30 sekund. W każdym kierunku węzeł mieści po 2 składy tramwajowe o podwyższonej długości (nawet ok. 50 metrów). Zlokalizowany jest pomiędzy jezdniami al. Mickiewicza rozsuniętymi z wykorzystaniem istniejącej rezerwy terenowej

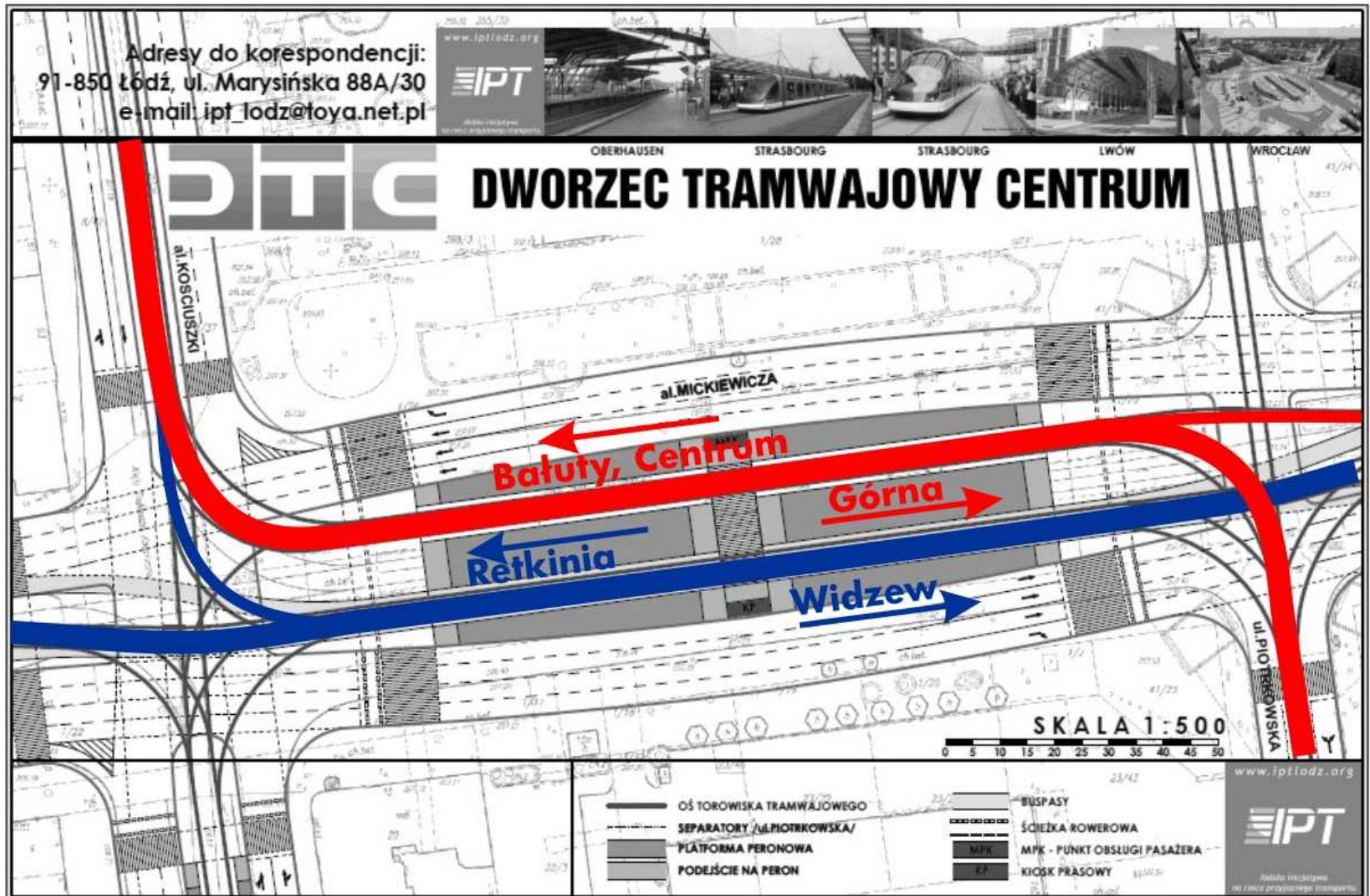
DTC – schemat ruchu

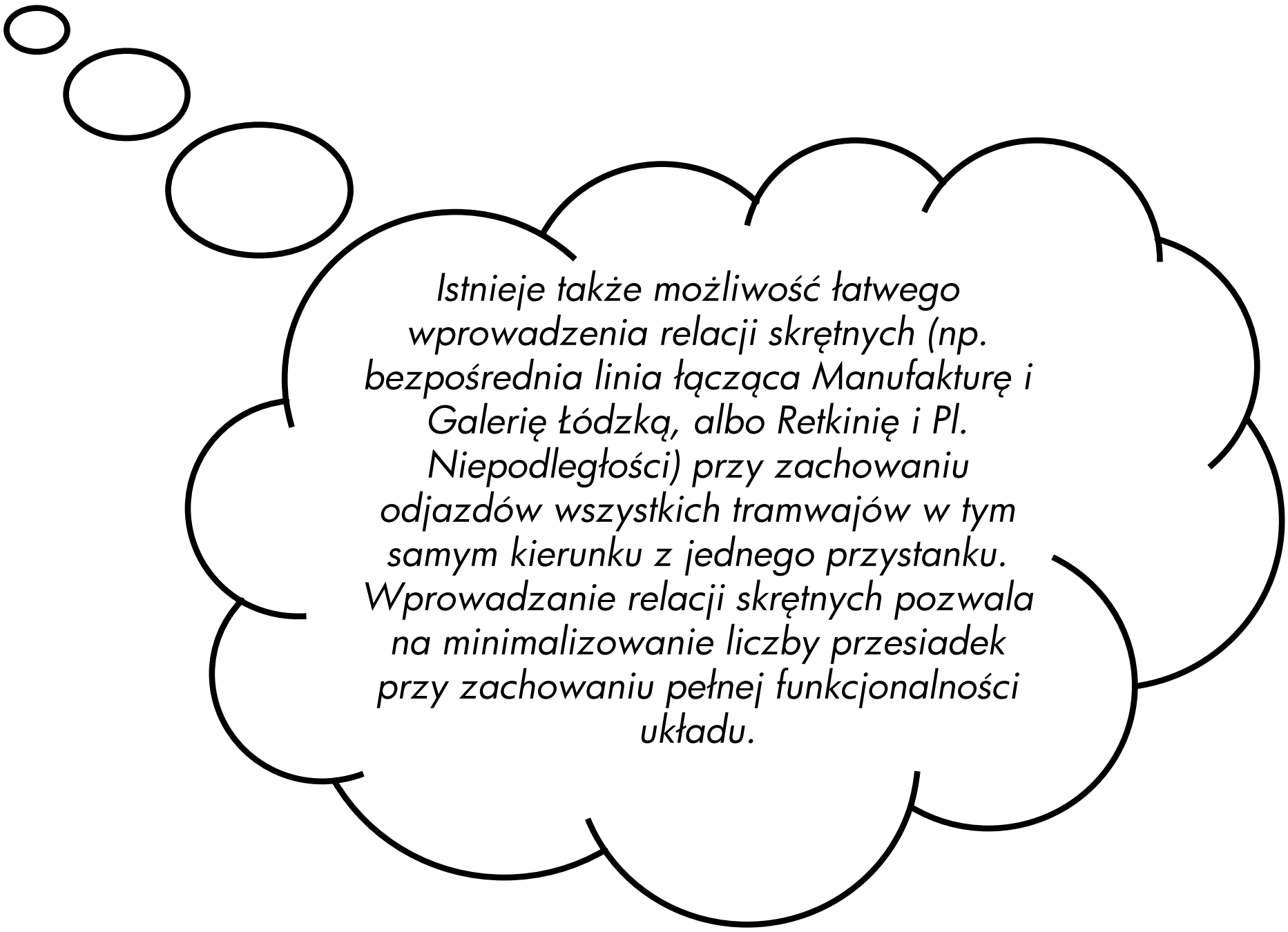




Węzeł zakłada prosty schemat prowadzenia ruchu. Tramwaje kursujące trasą ŁTR kierowane są nie jak obecnie ulicami Żwirki – Kościuszki, ale Piotrkowską – Mickiewicza – Kościuszki, dzięki czemu istnieje wspólny odcinek obu tras. Każdy kierunek ma przypisany na stałe peron. Na kierunku WZ przewidziano też możliwość wjazdu autobusu miejskiego (linia lotnisko – dworzec).

