

Tramwaj w Radomiu

Przesłanki. Nieporozumienia. Koncepcja

Radomskie Towarzystwo Naukowe

29 II 2016

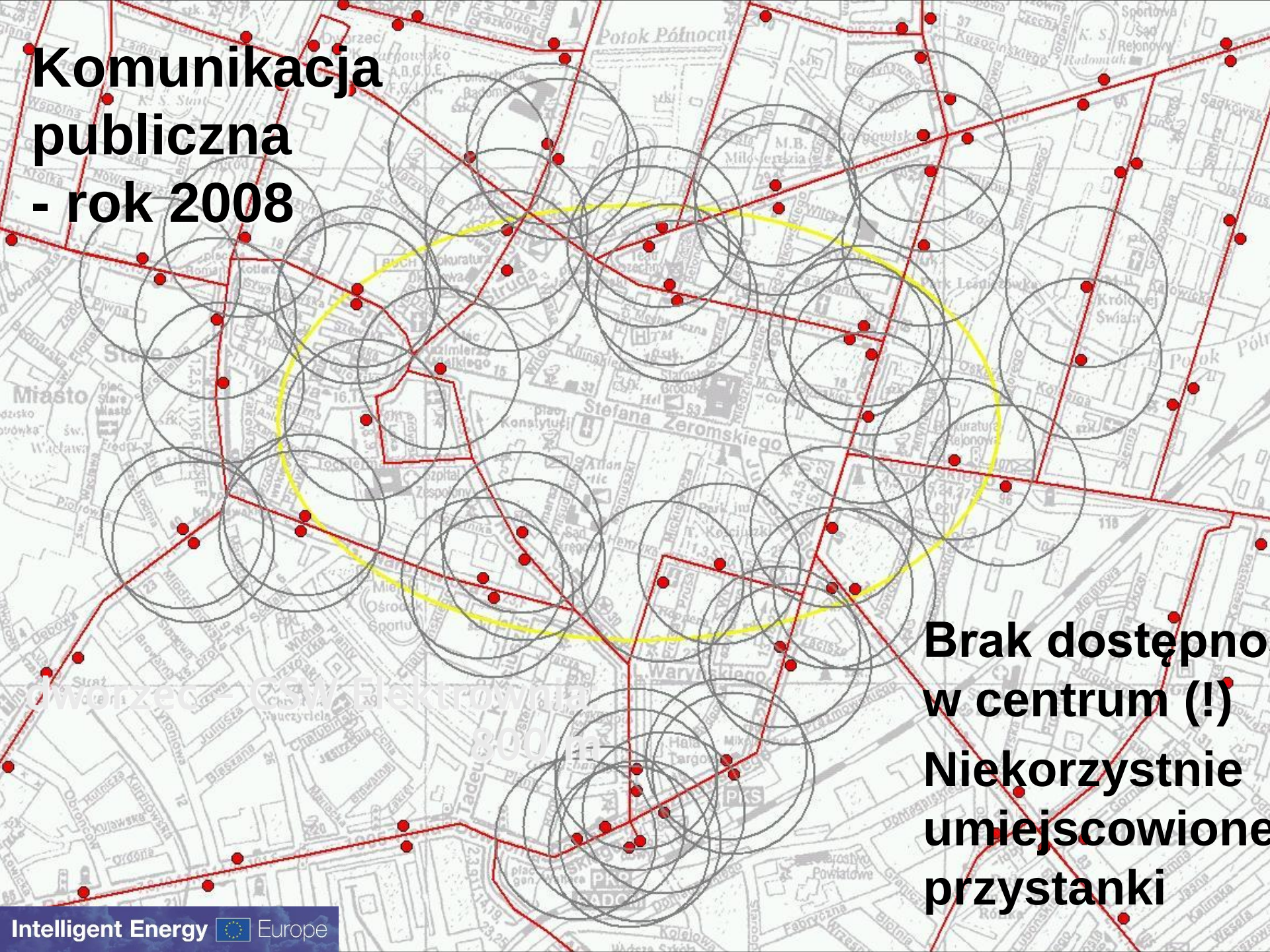
Problemy Radomia:

