



ISSN 2082-8675

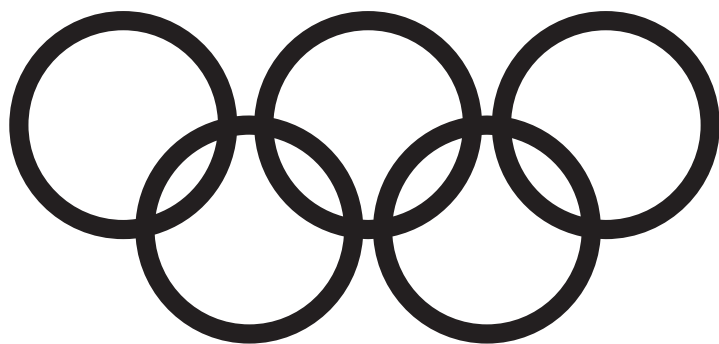
nr 18 (01/2014)

KWARTAŁ

magazyn SKN SPATIUM

Olga Zuchora

Tramwajem na Igrzyska



Grecja jest znana jako kolebka Igrzysk Olimpijskich, zawodów sportowych w których cyklicznie biorą udział sportowcy z najodleglejszych zakątków naszego globu.

Nowożytnie igrzyska odbyły się po raz pierwszy właśnie w Atenach w 1896 roku. Sto lat później, w 1997 roku miasto zostało wybrane na ponownego gospodarza Igrzysk Olimpijskich. Wymusiło to na nim szereg inwestycji aby sprostać tak znacznemu przedsięwzięciu i godnie powitać wszystkich widzów w 2004 roku. Ateny chciały pokazać, że są nowoczesnym gospodarzem zapewniającym najwyższy standard usług.

Organizacja tak dużej imprezy pociąga za sobą również konieczność modernizacji infrastruktury transportowej aby zapewnić sportowcom oraz kibi-

com sprawne przemieszczanie się po zatłoczonym mieście. W tym celu Ateny wybudowały system tramwajowy składający się z trzech linii. Ale nie była to pierwsza inwestycja tramwajowa w dziejach tego miasta.

Historia tramwajów w Atenach sięga 1882 roku. Pierwotnie były to wozy ciągnięte po szynach przez konie, co wiązało się ze znacznym zanieczyszczeniem ulic oraz dużym zapotrzebowaniem na te zwierzęta, które nie były wystarczająco wydajne. Początkowo 16 tramwajów było ciągniętych na zmianę przez łączną liczbę 800 koni. Te pierwsze linie łączyły centrum Aten z osiedłami Ambelokipi, Patissia oraz plac Omonia z placem Syntagma, Gazi oraz Kerameikos. Pięć lat później pojawił się tramwaj napędzany węglem w Faliro łącząc dzielnicę Academia z Nowym i Starym Faliro na wybrzeżu.

W 1908 roku sieć została zelektryfikowana i rozbudowana (dla porównania w Łodzi elektryczne tramwaje zaczęły funkcjonować w 1898 roku, czyli aż 10 lat wcześniej niż w Atenach). Rok później sieć tramwajowa była wyposażona w 257 pojazdów - 150 wagonów silnikowych i 107 wagonów doczepnych. Wagony te, sprowadzone z Belgii, były wyposażone w elektryczność i oświetlenie. Zapewniały 16 miejsc siedzących i 14 miejsc stojących.

Ciekawostką jest fakt, iż w październiku 1940 roku tramwaje brały udział w mobilizacji na II Wojnę Światową. Po czasach okupacji rozpoczął się proces upadku sieci tramwajowej, a ostatni dzwonek tramwajowy zabrzmiał w październiku 1960 roku. Docelowo sieć tramwajowa rozwinęła się do 21 linii.

Cały system tramwajowy został zlikwidowany w 1960 roku, aby obniżyć koszty funkcjonowania transportu zbiorowego, a na jego miejscu pojawił się system trolejbusowy i autobusowy, które istnieją do dnia dzisiejszego. Ponad 40 lat temu Premier Grecji, Constantine Karamanlis, dumnie fotografował się na tle wyrwanych torów z pierwotnego systemu tramwajowego. Wówczas było traktowane to jako postęp i polepszenie jakości życia mieszkańców, którzy wreszcie byli niezależni od transportu publicznego i mieli możliwość podróżowania własnym samochodem po ulicach na których przestały jeździć tramwaje.