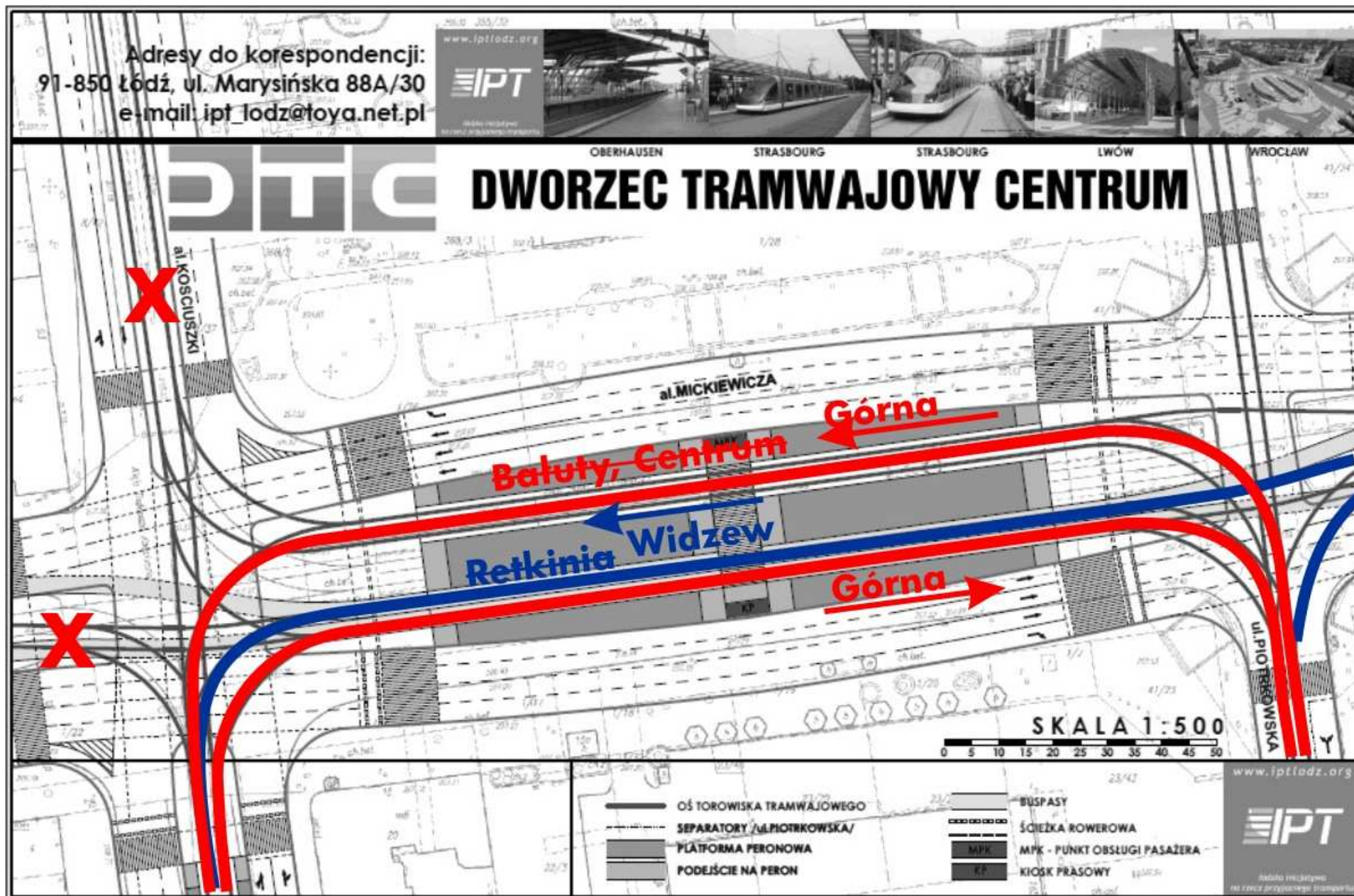
DTC – schemat ruchu z relacją skrętną

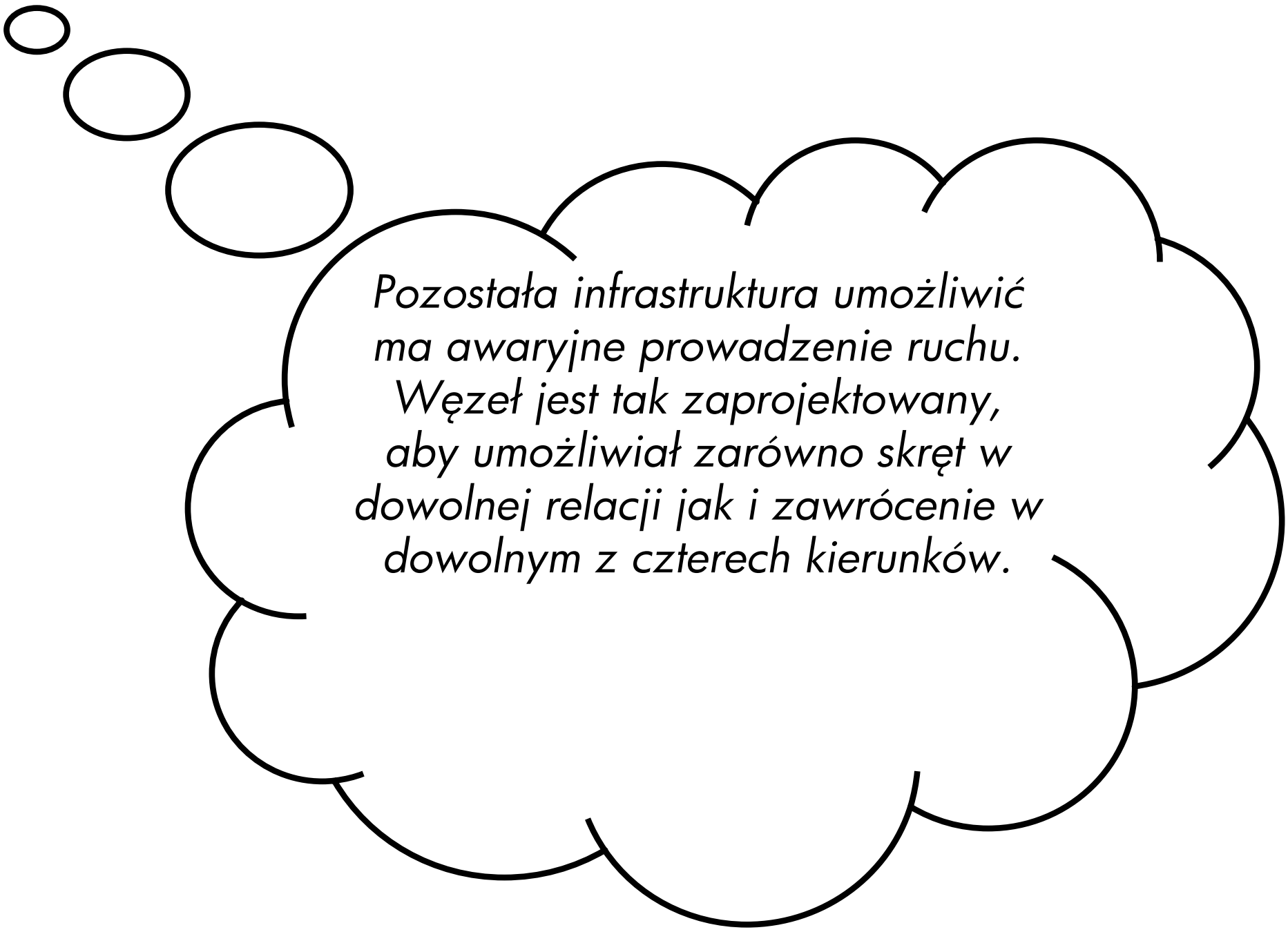




Istnieje także możliwość łatwego wprowadzenia relacji skrętnych (np. bezpośrednia linia łącząca Manufakturę i Galerię Łódzką, albo Retkinię i Pl. Niepodległości) przy zachowaniu odjazdów wszystkich tramwajów w tym samym kierunku z jednego przystanku. Wprowadzanie relacji skrętnych pozwala na minimalizowanie liczby przesiadek przy zachowaniu pełnej funkcjonalności układu.