- **szczególne: polityka regionalna**
 - **zaniżony status administracyjny**
 - **odpływ twórczej warstwy społecznej**
 - **bezrobocie**
-
- > **instytucje przyciągające kadry**
 - > **zmiana wizerunku zewnętrznego**
 - > **szukanie przewag konkurencyjnych**

Problemy Radomia:

- typowe: urbanistyka**
 - odpływ zasobów na przedmieścia**
 - handel wielkopowierzchniowy**
 - zatłoczenie komunikacyjne**
-
- > zmiana wizerunku śródmieścia**
 - > atrakcyjny transport publiczny**
 - > jakość przestrzeni publicznej**

Komunikacja publiczna - rok 2008



**Brak dostępno
w centrum (!)
Niekorzystnie
umiejscowione
przystanki**

Tramwaj

1) wzrost rangi miasta

- synonim wielkomiejskości**
- przewaga konkurencyjna**

(Kielce, Lublin, Opole, Rzeszów...)

2) odnowa urbanistyczna

- zmiana wizerunku śródmieścia**
- nowa jakość przestrzeni publicznej**

3) atrakcyjny środek transportu

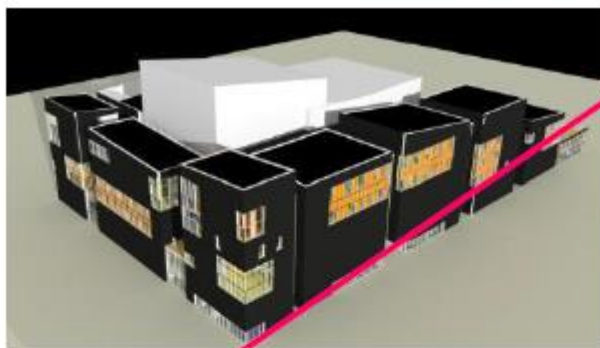
- zmiana wizerunku transportu publicznego**
- maksymalna dostępność w śródmieściu**
- wyższa prędkość handlowa**
- komfort jazdy**



CITY OF ODENSE

ODENSELETBANE
SÅNLER FYEN

In Odense integrated Strategies for Urban Development aim at:



**Attracting Investments
and Enterprises**

**Creating
Growth**

Urban Transformation

The development projects all aim at achieving these goals in a sustainable way and with a human focus

Vision

- Odense Tramway

Infrastructure

Towards 2020, Odense will experience both a growing workforce and a growing number of citizens in general.

The tramway will ensure the accessibility to the new university hospital which opens for use in 2020.

The Tramway will secure the future of Odense with respect to congestion problems caused by the expected growth and increase in the number of commuters

Odense – 160 tys. mieszk.



The tramway is the catalyst for the transformation
Odense: From a big Danish city to a great Danish city



Tramway:
Une nouvelle écriture urbaine





- brak spalin i hałasu
- niższe zużycie energii
- niezależność od sieci drogowej
- większa żywotność infrastruktury i taboru



- dostęp do finansowania zewnętrznego
- przebudowa ulic i skrzyżowań, budowa parkingów P&R

Nieporozumienie I

„Radom to za małe miasto...”

Radom – 220 tys. mieszkańców

Dijon - 150 tys.



Grenoble - 160 tys.



Olsztyn - 175 tys.



Jaworzno

95 tys.



Nieporozumienie II

„Nie zmieści się...”



Antwerpia



Miluzä - 110 tys.

