

Διάφορα πεδία εφαρμογής του σύγχρονου τραμ (ευελιξία και προσαρμοστικότητα)



Σε αποκλειστικό διαχωρισμένο διάδρομο (τραμολωρίδα)

Σε στενούς δρόμους, τοποθετείται σε αποκλειστικό πεζοτραμόδρομο (πχ. ιστορικό κέντρο Φράμπουργκ)

Δίκτυα τραμ
λειτουργούν σε 324
πόλεις της Ευρώπης.
Επίσης,
κατασκευάζονται ή
προγραμματίζονται σε
47 ακόμη πόλεις.

Δυνατότητα και για υπόγεια κίνηση, τμηματικά, ως ελαφρύ μετρό ή προμετρό (πχ. Φραγκφούρτη)



Δυνατότητα να προεκταθεί και εκτός πόλης σε κλασική σιδηροδρομική γραμμή ως τραμ / προαστιακός σιδηρόδρομος (πχ. tram train Καρλσρούης, κάτω)



Κατά μήκος της παραλιακής ζώνης των πόλεων (πχ. Λα Κορούνια)



Δίκτυα τραμ λειτουργούν σε 432 πόλεις σε ολόκληρο τον κόσμο. Επίσης, κατασκευάζονται ή προγραμματίζονται σε 92 ακόμη πόλεις.

Σε αποκλειστικό, προστατευόμενο διάδρομο που μπορεί να χρησιμοποιείται και από λεωφορεία



Cargo tram: δυνατότητα χρησιμοποίησης του δικτύου του τραμ για αστικές εμπορευματικές μεταφορές (τροφοδοσία πολυκαταστημάτων, εξυπηρέτηση βιομηχανιών γειτονικών στο δίκτυο κλπ.), ώστε να αποτρέπεται η είσοδος των ρυπογόνων φορτηγών στα κέντρα των πόλεων

ΤΟ ΝΕΟ TRAM ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



Η κατασκευή δικτύου σύγχρονου τραμ στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας είναι ένα μεγάλο έργο που συζητείται από τις αρχές της δεκαετίας του '80 και προβλέπεται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και το πρόγραμμα αντιμετώπισης της ρύπανσης « ΑΤΤΙΚΗ SOS».

Ήδη τα τελευταία χρόνια η κατάσταση στην πρωτεύουσα έχει γίνει αφόρητη. Το κυκλοφοριακό, το νέφος και η κάθε είδους υποβάθμιση της ποιότητας ζωής έχουν γίνει καθημερινοί σύντροφοι των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών της πόλης.

Στην Αθήνα το 1961 κυκλοφορούσαν μόλις 39.000 Ι.Χ., το 1971 170.000, το 1981 492.000, το 1991 943.000 και σήμερα κυκλοφορούν 1.4 εκ. Ι.Χ. στο λεκανοπέδιο. Σε 10-15 χρόνια προβλέπεται να διπλασιαστούν.

Ένας κάτοικος της πρωτεύουσας που κινείται καθημερινά με Ι.Χ., καθλώνεται σε μποτιλιάρισμα για χρόνο ισοδύναμο με 26 μέρες το χρόνο. Ένας μήνας διακοπών στο δρόμο.

Ένας εργαζόμενος που μετακινείται καθημερινά με λεωφορείο με τις σημερινές συνθήκες, σε 35 χρόνια εργασιμου χρόνου θα έχει περάσει μέσα στο λεωφορείο 2,5 χρόνια από τη ζωή του και μάλιστα το 1,3 από αυτά, όρθιος.

Ο ρυθμός αύξησης των ΙΧ δεν αφήνει καμιά αμφιβολία ότι εάν δεν υπάρξουν δραστικές αλλαγές στον τρόπο καθημερινής μετακίνησης μέσα στην πόλη, ιδιαίτερα για εργασία, σε μερικά χρόνια οι σημερινοί δρόμοι θα είναι παντελώς αδύνατο να χωρέσουν τα αυτοκίνητα που θα θέλουν να κινηθούν ή να σταθμεύσουν.

Το νέο δίκτυο τραμ της Αθήνας εντάσσεται στο ολοκληρωμένο δίκτυο ηλεκτροκίνητων μέσων σταθερής τροχιάς της πρωτεύουσας που περιλαμβάνει επίσης το μετρό και τον προαστιακό σιδηρόδρομο.