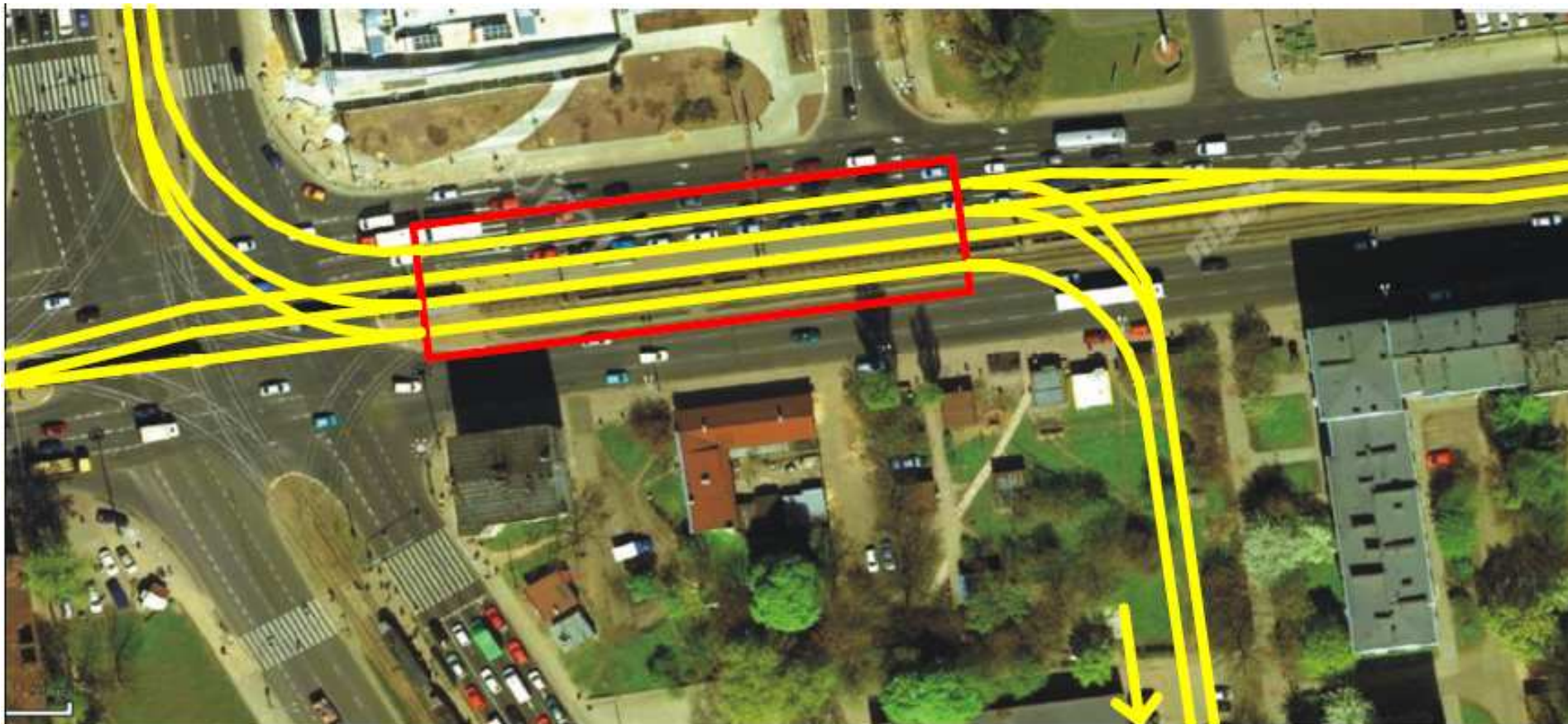
DTC – przykładowa sytuacja awaryjna



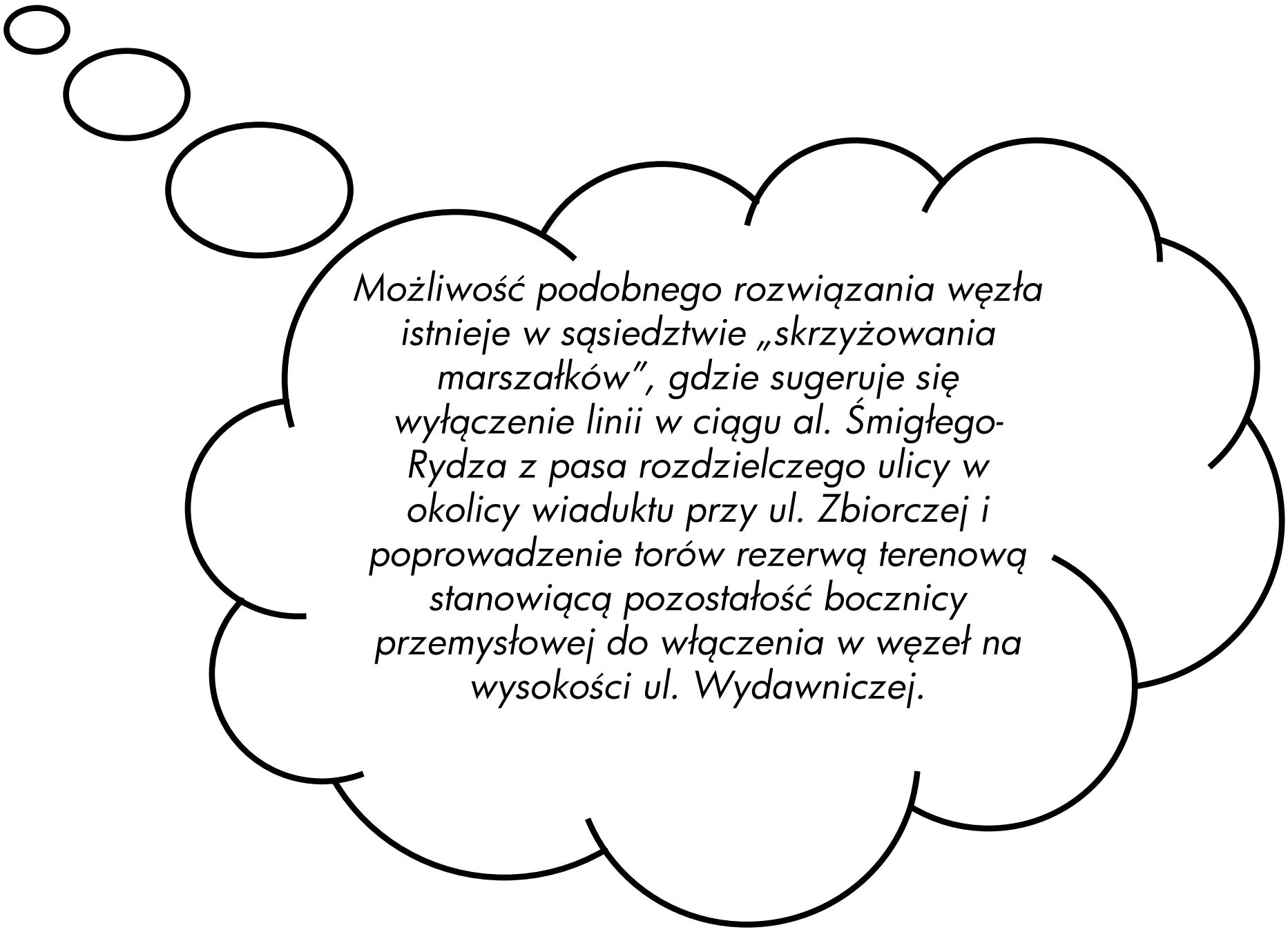


*Pozostała infrastruktura umożliwić
ma awaryjne prowadzenie ruchu.
Węzeł jest tak zaprojektowany,
aby umożliwiał zarówno skręt w
dowolnej relacji jak i zawrócenie w
dowolnym z czterech kierunków.*

DTM – Dworzec Tramwajowy „Skrzyżowanie Marszałków” - koncepcja

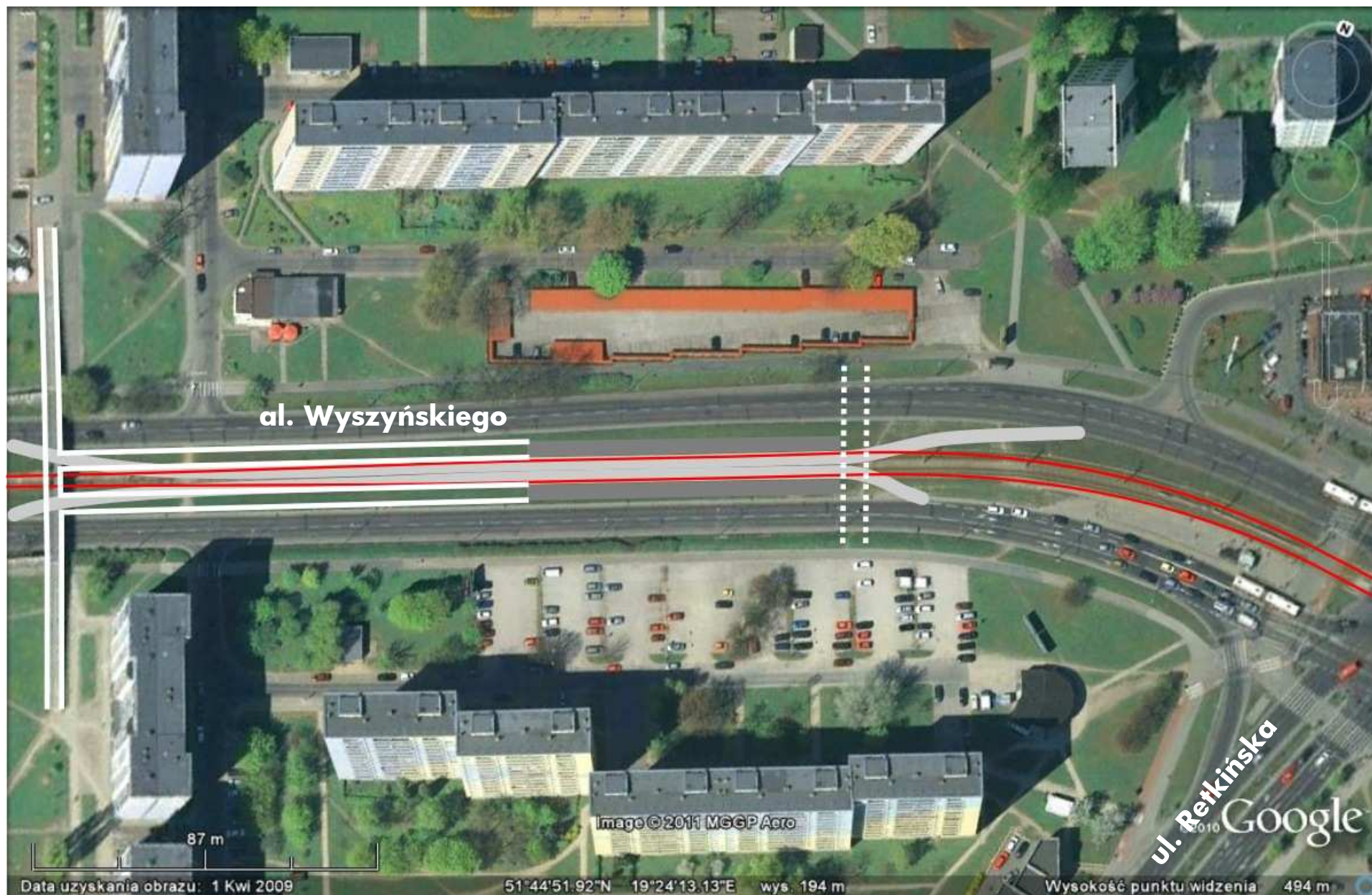


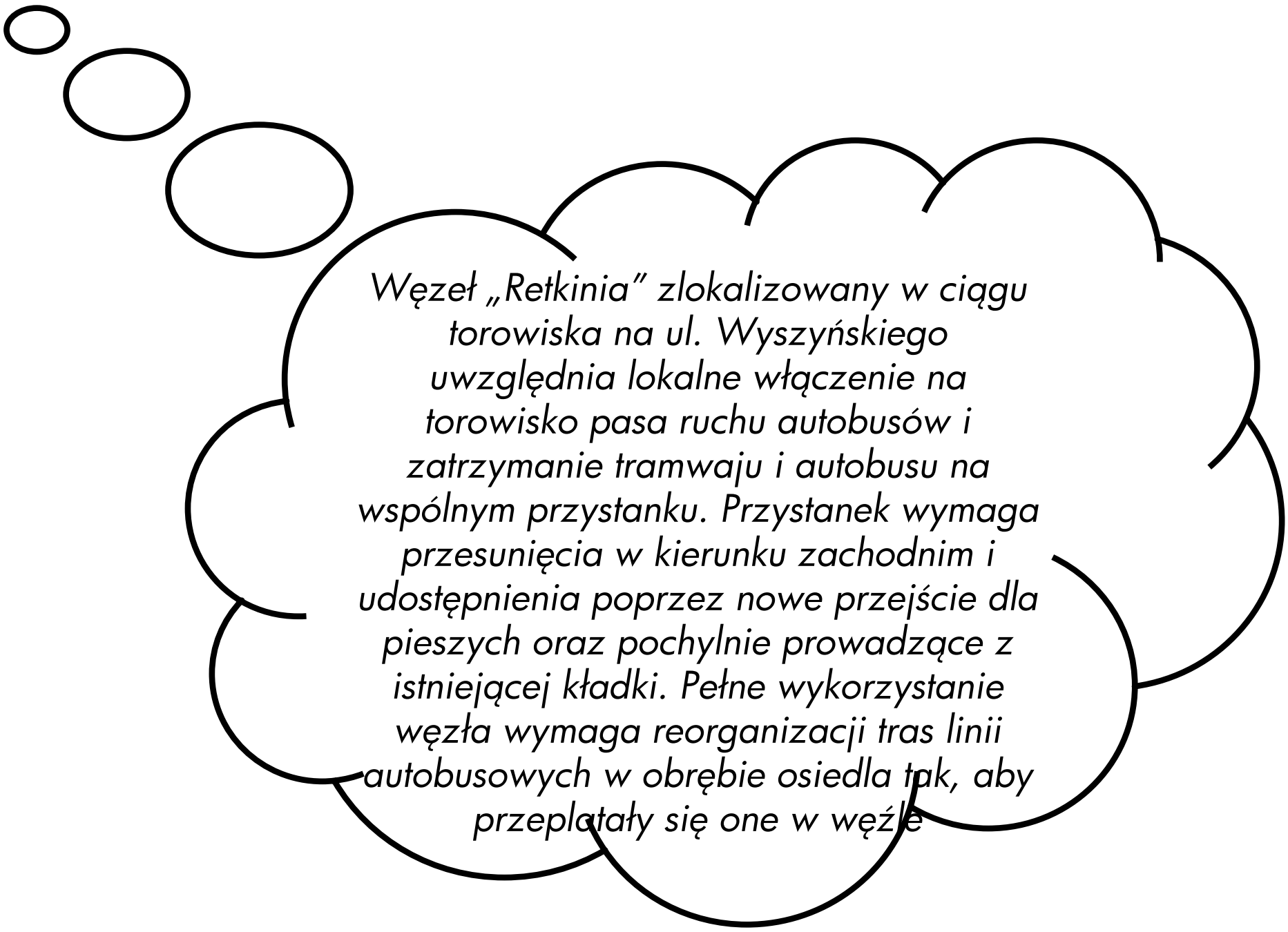
**DO WŁĄCZENIA W ISTNIEJĄCĄ TRASĘ
NA WYSOKOŚCI WIADUKTU PRZY UL. FABRYCZNEJ**



Możliwość podobnego rozwiązania węzła istnieje w sąsiedztwie „skrzyżowania marszałków”, gdzie sugeruje się wyłączenie linii w ciągu al. Śmigłego-Rydza z pasa rozdzielczego ulicy w okolicy wiaduktu przy ul. Zbiorczej i poprowadzenie torów rezerwą terenową stanowiącą pozostałość bocznicę przemysłowej do włączenia w węzeł na wysokości ul. Wydawniczej.