© Christoph Groneck



9,03 m

**Amsterdam:
Leidsestraat**

SZEROKOŚĆ TOROWISKA

Wg Rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz.U.1999.43.430

Minimalne zalecane szerokości torowisk dwutorowych wydzielonych dla taboru o szerokości 2,40 m (z uwzględnieniem bocznych pasów bezpieczeństwa pełnej szerokości) wynoszą:

7,80 m (ze słupami trakcyjnymi na międzytorzu): $2(d + b + p) + 0,50$ m

7,40 m (bez słupów trakcyjnych, a z ogrodzeniem na międzytorzu): $2(d + b + p) + 0,10$ m

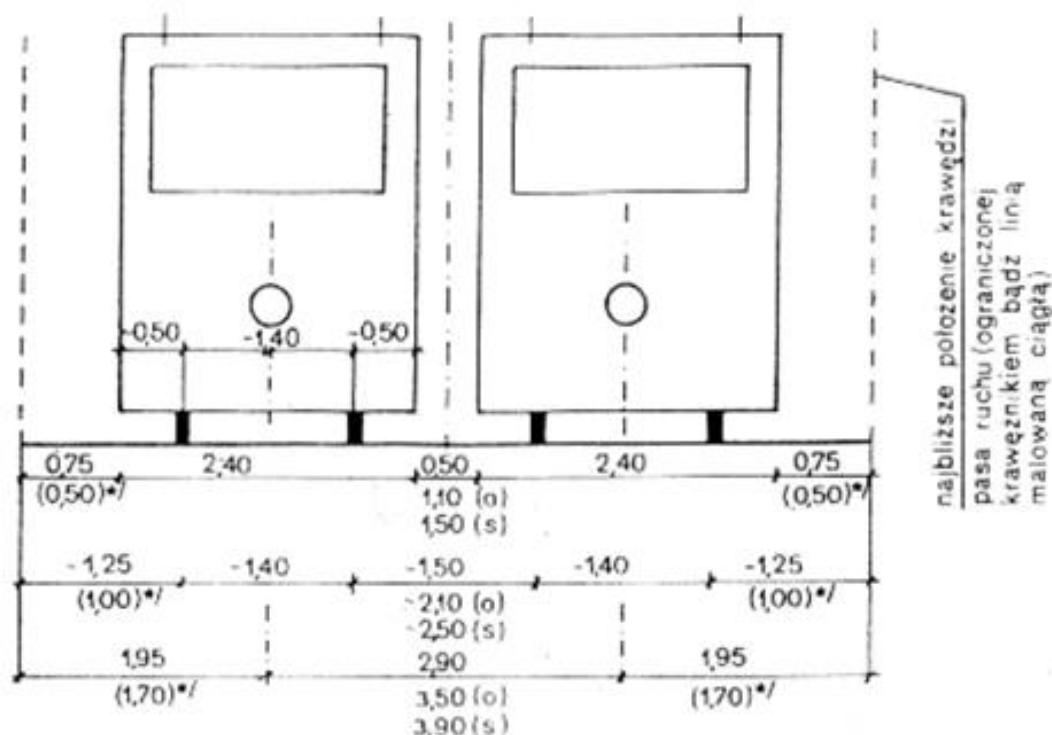
6,80 m (bez słupów trakcyjnych i ogrodzenia na międzytorzu): $2(d + b) + p$

gdzie:

d - szerokość taboru tramwajowego, w metrach.

b - zewnętrzny pas bezpieczeństwa o szerokości 0,75 m (0,50 m)*.

p - wewnętrzny pas bezpieczeństwa o szerokości 0,50 m.



Nieporozumienie III

„Hałasuje, niszczy, zagraża...”



