



Declarația de la Dresda privind importanța menținerii și reabilitării rețelelor de tramvaie



Având în vedere că unii dintre operatorii de rețele de tramvaie se gândesc tot mai mult la alternativa renunțării la aceste sisteme de transport public, vă redăm mai jos declarația UITP pe această temă.

DE CE? În foarte multe state, în anii '50 și '60 rețelele de tramvai au fost desființate. După două sau trei decenii, cei care aveau în grijă planificarea urbană și cei care luau decizii au reintrodus metroul ușor, evident la costuri mai mari. Despre noile state membre ale UE, unde există o infrastructură a rețelelor de metrou ușor, UITP consideră că acestea au o deschidere mai largă spre transportul public și că ar trebui să facă eforturile necesare pentru a menține acea infrastructură în vederea garantării mobilității și a dezvoltării durabile. Această declarație a fost făcută înainte de aderarea ultimelor 10 state central și est europene la Uniunea Europeană.

DECLARAȚIE

Sistemele de metrou ușor sunt în toată lumea. Gama lor este variată: de la tramvaiele moderne la sistemele de tranzit rapid și pot opera pe șinele proprii acestor sisteme de transport public, amplasate la nivelul solului, subteran sau pe poduri. Astăzi sunt 33 orașe cu rețele de transport pe șină în noile state europene, alte 19 orașe în state est-europene și peste 110 în statele CSI (Comunitatea Statelor Independente - fosta URSS). Aceste orașe sunt în general mai deschise către transportul public și ar trebui să facă eforturi pentru a menține acele rețele în vederea garantării mobilității și a dezvoltării durabile.

Creșterea galopantă a numărului de mașini private, cuplată cu valoarea foarte mare a necesarului de investiții pentru reînnoirea sistemelor din aceste țări, conduc la o îngrijorare reală cu privire la amenințările la adresa acestor sisteme de transport public.

În acest context, UITP atrage atenția că orașele nu pot fi nici umane nici de locuit dacă ele vor fi proiectate astfel ca oamenii să călătorească numai cu mașinile. În multe țări, prin anii '50 și '60 rețelele de tramvai au fost desființate. Dându-și seama de greșeala făcută, după numai două sau trei decenii, cei care aveau în grijă planificarea urbană și cei care luau decizii au reintrodus metroul ușor, dar la costuri mai mari.

Comunitatea metroului ușor din cadrul UITP face următoarele recomandări privind politica de transport cu tramvaiul și cu metroul ușor:

Tramvaiele nu sunt nici demodate și nici obstacole în transport. Sistemele de transport nou înființate în ultimii ani dovedesc faptul că rețelele existente de tramvai reprezintă o bază solidă pentru dezvoltare.

Tramvaiele sunt singurele mijloace de transport de suprafață care din punct de vedere tehnologic sunt capabile să ofere capacitate mare de transport la investiții și costuri de operare rezonabile, în zonele urbane dense.

Pentru a ține pasul cu dezvoltarea durabilă și pentru a fi atractivi pentru investitori, orașele din centrul și estul Europei nu ar trebui să renunțe la rețelele lor de tramvaie; dimpotrivă, ele ar trebui să le mențină și să le modernizeze.

Tramvaiele modernizate, numite și metrou ușor, nu sunt numai prietenoase mediului (nepoluante), dar oferă și servicii de calitate pentru clienți și accesibilitate la transport public, la costuri mici, pentru toți cetățenii.

Cea mai bună strategie pentru un oraș care are o rețea veche de tramvaie este de a întocmi o hartă de transport, politică și financiară, care în mod obligatoriu va cuprinde obiectivele pe termen lung pentru politica de transport.

Pentru cele mai multe dintre sistemele ieșite din uz, investițiile prioritare sunt în infrastructură. Acestea ar trebui să includă și sistemele de acordare a priorității atât pe trasee cât și la intersecții.

Punerea la punct a unei linii pilot este deja o metodă demonstrată indiscutabil, de eficiență, performanță și de creștere a potențialului de dezvoltare a sistemelor de metrou ușor, ceea ce va aduce beneficii atât politicienilor cât și publicului în general.