Węzeł Retkinia - koncepcja





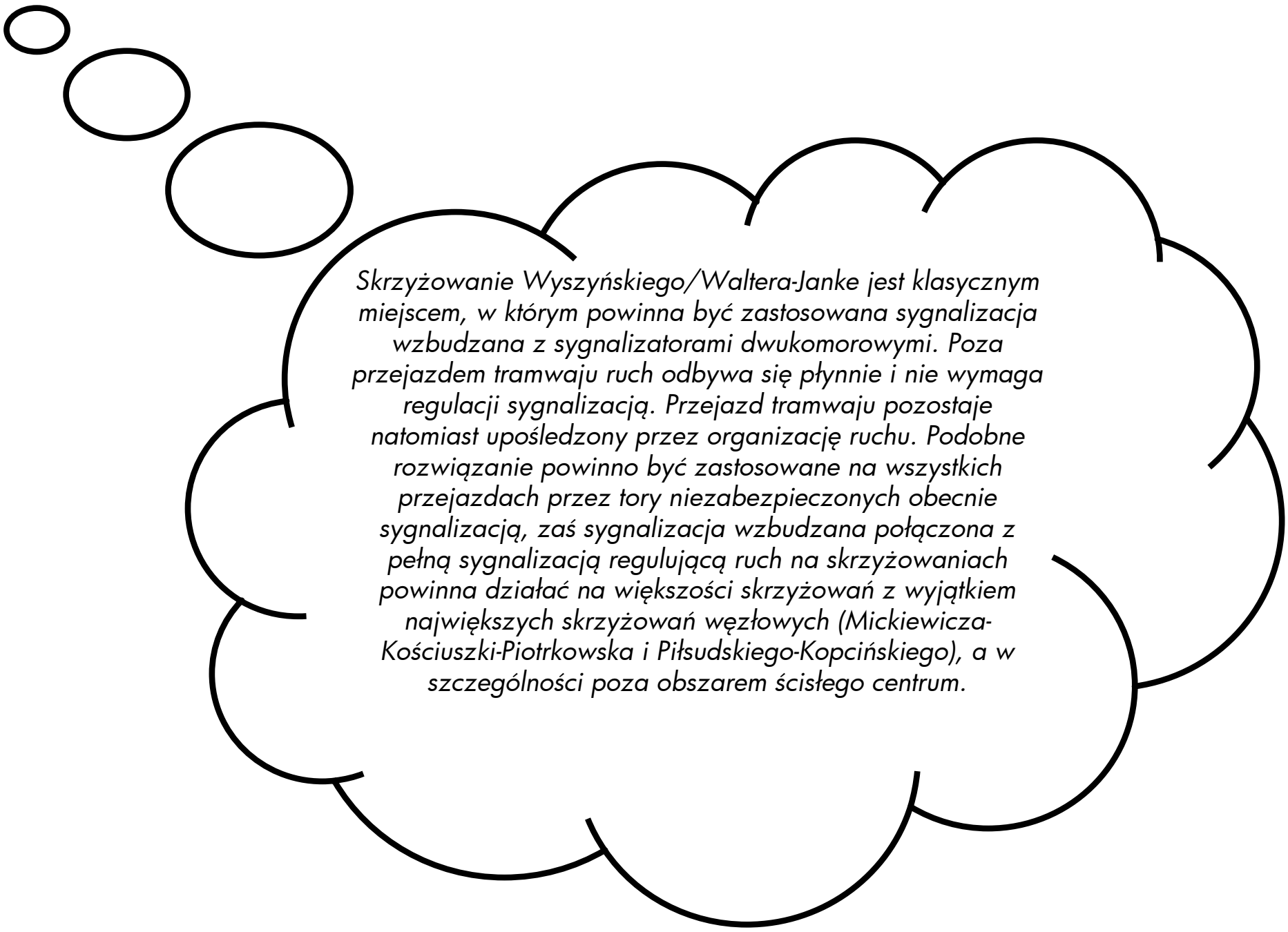
Węzeł „Retkinia” zlokalizowany w ciągu torowiska na ul. Wyszyńskiego uwzględnia lokalne włączenie na torowisko pasa ruchu autobusów i zatrzymanie tramwaju i autobusu na wspólnym przystanku. Przystanek wymaga przesunięcia w kierunku zachodnim i udostępnienia poprzez nowe przejście dla pieszych oraz pochylnie prowadzące z istniejącej kładki. Pełne wykorzystanie węzła wymaga reorganizacji tras linii autobusowych w obrębie osiedla tak, aby przeplatały się one w węźle

Sygnalizacja wzbudzana (przykład: „Bociany”)



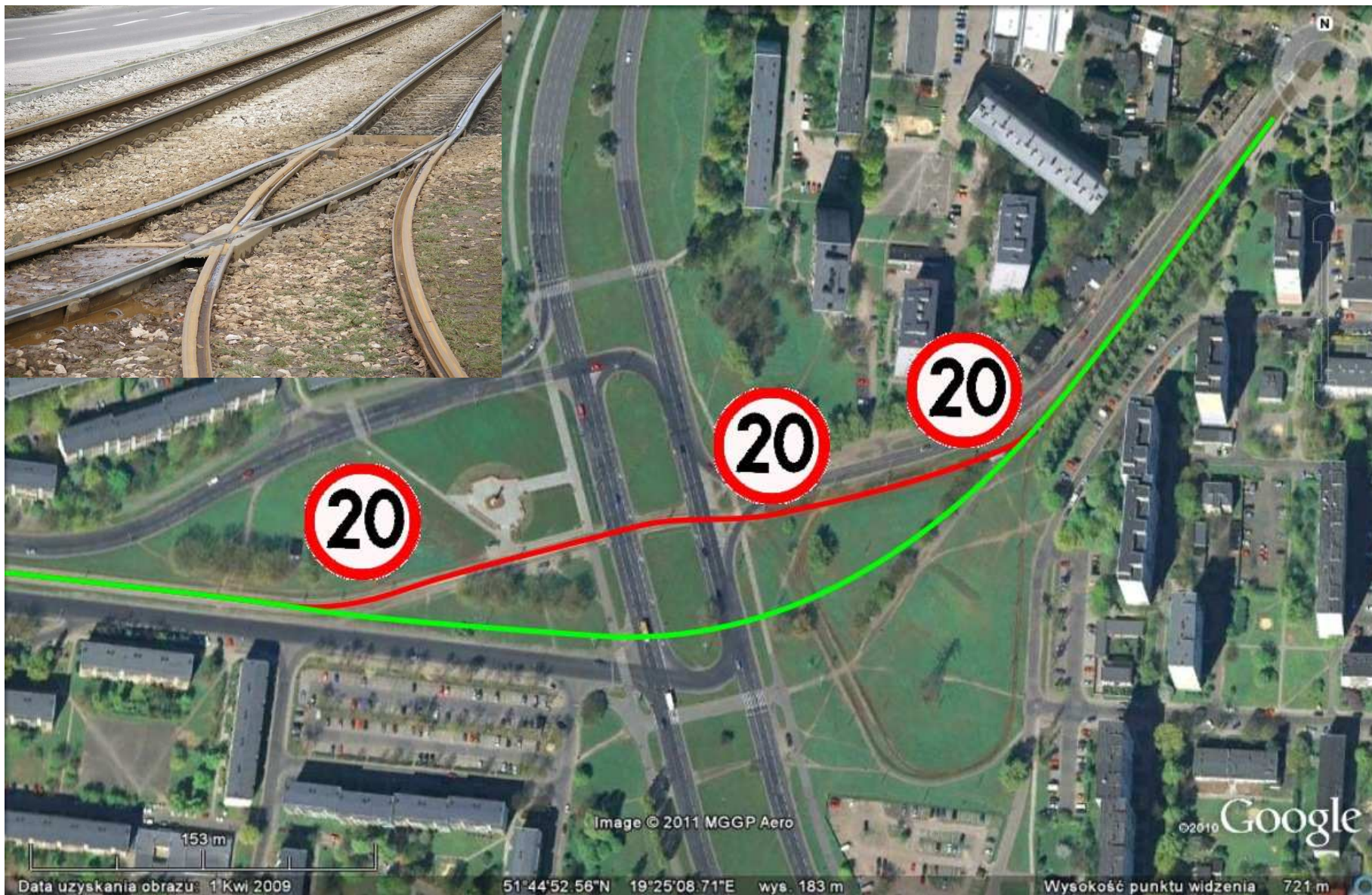
Sygnalizacja wzbudzana (przykład: „Bociany”)