Brest



Angers



Amsterdam

Gandawa



Zurich



Manchester



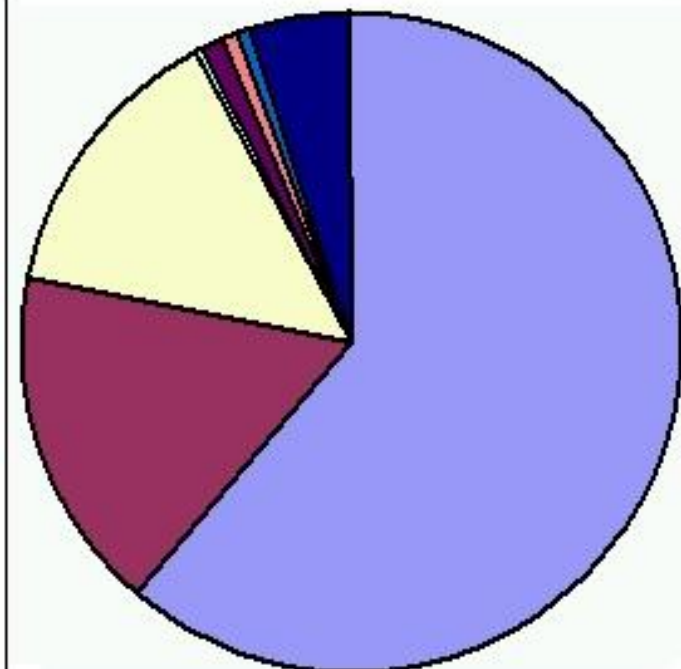
Strasbourg

Nieporozumienie IV

„Nie mamy pieniędzy...”

Inwestycje wieloletnie 2007-2013

- transport i łączność
- ogółem 607 mln zł



- modernizacja dróg
- obwodnica południowa
- obwodnice śródmiejskie
- drogi rowerowe
- komunikacja miejska
- parking zbiorczy
- przestrzeń publiczna
- oznakowanie ulic
- port lotniczy

- **obwodnica południowa**
 - **wkład miasta: ok. 50% – 100 mln zł**



Częstochowa: 128 mln zł.

4,5 km linii, 7 wozów

wkład miasta: 15% - ok. 30 mln zł.

Bydgoszcz: 437 mln zł.

9,5 km linii (0,5 km – estakada), 12 wozów

wkład miasta: 20% - poniżej 100 mln zł.

Olsztyn: 496 mln zł.

10 km linii, 15 wozów, zajezdnia, ITS

wkład miasta: 15% - poniżej 100 mln zł.

Średni koszt 1 km linii: ~20 mln zł.

Koncepcja

Linie projektowane - rok 1980

The map displays several proposed tram routes in red lines across Poznań. Key locations labeled include Michałów, Obozisko, Urząd Wojewódzki, Dworzec kolejowy, os. Prędocinek, zajezdnia, Gołębiów, and Malenice. Route segments are numbered: 1, 2; 1, 6; 2, 5; 3, 4; 3; 4, 6; and 5.

Linie projektowane - rok 1980

The map illustrates the planned tram network for Poznań in 1980. The network consists of several interconnected lines, each identified by a number (1, 2, 3, 4, 5, 6). The lines are shown in red against a detailed grayscale map of the city and its surrounding areas. Key locations and districts labeled on the map include Michałów, Obozisko, Urząd Wojewódzki, Dworzec kolejowy, os. Prędocinek, zajezdnia, Gołębiów, and others. The lines connect these areas, forming a comprehensive urban transit system.

Linie projektowane - rok 1980

The map illustrates the proposed tram network for Poznań in 1980. The network consists of several interconnected lines, each identified by a number (1, 2, 3, 4, 5, 6). The lines are shown in red against a detailed grayscale map of the city and its surrounding areas. Key locations and districts labeled on the map include Michałów, Obozisko, Urząd Wojewódzki, Dworzec kolejowy, os. Prędocinek, zajezdnia, Gołębiów, and others. The lines connect these areas, forming a comprehensive transit system.

Linie projektowane - rok 1980

Michałów

Obozisko

Urząd Wojewódzki

Dworzec kolejowy

os. Prędocinek

zajezdnia

Gołębiów

Dzierzków

1, 2

1, 6

2, 5

3, 4

4, 6

3

5

Linie projektowane - rok 1980

The map illustrates the proposed railway infrastructure for Poznań in 1980. The network is defined by red lines connecting the following points:

- Michałów** (top center)
- Obozisko** (center left)
- Urząd Wojewódzki** (center right)
- Dworzec kolejowy** (center)
- os. Prędocinek** (bottom center)
- zajezdnia** (bottom left)
- Gołębiów** (top right)