Το δίκτυο αυτό θα αποτελέσει το βασικό κορμό του συστήματος μεταφορών της Αθήνας, που θα αλλάξει ριζικά τη σημερινή εικόνα των Δημόσιων Συγκοινωνιών και θα αναβαθμίσει αισθητά το επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη δραστική μείωση χρήσης των Ι.Χ. και των συμβατικών μέσων μεταφοράς γενικότερα, δηλαδή των κατεχοχίν ενεργοβόρων και ρυπογόνων μέσων.

Από τις αρχές του 2002 ξεκίνησε η κατασκευή του δικτύου της πρώτης φάσης του νέου τράμ της Αθήνας. Οι πρώτες υπό κατασκευή γραμμές θα συνδέουν την κεντρική περιοχή της Αθήνας (Σύνταγμα) με τη Ν. Σμύρνη και το Π. Φάληρο και από εκεί θα διακλαδίζονται κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου προς Άλιμο, Ελληνικό, Γλυφάδα, Βούλα και προς το Φαληρικό Δέλτα και το Ν. Φάληρο (Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας).

Θα υπάρχουν 3 σταθμοί ανταπόκρισης με τη γραμμή του νέου μετρό της Αθήνας (Φίξ, Ν. Κόσμος και Σύνταγμα) και 1 σταθμός ανταπόκρισης με την γραμμή των ΗΣΑΠ (Ν. Φάληρο).

Το νέο τραμ θα είναι έτοιμο να λειτουργήσει την άνοιξη του 2004, ενώ μέσα στο 2003 θα ξεκινήσουν οι δοκιμαστικές διαδρομές των πρώτων οχημάτων που θα παραληφθούν.

Στα πλαίσια του υπό κατασκευή νέου τραμ της Αθήνας υλοποιούνται έργα ανάπλασης, εξωραϊσμού και αναβάθμισης της ευρύτερης ζώνης διέλευσης της γραμμής, ύψους 22 εκ. ευρώ (7,5 δις δρχ.). Από τα έργα αυτά αναβαθμίζεται το «πρόσωπο» των νότιων προαστίων.



Συγκεκριμένα προβλέπονται:

- ✓ Αναμόρφωση και ανάπλαση πεζοδρομίων και πλατειών για διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων υψηλής αισθητικής
- ✓ Επίστρωση του διαδρόμου του τραμ με χλοοτάπητα ή με διακοσμητικές πλακοστρώσεις από ενιαία υλικά και χρώματα για καλύτερη αναγνωρισιμότητα
- ✓ Πυκνή δενδροφύτευση για δημιουργία δενδροστοιχιών σε επιλεγμένα σημεία της διαδρομής
- ✓ Αποκλειστικός διάδρομος κίνησης του τραμ με απόδοση, σε σημαντικό βαθμό, προτεραιότητας στις διασταυρώσεις με φανάρια, πλήρης διαχωρισμός από την οδική κυκλοφορία και συμπληρωματικά έργα που «τακτοποιούν» τους οδικούς άξονες των περιοχών από όπου διέρχεται και που σήμερα λειτουργούν άναρχα. Με τα έργα αυτά θα αυξηθεί η ασφάλεια των πεζών και των οχημάτων και η εμπορική ταχύτητα του μέσου μαζικής μεταφοράς, ενώ οι εν λόγω άξονες θα αποκτήσουν χαρακτήρα Κεντροευρωπαϊκού βουλεβάρτου.

Με τα παραπάνω έργα:

- ◆ Βελτώνεται το περιβάλλον και η εικόνα των νότιων προαστίων, ενώ τονώνεται η προσπελασιμότητα στο κέντρο των Δήμων Ν. Σμύρνης, Π. Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας και Βούλας.
- ◆ Συνδέονται αποτελεσματικά σημαντικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων: Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής Φαληρικού Όρμου, Φλοίσβου, Αγ. Κοσμά και πρώην αεροδρομίου Ελληνικού, μαρίνες Αλίμου και Γλυφάδας.



Η κεντρική λεωφόρος της Νέας Σμύρνης, Ελευθερίου Βενιζέλου, αποκτά χαρακτήρα ευρωπαϊκού βουλεβάρτου με το τραμ σε κεντρική νησίδα, περιβαλλόμενο από δενδροστοιχία και πάνω σε γκαζόν



Η τελική διαμόρφωση της παραλιακής Λ. Ποσειδώνος, με τον διάδρομο κίνησης του τραμ, στο ύψος του Μπάτη. Οι πεζοί απαλλάσσονται από την ενοχλητική γειτνίαση με τα αυτοκίνητα.