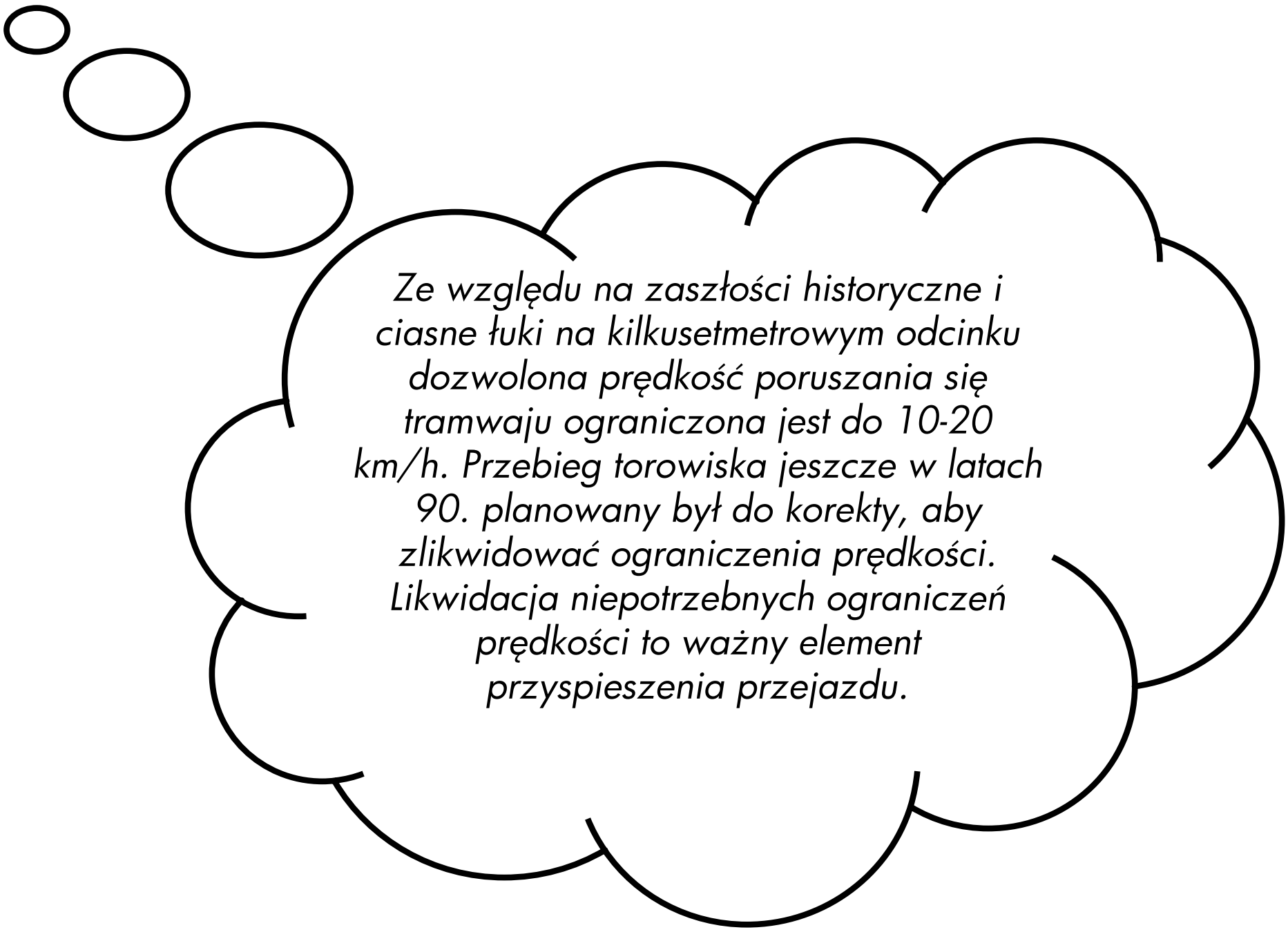




Skrzyżowanie Wyszyńskiego/Waltera-Janke jest klasycznym miejscem, w którym powinna być zastosowana sygnalizacja wzbudzana z sygnalizatorami dwukomorowymi. Poza przejazdem tramwaju ruch odbywa się płynnie i nie wymaga regulacji sygnalizacją. Przejazd tramwaju pozostaje natomiast upośledzony przez organizację ruchu. Podobne rozwiązanie powinno być zastosowane na wszystkich przejazdach przez tory niezabezpieczonych obecnie sygnalizacją, zaś sygnalizacja wzbudzana połączona z pełną sygnalizacją regulującą ruch na skrzyżowaniach powinna działać na większości skrzyżowań z wyjątkiem największych skrzyżowań węzłowych (Mickiewicza-Kościuszki-Piotrkowska i Piłsudskiego-Kopcińskiego), a w szczególności poza obszarem ścisłego centrum.

Korekta torowiska (zniesienie ograniczeń prędkości)

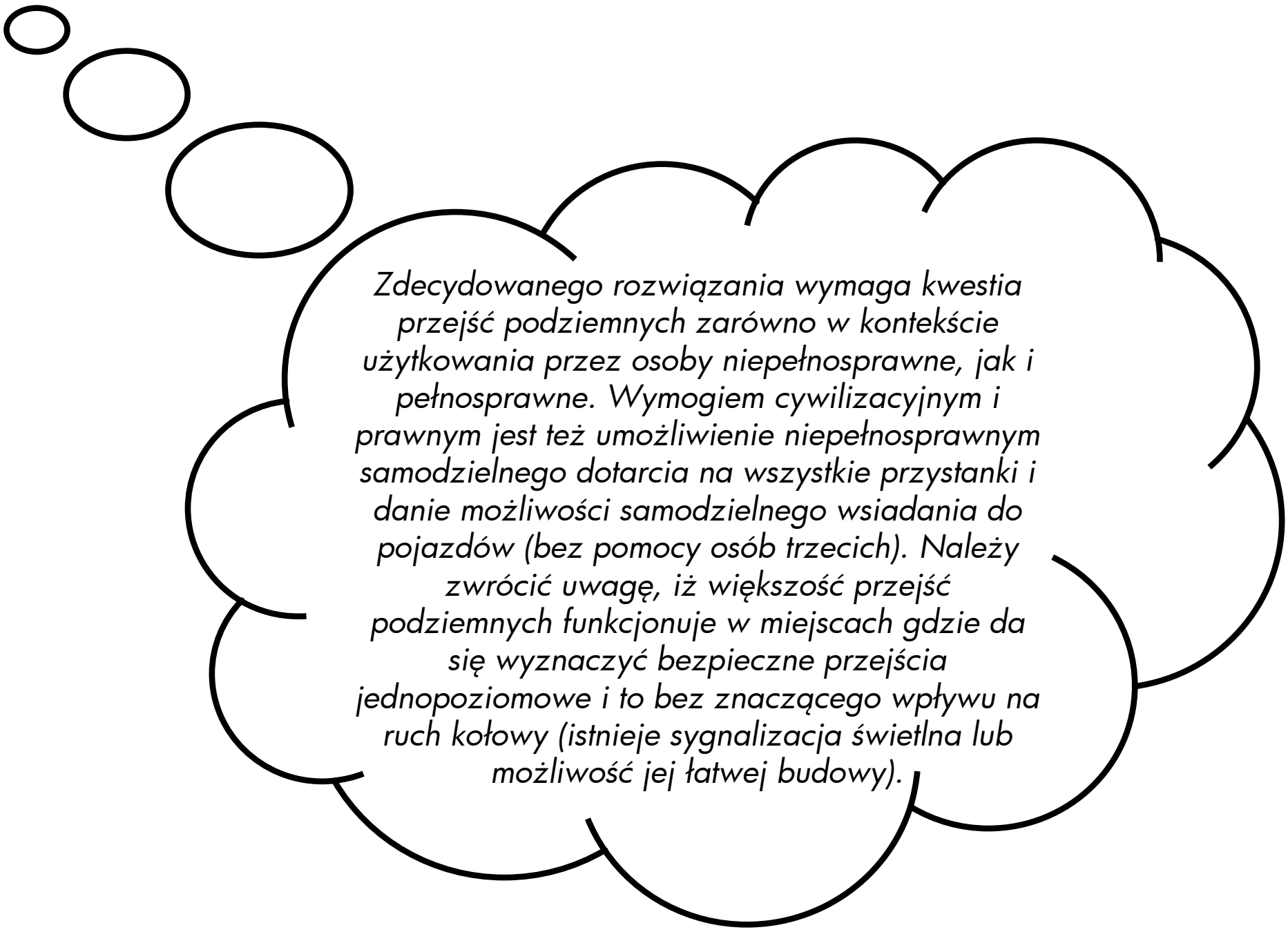




Ze względu na zaszczości historyczne i ciasne łuki na kilkusetmetrowym odcinku dozwolona prędkość poruszania się tramwaju ograniczona jest do 10-20 km/h. Przebieg torowiska jeszcze w latach 90. planowany był do korekty, aby zlikwidować ograniczenia prędkości. Likwidacja niepotrzebnych ograniczeń prędkości to ważny element przyspieszenia przejazdu.

Wyższa jakość przestrzeni publicznej





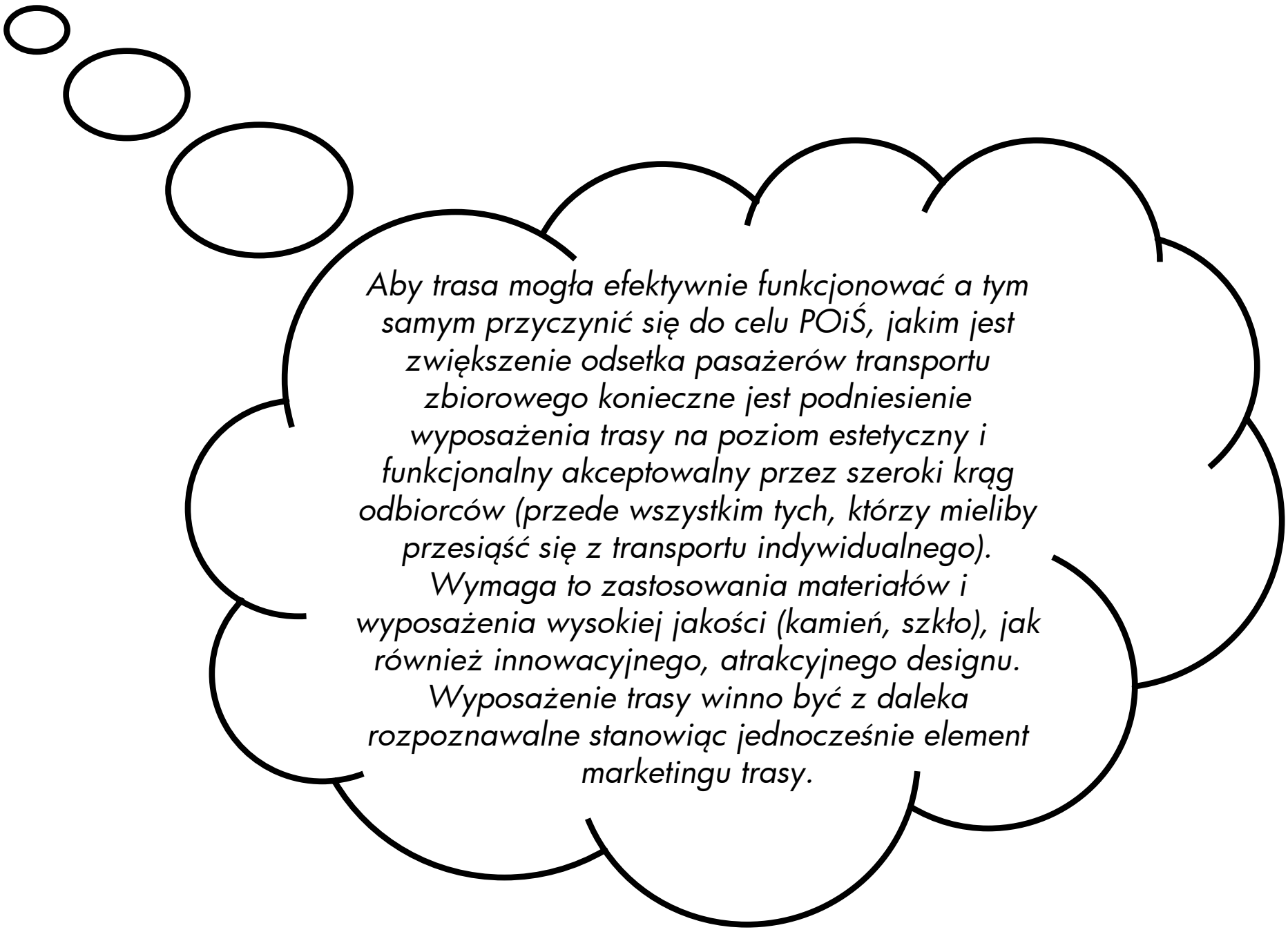
Zdecydowanego rozwiązania wymaga kwestia przejść podziemnych zarówno w kontekście użytkowania przez osoby niepełnosprawne, jak i pełnosprawne. Wymogiem cywilizacyjnym i prawnym jest też umożliwienie niepełnosprawnym samodzielnego dotarcia na wszystkie przystanki i danie możliwości samodzielnego wsiadania do pojazdów (bez pomocy osób trzecich). Należy zwrócić uwagę, iż większość przejść podziemnych funkcjonuje w miejscach gdzie da się wyznaczyć bezpieczne przejścia jednopoziomowe i to bez znaczącego wpływu na ruch kołowy (istnieje sygnalizacja świetlna lub możliwość jej łatwej budowy).