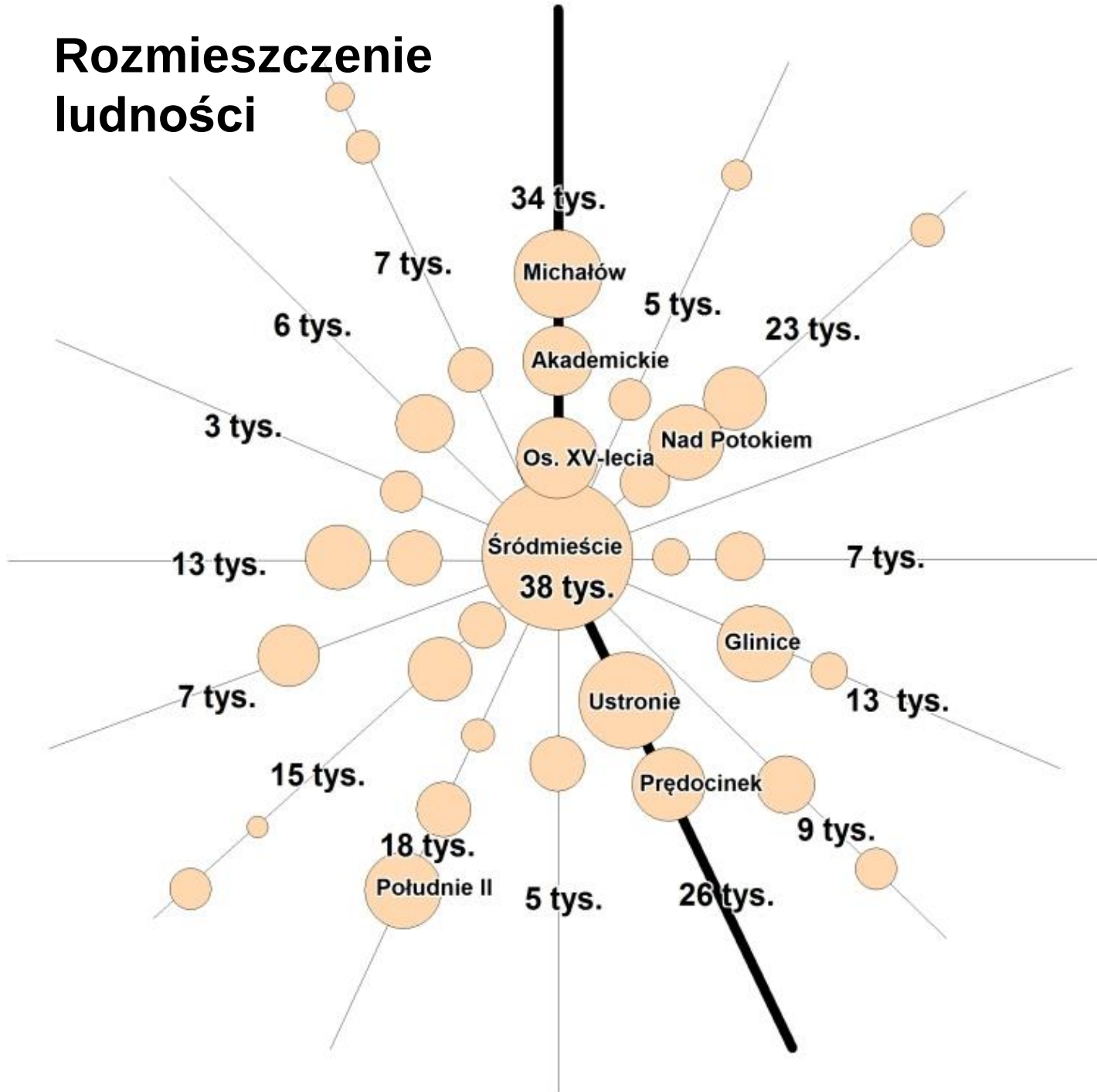
Numbered segments along the lines indicate specific project sections:

- 1, 2**: Segment near zajezdnia
- 1, 6**: Segment near Obozisko
- 2, 5**: Segment near Michałów
- 3, 4**: Segment near Gołębiów
- 3**: Segment near os. Prędocinek
- 4, 6**: Segment near Dworzec kolejowy
- 5**: Segment near Dworzec kolejowy