- ◆ Βελτιώνεται η προσπελασιμότητα της ευρύτερης περιοχής των νοτιοανατολικών προαστίων και η διασύνδεσή τους με το δίκτυο του μετρό.
- ◆ Δημιουργούνται ευκαιρίες για περαιτέρω ανάπτυξη των περιοχών διέλευσης του τραμ (κυρίως κέντρα Ν. Σμύρνης, Π. Φαλήρου και Γλυφάδας), που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της αξίας γης και των ακινήτων και την τόνωση της εμπορικής κίνησης των καταστημάτων, που θα μπορούν έτσι να προσβλέπουν και σε υπερτοπική πελατεία, όπως έδειξε η διεθνής εμπειρία.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στο Croydon της Βρετανίας, οι τιμές των σπιτιών σε ζώνη 500 μέτρων εκατέρωθεν της τροχιάς του νέου τραμ αυξήθηκαν κατά 50%. Στο Sheffield το 80% των επενδύσεων αστικής ανάπτυξης υλοποιήθηκε επίσης σε ζώνη 500 μέτρων εκατέρωθεν του νέου τραμ. Στο Manchester η ολοκλήρωση του υφιστάμενου σύγχρονου δικτύου τραμ αναμένεται να δημιουργήσει 6650 μόνιμες θέσεις εργασίας. Τέλος, η επιλεκτική πεζοδρόμηση στο κέντρο του Μονάχου σε συνδυασμό με αξιόπιστη τροchioδρομική συγκοινωνία αύξησε τον τζίρο των καταστημάτων κατά 40% και στο Στρασβούργο κατά 30%.

- ◆ Οι δρόμοι της προς εξυπηρέτηση περιοχής θα απαλλαγούν από σημαντικό μέρος του σημερινού κυκλοφοριακού φόρτου, αφού μεγάλο ποσοστό των υπερτοπικών μετακινήσεων θα αναληφθεί από το τραμ. Ανάλογη θα είναι και η μείωση της ζήτησης για θέσεις στάθμευσης, για τους ίδιους λόγους.

Ευκαιρίες για ανάπτυξη, πεζοδρόμηση και εμπορική τόνωση κεντρικών περιοχών των δήμων της νότιας Αθήνας, θα προσφέρει η νέα γραμμή τραμ. Ανάλογα παραδείγματα καταγράφονται σε πολλές ευρωπαϊκές και αμερικάνικες πόλεις, όπως εδώ στο Σακραμέντο (δεξιά) και το Στρασβούργο (κάτω)



Το τραμ της Αθήνας υπό κατασκευή

Χρώμα μεταλλικό με μια γαλάζια γραμμή που θα συμβολίζει τον ουρανό και τη θάλασσα

Ηλεκτρονικός έλεγχος
Οπτικές και ηχητικές αναγγελίες
Μέγιστη ταχύτητα: 80 χλμ/ώρα



Από την κατασκευή του πρώτου βαγονιού στο Μιλάνο

Σχεδιασμός από τον γνωστό Ιταλό Pininfarina (σχεδιαστής της Ferrari)

Μήκος βαγονιού: 32 μέτρα

6 θύρες ανά πλευρά

Χαμηλό δάπεδο επιβίβασης σε ύψος 35 εκατοστά από το επίπεδο του δρόμου

Κλιματισμός

Χωρητικότητα βαγονιού, 197 άτομα

8 τύποι αρθρωτού τραμ της ίδιας σειράς (SIRIO) τοποθετούνται στο: Μιλάνο (2 μήκη), Νάπολη, Φλωρεντία, Μπέργκαμο, Σάσσαρι, Γκετεμποργκ και το τελευταίο μοντέλο στην Αθήνα

Τα καθίσματα του νέου οχήματος



Από τα έργα κατασκευής της γραμμής (Ζάππειο, Άλιμος, Αρδηττός)





Ο χάρτης του υπό κατασκευή δικτύου τραμ της Αθήνας; συνολικό μήκος γραμμής, 25 χλμ.

Προβλεπόμενη ημερήσια κίνηση, 80.000 επιβάτες

Μελλοντικά το δίκτυο προβλέπεται να επεκταθεί και σε άλλες περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά



Το πρώτο δρομολόγιο του νέου τραμ της Αθήνας, το Μάιο του 2004 και μετά... κάθε πέντε λεπτά