Wyższa jakość przestrzeni publicznej



Wyższa jakość przestrzeni publicznej



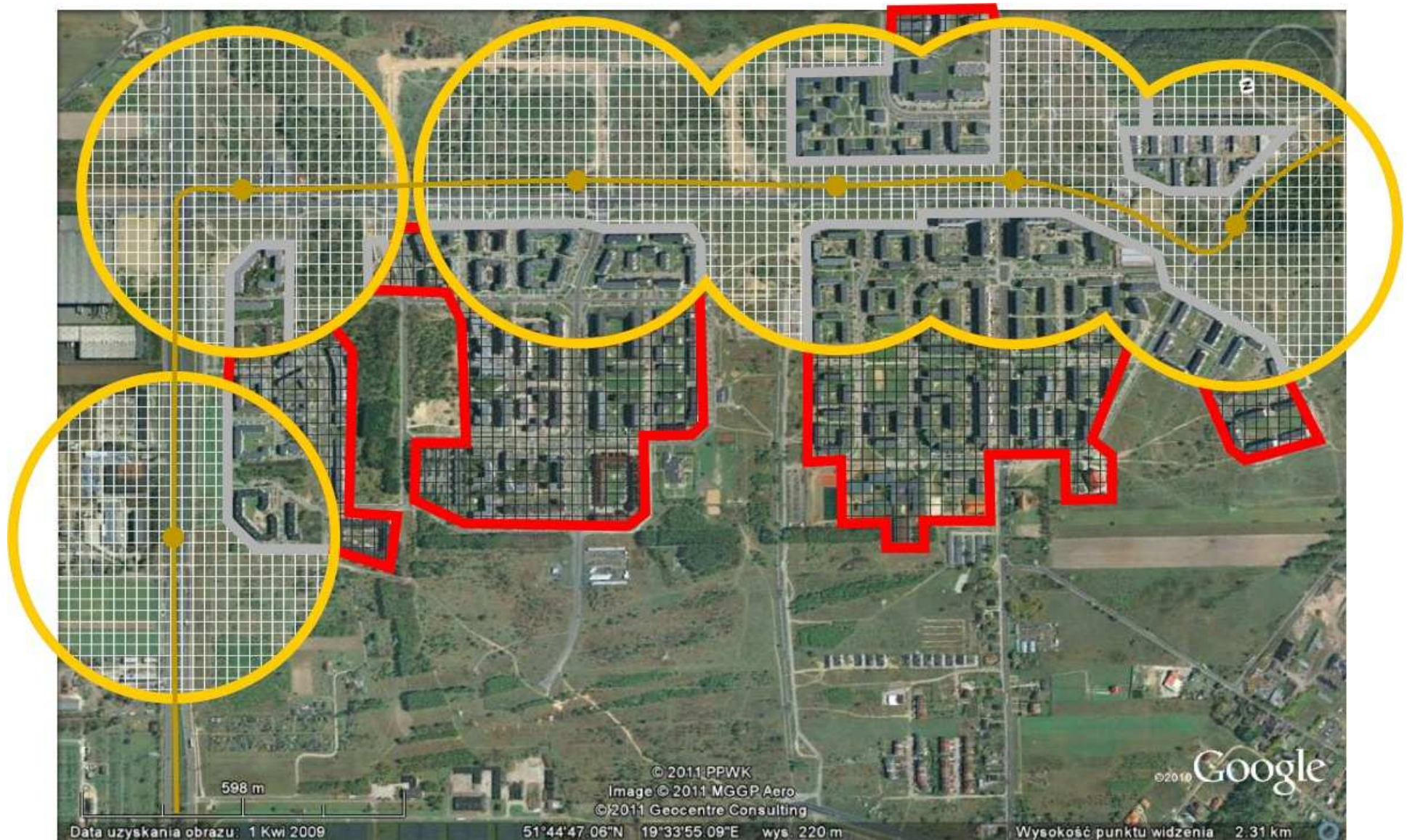


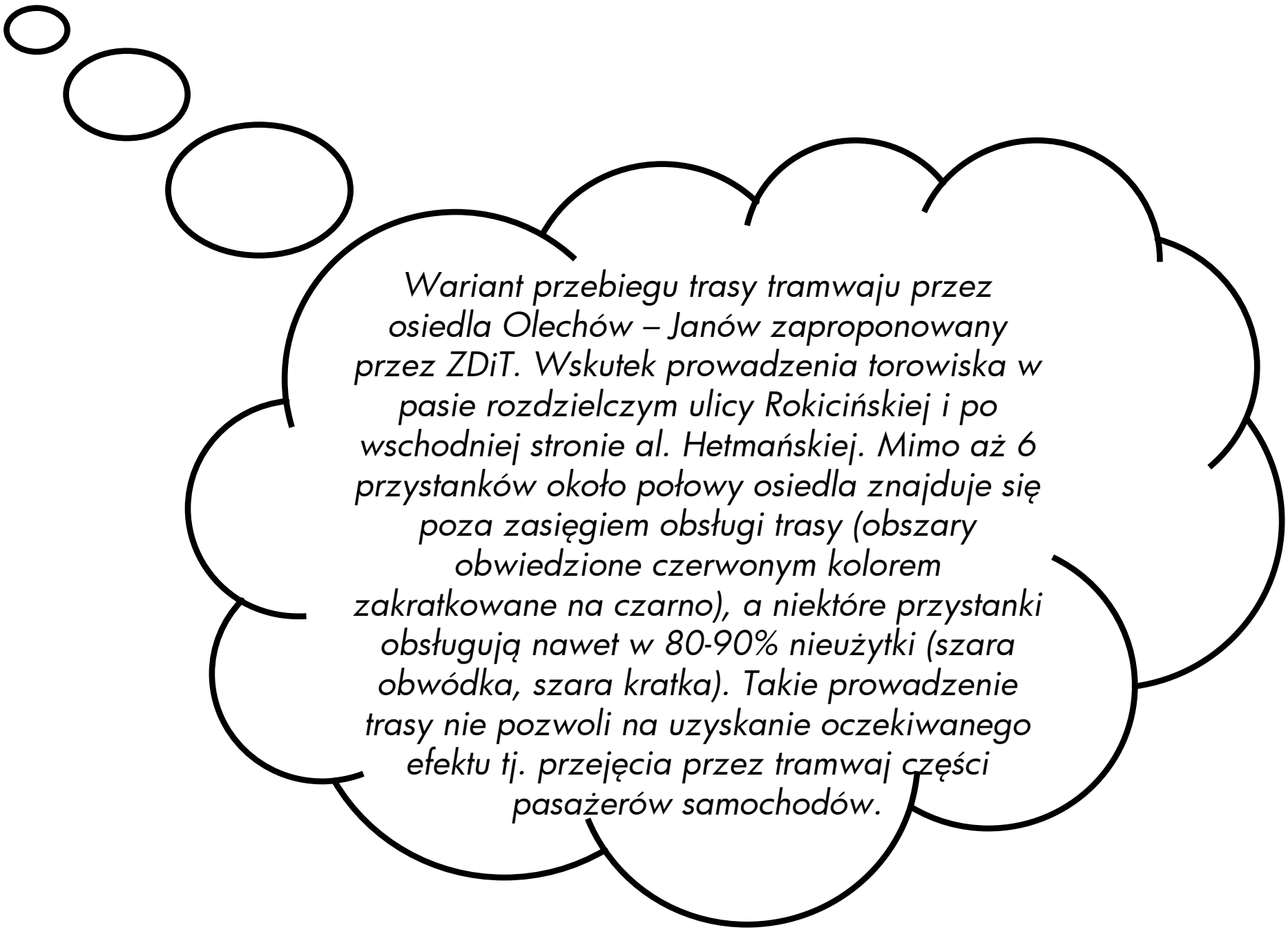
Aby trasa mogła efektywnie funkcjonować a tym samym przyczynić się do celu POiŚ, jakim jest zwiększenie odsetka pasażerów transportu zbiorowego konieczne jest podniesienie wyposażenia trasy na poziom estetyczny i funkcjonalny akceptowalny przez szeroki krąg odbiorców (przede wszystkim tych, którzy mieliby przesiąść się z transportu indywidualnego).

Wymaga to zastosowania materiałów i wyposażenia wysokiej jakości (kamień, szkło), jak również innowacyjnego, atrakcyjnego designu.

Wyposażenie trasy winno być z daleka rozpoznawalne stanowiąc jednocześnie element marketingu trasy.