Takie działanie sprawiło, że przez trzy dekady miasto dławilo się spaliniami z nieustannie rosnącego ruchu samochodowego. Dojazd z jednego krańca miasta na drugi wymagał niesamowitej cierpliwości oraz kreatywności aby obrać jak najmniej zakorkowane drogi przejazdu.

Na szczęście przyszła Olimpiada. Razem z nią pojawiły się drogi wyprowadzające ruch poza centrum miasta oraz nowy system metra, co znacznie ułatwiło przemieszczanie się po mieście. Nowe regulacje parkingowe oraz stworzenie stref pieszych sprawiły, że przyjeżdżanie samochodem do miasta stawało się coraz mniej wygodne. Co więcej, pojawiły się dodatkowe restrykcje dotyczące wjazdu samochodem do centrum bazujące na parzystych i nieparzystych numerach rejestracyjnych samochodów.

W 2001 roku została powołana spółka Tram S.A. pod nadzorem Minister-

stwa Transportu i Komunikacji, która była subsydiarną spółką Attiko Metro S.A. - spółki państwowej, która była odpowiedzialna za stworzenie sieci metra w Atenach. Prace budowlane zostały rozpoczęte na początku 2002 roku, a uruchomienie systemu miało miejsce kilka tygodni przed rozpoczęciem Igrzysk Olimpijskich 2004. Budowa sieci została sfinansowana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz z budżetu Państwa. W chwili obecnej jest obsługiwana przez spółkę „STASY S.A.” (ΣΤΑΣΥ Α.Ε.).

Cała sieć składa się z 3 linii nazwanych imionami antycznych greków: Tukidydes, Arystoteles oraz Platon. Łączą one główny plac miejski Syntagma z morzem oraz dzielnicami peryferyjnymi przy nim się znajdującymi. W systemie są 3 stacje krańcowe: Syntagma, Sef oraz Asklippio Voulas. Łącznie na całej sieci rozlokowanych jest 48 przystanków, z czego 16 przystanków jest obustronnych, a 30 jest jednostronnych. Na przystankach krańcowych Sef i Asklippio Voulas są przystanki obustronne, a na placu Syntagma jest przystanek jednostronny.

Linia T3 o długości 16,1 km posiada 31 przystanków, linia T4 o długości 14,2 km posiada 28 przystanków, a najdłuższa linia T5 mająca 18,2 km ma ich aż 37. Warto wspomnieć, że planowane jest powiększenie sieci o dodatkowe 5,4 km (12 przystanków) w kierunku głównego portu Piraeus.

Wszystkie przystanki są wyposażone w zadaszenie oraz w miejsca siedzące dla pasażerów oczekujących na tramwaj. Posiadają one również audiowizualny system informacji pasażerskiej, biletomaty, kasowniki (w Atenach bilet kasuje się zanim się wsiądzie do tramwaju), miejsca na materiały informacyjne (m.in. mapę sieci tramwajowej), zegar, kosze na śmieci oraz system CCTV (kamery przemysłowe). Dostęp do każdego przystanku odbywa się po



Dwukierunkowy tabor tramwajowy na krańcowce linii T3 i T4
fot. Olga Zuchora

specjalnej rampie aby zapewnić łatwą dostępność dla wszystkich pasażerów, w szczególności dla osób starszych, niepełnosprawnych, rodziców z wózkami i podróżnych z walizkami.

System informacji pasażerskiej informuje oczekujących poprzez komunikaty dźwiękowe oraz poprzez tablice ze zmienną treścią dotyczącą czasu przyjazdu tramwaju, ewentualnych opóźnień lub zmian rozkładu. Warto również wspomnieć, że przystanki są wyposażone w telefon wypadkowy aby móc w dowolnym momencie skontaktować się z centralą ruchu.