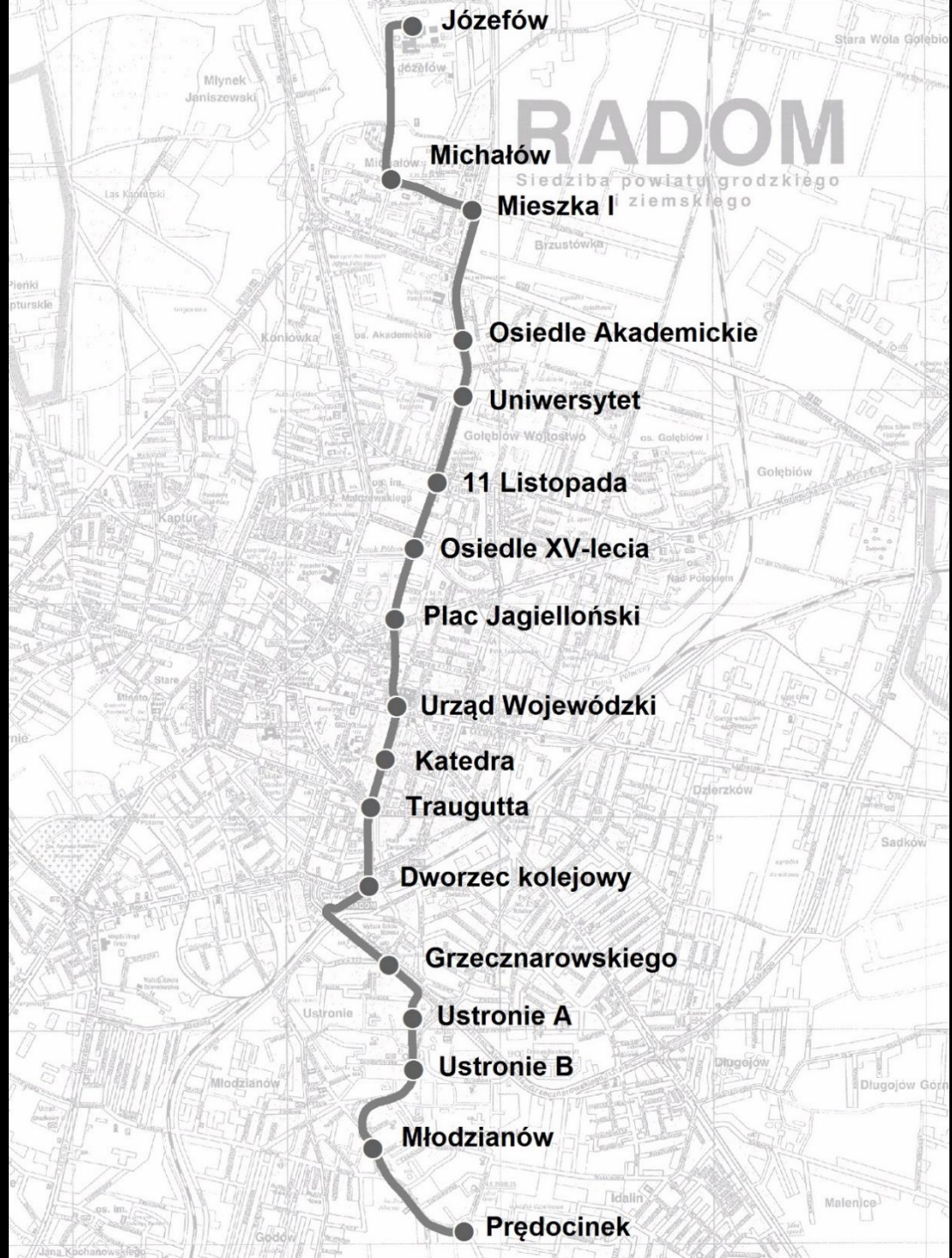
Nowa koncepcja - pierwsza linia

- połączenie największych celów / źródeł ruchu**
- przez obszary o intensywnej zabudowie**
- przez ścisłe centrum i dworzec kolejowy**
- możliwie prostolinizny przebieg**

