Francuskie przemiany mobilne (I) Tramwajowy renesans

Utworzono: środa, 23, październik 2013 07:55 Agnieszka Serbeńska

Pod względem preferencji transportowym Francja zdecydowanie kojarzona jest z samochodami. Niestety, szczególnie negatywnym przejawem tego są potężne korki w godzinach szczytów komunikacyjnych. Jednak ta sytuacja już się zmienia. W tej chwili miasta Francji przeżywają tramwajowy renesans. Ten środek transportu publicznego jest poważną alternatywą dla aut osobowych, ograniczającą skutki ich ruchu w postaci motoryzacyjnego zatłoczenia ulic.

Zasadniczy rozwój komunikacji tramwajowej przypadł na koniec XIX wielu i na początek XX wieku. W tej dziedzinie prym wówczas wiodły miasta państw Europy Zachodniej. Na przykład w 1920 roku w Strasburgu, liczącym 170 tys. mieszkańców, funkcjonowały aż 234 km sieci tramwajowej. Trzeba jednak pamiętać, że na przełomie stuleci indywidualna motoryzacja dopiero się rozwijała, zatem to właśnie tramwaj był zasadniczym środkiem przemieszczania się w mieście.

Niestety, tak jak dynamicznie nastąpił rozwój tramwajów, tak też ich schyłek przyszedł bardzo szybko. Proces odchodzenia od tego rodzaju podróży datuje się już od lat 30. ubiegłego stulecia. Z niezbyt szerokich ulic, na których zaczął dominować ruch samochodów, zaczęto wycofywać tramwaje, uznając je za motoryzacyjny przeżytek. Przecież wymagał on odrębnych torów, nie mógł sprawnie omijać napotykanych przeszkód, ponadto hałasował, a też stwarzał zagrożenia w ruchu.

Po drugiej wojnie światowej odbudowujące się miasta nie powróciły do rozwiązań tramwajowych; jako dużo korzystniejsze uznały połączenia liniami autobusowymi. Pomimo motoryzacyjnych trendów niektóre miasta nigdy nie zrezygnowały z tramwajów. We Francji tramwaj jest elementem systemu komunikacyjnego i wizytówką takich miast jak Lille, Saint-Etienne czy Marsylia.

Phoca PDF

W latach 60. ubiegłego wieku, kiedy na czele francuskiego rządu stał Georges Pompidou, politykę motoryzacyjną oparto na zasadzie dostosowywania miast do potrzeb samochodów. Po wielu latach obowiązywania tej doktryny okazało się, że konieczne jest znalezienie alternatywy dla części samochodowych przemieszczeń w mieście. W 1982 roku, po roku od dojścia we Francji do władzy socjalistów, powstała ustawa LOTI, określająca prawa dostępności do transportu. Regulacja ta przyznawała obywatelom prawo do wyboru środka transportu, do przemieszczania się w rozsądnych warunkach i po rozsądnej cenie. Wtedy właśnie zrozumiano, że samochód nie jest w stanie w stu procentach pokryć potrzeby transportowe społeczeństwa. Parkowanie aut i zatory uliczne stały się bowiem poważną komunikacyjną barierą miast. Ponoszenie gigantycznych nakładów na rozbudowę ulic stało się nie tylko mało realne, co raczej w ogóle bezcelowe. Jednym z pomysłów na rozwiązanie problemu motoryzacyjnego zatłoczenia był powrót do komunikacji tramwajowej.

W 1978 roku Lyon i Marsylia uruchomiły metro. Równocześnie te miasta chciały stworzyć nowoczesną naziemną alternatywę metra. To dało impuls do rozpisania konkursu na zaprojektowanie konstrukcji standardowego francuskiego tramwaju. W konkursie wzięło udział kilka firm. Jako modelowe rozwiązanie wybrano projekt firmy Alsthom. Ówczesny francuski minister transportu listownie zwrócił się do prezydentów wybranych ośmiu miast, by zechcieli wziąć udział w testowaniu prototypu. Niestety, żadne z tych miast nie wyraziło zainteresowania propozycją. Sytuacja zmieniła się dopiero w 1985 roku. Reaktywowania komunikacji tramwaj w oparciu o modelowy pojazd najpierw podjęło się Nantes, a wkrótce po nim Grenoble. W przypadku Grenoble o wprowadzeniu sieci tramwajowych zdecydowali sami mieszkańcy wypowiadając się w referendum. Tam też pojazdy wprowadzone na trasy były na przeważającej swojej długości niskopodłogowe, zapewniając dogodne korzystanie z tej komunikacji osobom niepełnosprawnym i o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Model nowego francuskiego tramwaju w ramach sprawdzania jego możliwości został wysłany do Rotterdamu. Mimo słabszego silnika okazało się, że w rozwijanych prędkościach dorównywał rotterdamskim pojazdom. Konstruktorzy zaczęli analizować, dlaczego tak się dzieje. Okazało się, że średnią prędkość tramwaju podnosi właśnie niska podłoga, która o połowę skraca czas wsiadania i wysiadania z pojazdu.

Na początku lat 90. ubiegłego stulecia konstruktorzy wykonali jeszcze kilka innych projektów pojazdów tramwajowych. Jednak najlepszą konstrukcją charakteryzował się model strasburski, którego wykonanie zlecono firmie ABB. Wagon tego tramwaju był pierwszym całkowicie niskopodłogowym; miał też nowoczesną stylistkę opartą na przewadze przeszklonych płaszczyzn. Nowy pojazd jeździł po tzw. zielonych torowiskach, a więc po podłożu z trawy, wytłumiającym hałas. Strasburg postawił na komunikację publiczną w związku z rozwojem miasta. Wpływ na to miały również funkcjonujące w mieście instytucje Unii Europejskiej. Władze Strasburga początkowo sugerowały system metra automatycznego VAL (véhicule automatique lèger – lekki pojazd automatyczny). Zaprotestowali jednak mieszkańcy. Obawiali się bowiem, że

Phoca PDF

kosztowna inwestycja spowoduje podniesienie podatkowych obciążeń. Efektem tego protestu było postawienie na komunikację tramwajową.

Agnieszka Serbeńska

Phoca PDF