System CCTV został zainstalowany na wszystkich przystankach oraz na licznych skrzyżowaniach dla bezpieczeństwa pasażerów, ochrony mienia przed wandalami oraz przede wszystkim aby usprawnić ruch w miejscach, gdzie następuje skrzyżowanie ruchu tramwajowego z ruchem samochodowym.

Większość prac administracyjnych i operacyjnych związanych z funkcjonowaniem sieci tramwajowej jest ulokowana na terenie byłego lotniska Heleniko, które przejęło funkcję zajezdni. W tym miejscu obecnie znajdują się m.in. biura, centrala ruchu, warsztat dla pojazdów, w którym podlegają bieżącej konserwacji, naprawom oraz czyszczeniu, jak również i miejsce postojowe dla tramwajów.

Rodzajem pojazdu poruszającym się po sieci jest SIRIO - jest to projekt datowany na koniec 1977 roku, który był rezultatem decyzji włoskich firm Ansaldo Trasporti i Breda Construzioni Ferroviarie aby stworzyć model odpowiadający na potrzeby nowoczesnego i ekonomicznego pojazdu tramwajowego. Pojazdy obecnie poruszające się po ulicach Aten zostały zaprojektowane przez firmę Ansaldo Breda, we współpracy ze światowej sławy projektantem Ferrari, Sergio Pininfarina, jednym z najlepszych projektantów luksusowych pojaz-



dów współczesności.

Podczas ich projektowania, szczególny nacisk został położony na estetykę pojazdów, funkcjonalność, jakość i ergonomię wnętrza, komfort podróży, widoczność z kabiny motorniczego, a przede wszystkim na modularność projektu i nowoczesność.

Współczesny tramwaj ateński jest dwukierunkowym modułarnym pojazdem. Został zaprojektowany na standardowy rozstaw toru wynoszący 1435 mm, z zasilaniem 750Vdc (-33% +20%). Maksymalna prędkość jaka jest możliwa do osiągnięcia przez pojazd to 70km/h dzięki czterem nowoczesnym silnikom elektrycznym po 106 KW.

Długość każdego pojazdu wynosi 31,9 m, natomiast łącznie ze sprzęgiem osiąga długość 32,31 m, a jego szerokość wynosi 2,4 m. Wysokość podłogi w części przeznaczonej dla pasażerów wynosi tylko 350 mm aby umożliwić łatwe wysiadanie pasażerów w nagłych sytuacjach bez potrzeby platformy. Jeżeli chodzi zaś o pojemność, to pojazd zapewnia 56 miejsc siedzących (włączając w to specjalnie zaprojektowane siedzenia dla osób niepełnosprawnych) i umożliwia przetransportowanie ponad 200 dodatkowych osób stojących. Porównując z tramwajami z końca XIX wieku., ich pojemność zwiększyła się o ponad 226 miejsc. Pojazdy są wyposażone w system wizualnych i dźwiękowych ogłoszeń aby informować pasażerów o trasie, jak również w dodatkowe wyświetlacze przeznaczone na cele reklamowe i informacyjne. Ważnym elementem dla komfortu podróżnych w kraju śródziemnomorskim jest to, że tramwaje są wyposażone oprócz ogrzewania i wentylacji, również w klimatyzację.

Obecnie 35 tramwajów jeździ po całej sieci. Liczba pojazdów obsługujących poszczególne linie jest zależna od dni tygodnia, godzin i pór roku. Częstotliwość ich kursowania waha się pomiędzy 15 a 20 minutami na każdej z linii.

Tramwaj w Atenach stał się wielkim sukcesem i flagową inwestycją pokazującą jak sprawnie powinien być organizowany transport zbiorowy przez władze lokalne. Cała sieć jest wysokiej jakości i mimo zbliżającej się 10 rocznicy funkcjonowania nie widać po niej upływu czasu - nadal swoją nowoczesnością i niezawodnością przewyższa niejeden system tramwajowy na świecie. Jeżeli czegoś możemy uczyć się od Greków, to na pewno tworzenia komfortowej komunikacji tramwajowej. Niestety równie trafną inwestycją nie był stadion Olimpijski - ulega ciągłej dewastacji i jest obiektem pozbawionym życia.