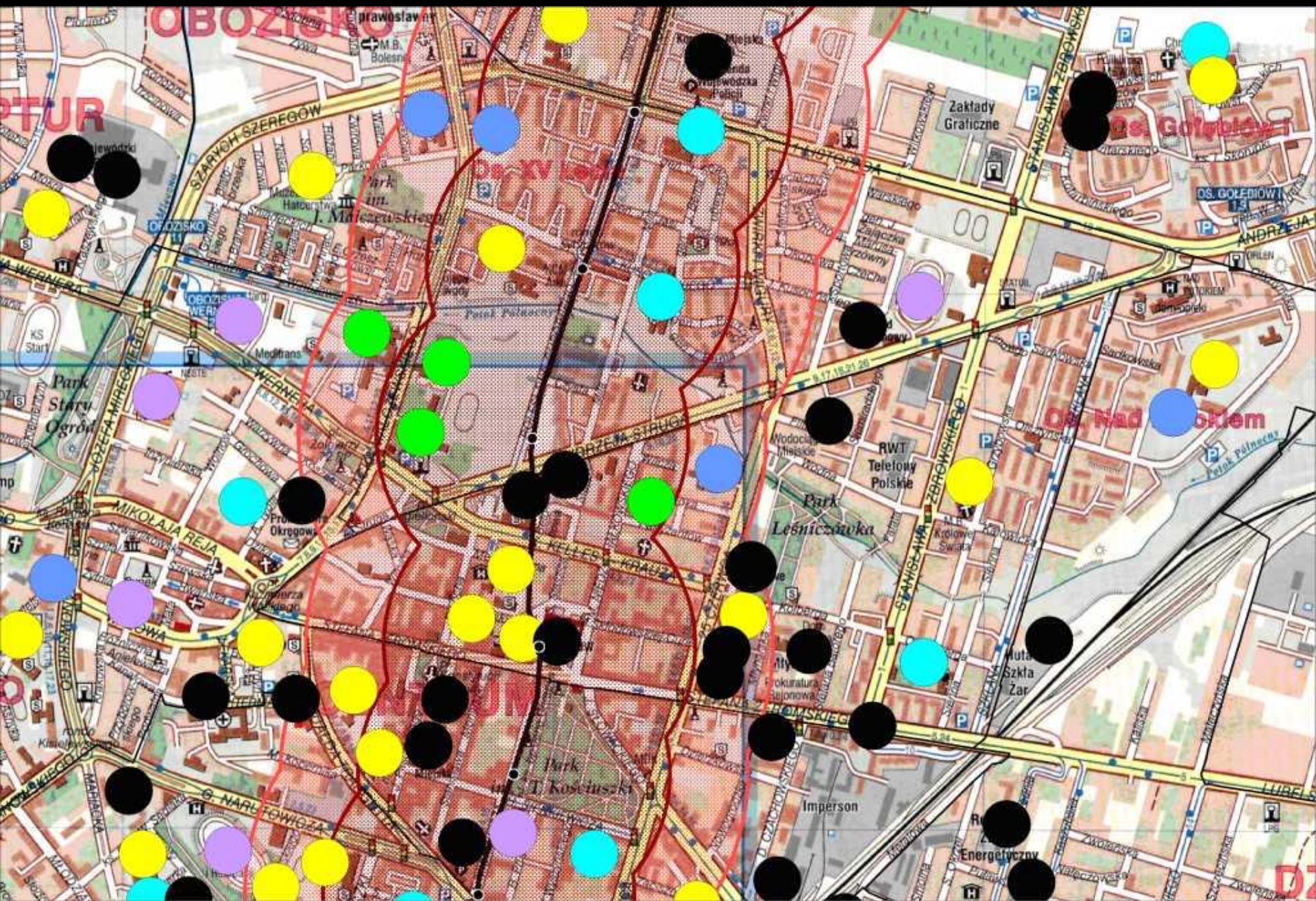
Rozmieszczenie ludności



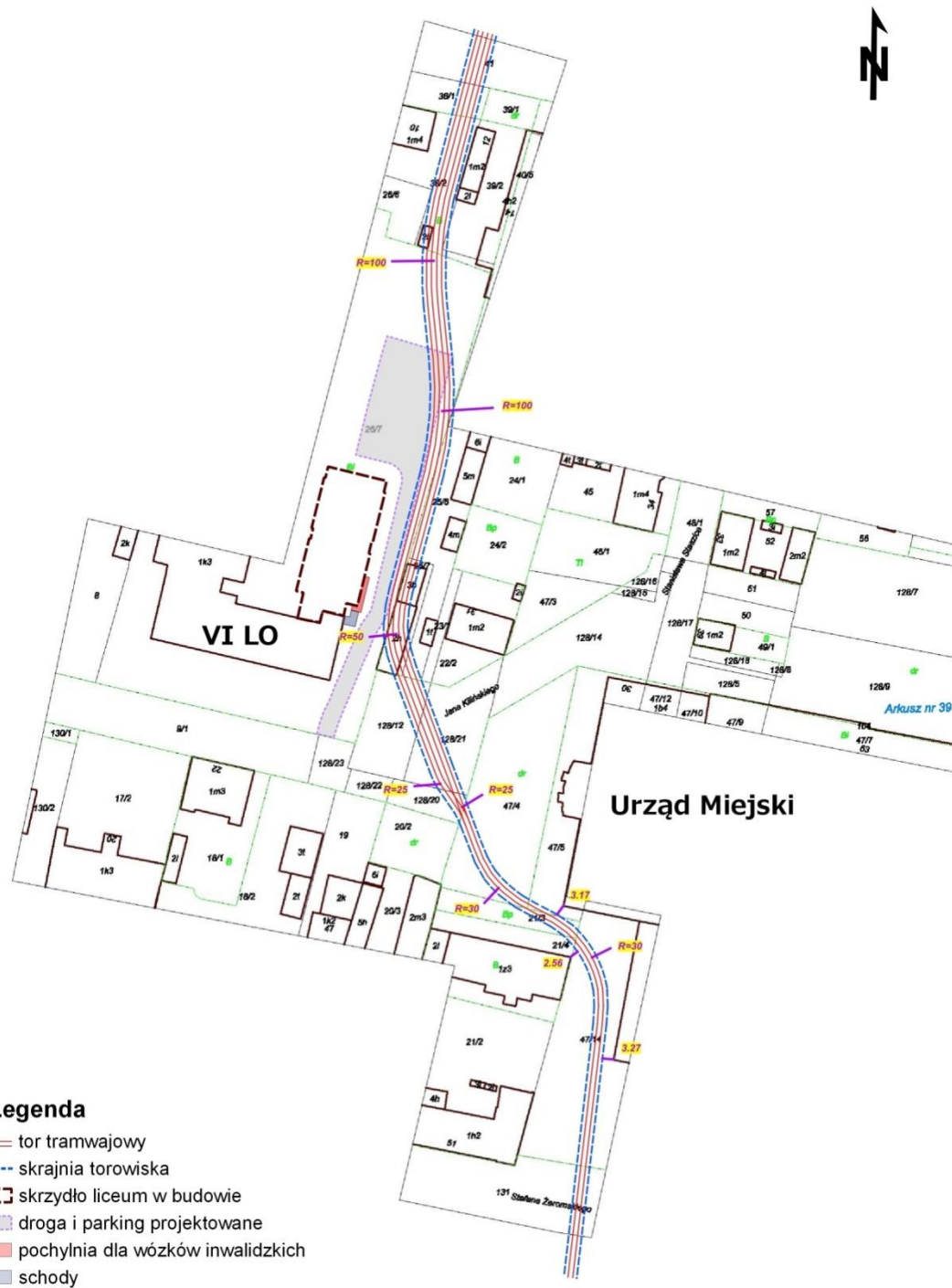
Pierwsza linia: Józefów-Prędocinek



Analiza dostępności - odcinek środkowy



Przejście koło Urzędu Wojewódzkiego



Profil wysokościowy



Siła w precyzji