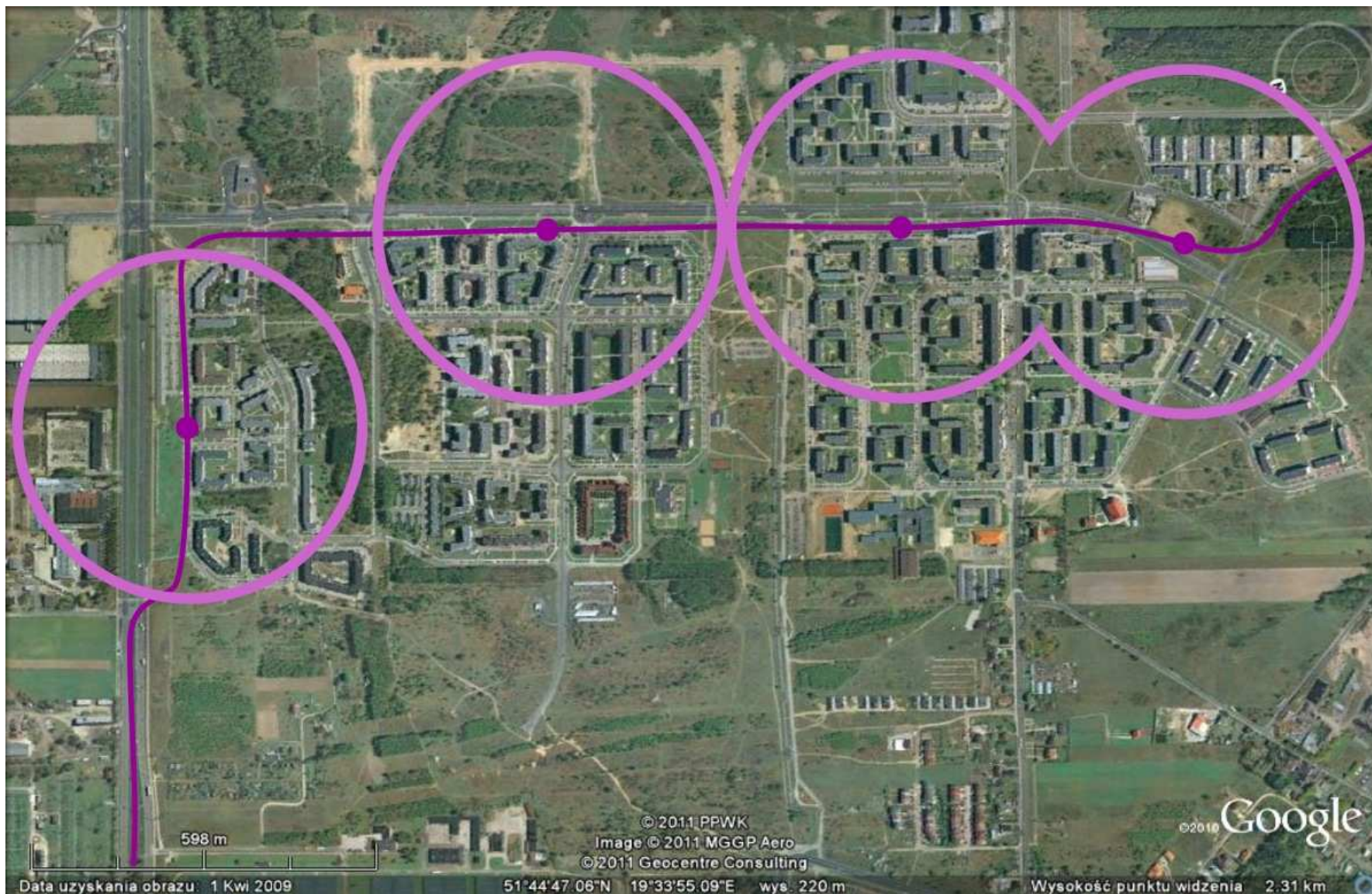
Wypracowanie najlepszego wariantu obsługi os. Olechów - Janów



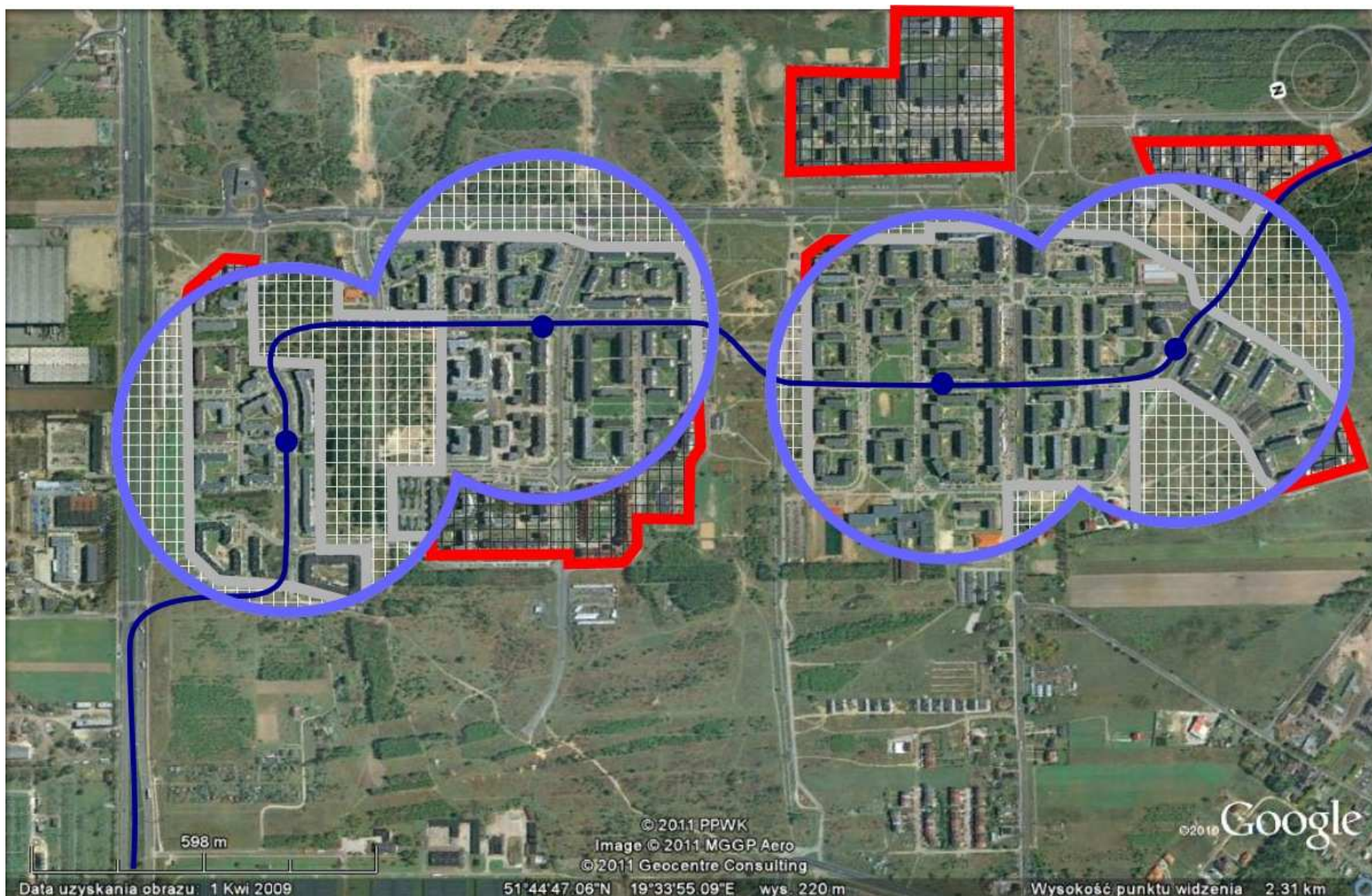


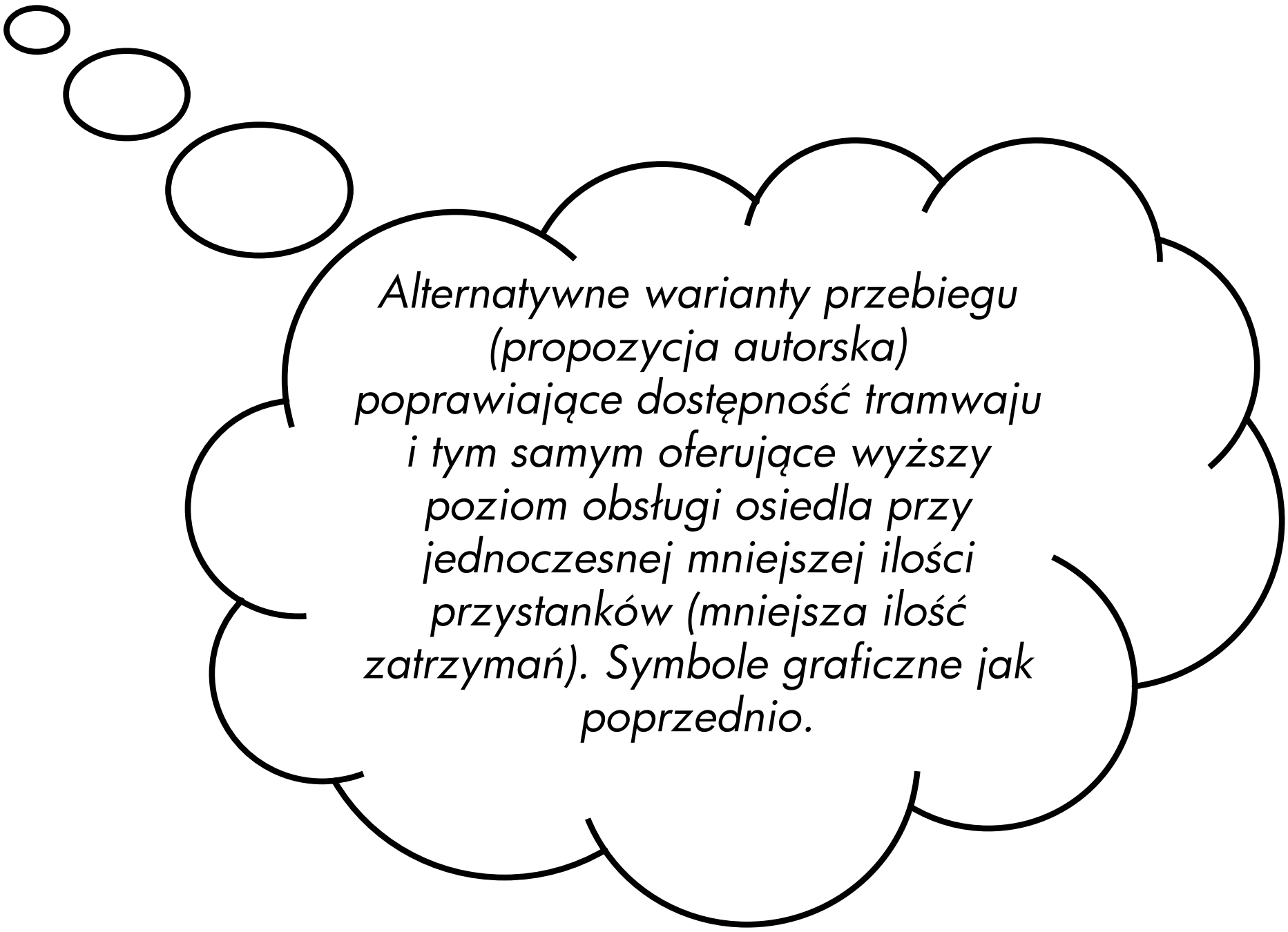
Wariant przebiegu trasy tramwaju przez osiedla Olechów – Janów zaproponowany przez ZDiT. Wskutek prowadzenia torowiska w pasie rozdzielczym ulicy Rokicińskiej i po wschodniej stronie al. Hetmańskiej. Mimo aż 6 przystanków około połowy osiedla znajduje się poza zasięgiem obsługi trasy (obszary obwiedzione czerwonym kolorem zakratkowane na czarno), a niektóre przystanki obsługują nawet w 80-90% nieużytki (szara obwódka, szara kratka). Takie prowadzenie trasy nie pozwoli na uzyskanie oczekiwanego efektu tj. przejęcia przez tramwaj części pasażerów samochodów.

Wypracowanie najlepszego wariantu obsługi os. Olechów - Janów



Wypracowanie najlepszego wariantu obsługi os. Olechów - Janów

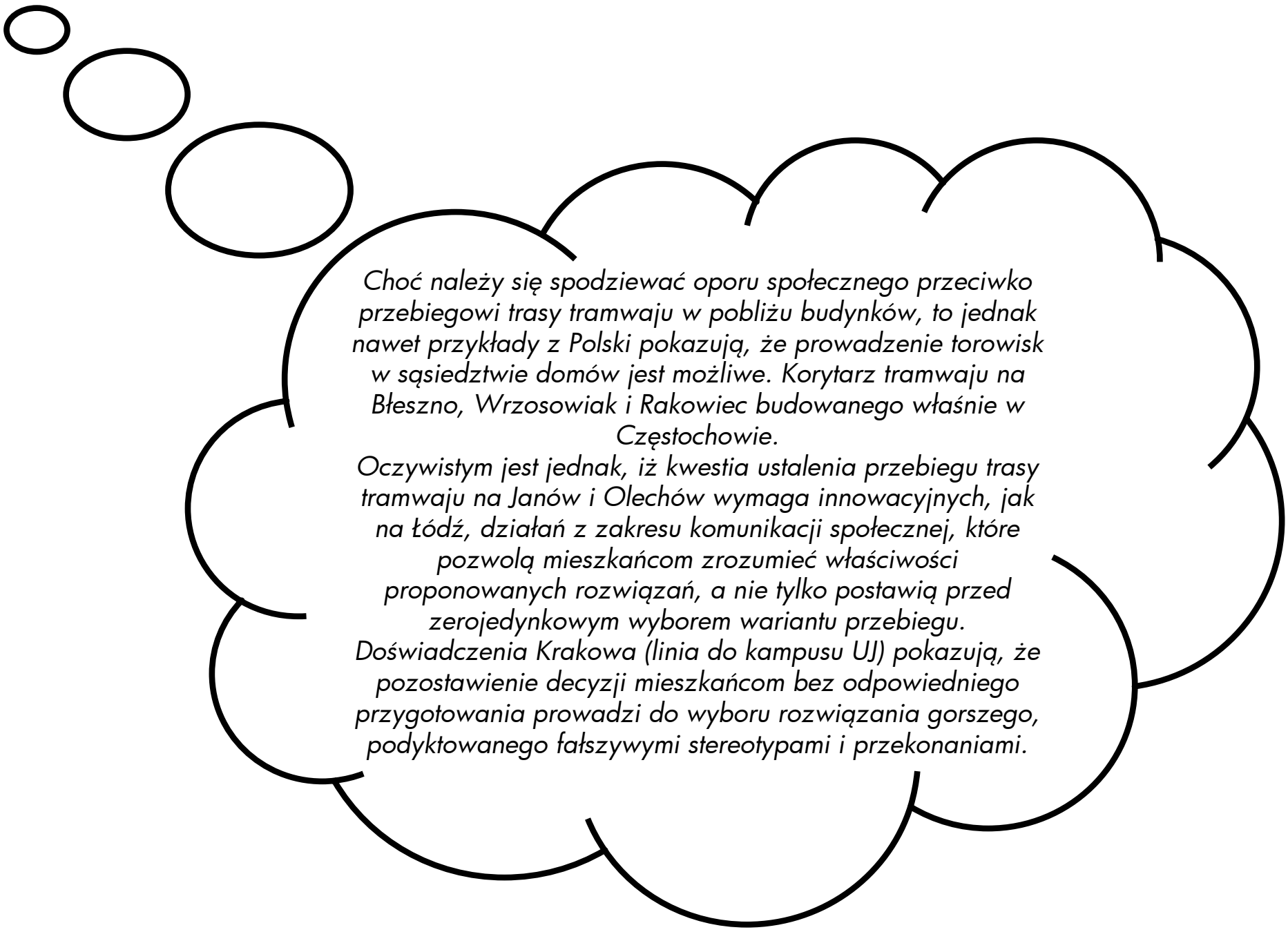




*Alternatywne warianty przebiegu
(propozycja autorska)
poprawiające dostępność tramwaju
i tym samym oferujące wyższy
poziom obsługi osiedla przy
jednoczesnej mniejszej ilości
przystanków (mniejsza ilość
zatrzymań). Symbole graficzne jak
poprzednio.*

Os. Olechów – Janów – sprzeciw społeczny?





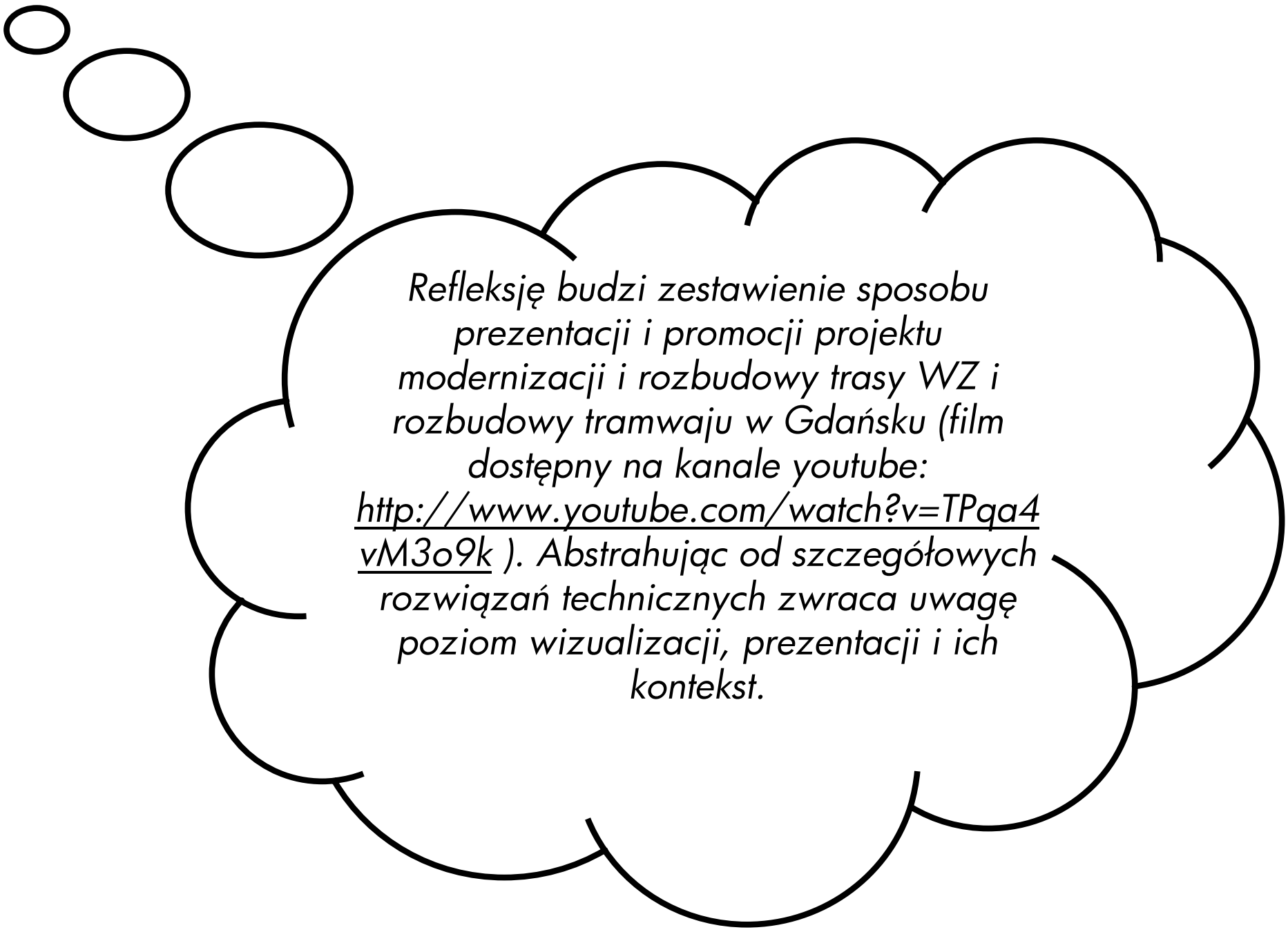
Choć należy się spodziewać oporu społecznego przeciwko przebiegowi trasy tramwaju w pobliżu budynków, to jednak nawet przykłady z Polski pokazują, że prowadzenie torowisk w sąsiedztwie domów jest możliwe. Korytarz tramwaju na Błeszno, Wrzosowiak i Rakowiec budowanego właśnie w Częstochowie.

Oczywistym jest jednak, iż kwestia ustalenia przebiegu trasy tramwaju na Janów i Olechów wymaga innowacyjnych, jak na Łódź, działań z zakresu komunikacji społecznej, które pozwolą mieszkańcom zrozumieć właściwości proponowanych rozwiązań, a nie tylko postawią przed zerojedynkowym wyborem wariantu przebiegu.

Doświadczenia Krakowa (linia do kampusu UJ) pokazują, że pozostawienie decyzji mieszkańcom bez odpowiedniego przygotowania prowadzi do wyboru rozwiązania gorszego, podyktowanego fałszywymi stereotypami i przekonaniami.

Wizja???





Refleksję budzi zestawienie sposobu prezentacji i promocji projektu modernizacji i rozbudowy trasy WZ i rozbudowy tramwaju w Gdańsku (film dostępny na kanale youtube:

<http://www.youtube.com/watch?v=TPqa4vM3o9k>). Abstrahując od szczegółowych rozwiązań technicznych zwraca uwagę poziom wizualizacji, prezentacji i ich kontekst.

Źródła:

1. Podkład zaczerpnięty z aplikacji *Google Earth* slajdy: 34,57,84,89,96,98, 99
2. Podkład zaczerpnięty z materiałów ZDiT slajdy: 41, 36
3. Wizualizacja (slajdy: 66, 103) zaczerpnięta z prezentacji ZDiT
4. Wizualizacja (slajd: 67)zaczerpnięta z: Zürich Stadt/Kanton Zürich, 2008 'Tram Zürich-West / Umbau Pfingstweidstrasse',
URL: http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Bauen/Publikationen_und_Broschueren/Pfingstweidstrasse/a4_72_projektblatt.pdf, dostęp 26.02.2011
5. Wizualizacja i schemat Dworca Tramwajowego Centrum oraz DTM: Mariusz Cieślak (IPT) 2006-2011 slajdy: 71, 73, 82
6. Wesółowski, J. (2003), 'Zeszyty naukowe nr 918, Rozprawy naukowe z. 319: Transport miejski: Ewolucja i problemy współczesne, Łódź: Politechnika Łódzka, slajdy: 10,11
7. Bergier T., Kronenberg J. (red.), 2010, 'Wyzwania Zrównoważonego Rozwoju w Polsce, Kraków - Łódź: Fundacja Sendzimira, slajd: 55 (zmodyfikowany)
8. Pozostałe ilustracje i zdjęcia: autor 2005-2011