Menținerea liniilor nu poate fi asigurată decât printr-un sistem de înaltă eficiență. Pentru asta, încasările și investițiile trebuie să fie asigurate printr-o politică adecvată. În același timp conducerea companiei trebuie să fie categoric îndreptată spre eficiență și raționalizare.

Managementul companiei de transport public trebuie să fie cât mai independent posibil. Instituțiilor politice nu ar trebui să li se permită impunerea de regulamente sau să exercite rol de supracontrol. Toate acestea ar presupune o interfață cât mai mică între aceste instituții și operatori, în munca de zi cu zi.

Cel puțin în faza de restructurare, investițiile ar trebui suportate din fonduri publice semnificative.

Concurența dintre ofertanții de servicii de transport public pe același traseu este contra-productivă unui serviciu de transport public eficient.

Biletele sociale sunt justificabile doar dacă sunt subvenționate corespunzător. Nici o companie nu poate oferi gratuit sau cu rabat mare o parte semnificativă a producției proprii.

Atât orașele care au reușit să-și transforme cu succes liniile de tramvai în linii de metrou ușor, cât și UITP sunt gata să ajute prin transferul de cunoștințe și experiență.

Orașul Dresda este un exemplu excelent de succes în strategia de modernizare. UITP crede cu adevărat în importanța metroului ușor și în contribuția acestuia la mobilitate durabilă în orașul (locuibil) de mâine. UITP se angajează să promoveze dezvoltarea acestuia în întreaga lume și în special menținerea și modernizarea sistemelor existente din Europa centrală și de est și în CSI.

Semnată la Dresda, Germania pe 22 aprilie 2004.

Ingolf ROßBERG
Primarul General
al orașului
Dresda

Raymond HUE
Președintele
Adunării
Metroului Ușor

Wolfgang MEYER
Președintele
UITP

Hans RAT
Secretarul
General UITP

Traducere **Viorica SARMAN**



The Dresden Declaration on the Importance of Keeping and Upgrading Long Established Tramway Systems

WHY? *In many countries, extensive tramways systems were removed in the 50s and 60s. Realising their errors only two to three decades later, city planners and decision makers re-introduced light rail at significantly higher costs. Recognising the existing light rail infrastructure in the new Member States of the European Union, UITP recognises that these cities generally enjoy a high modal split in favour of public transport, and should endeavour to maintain this in order to guarantee sustainable mobility and development. The declaration was made on the eve of ascension to membership of the European Union by central and eastern European states.*

DECLARATION

Light rail systems are found on all continents. They range from modern tramways to rapid transit systems and can be operated on their own right-of-way, underground, at grade or elevated. Today, there are 33 tramway systems in the new EU-accession countries, a further 19 in the remaining Eastern European countries, and over 110 in the Commonwealth of Independent States.

These cities generally enjoy a high modal split in favour of public transport, and should endeavour to maintain this in order to guarantee sustainable mobility and development.

With a galloping increase in car ownership, coupled with the high renewal investment needs in these countries, the threat of system closures is a primary concern.

In this context, UITP points out that cities cannot be human nor liveable if they are exclusively designed for car travel. In many countries, extensive tramways systems were removed in the 50s and 60s. Realising their errors only two to three decades later, city planners and decision makers re-introduced light rail at significantly higher costs.

UITP's light rail community states the following policy recommendations:

- Tramways are not out-of-date and are no obstacle to transport. The many new systems established in recent years prove that existing tram systems are a solid basis for development.
- Tramways are the only surface mode, that is technologically capable of offering high capacity at reasonable investments and operation costs in dense areas.
- To be sustainable and attractive to investors, cities in Central and Eastern Europe should not close down their systems, but should maintain and modernise them.
- Modernised trams, also called light rail, are not only environmentally-friendly, but also offer a high quality of service to customers and provide cost-effective accessible public transport for all citizens.
- The best strategy for a city with an old tram system is to draft a political and financial transport roadmap, which bindingly states the long-term objectives for the overall transport policy.
- For the most obsolete systems, the investment priority is in infrastructure. This should include the provision of segregated right-of-way and priorities at junctions.
- Starting a pilot line is a proven method to demonstrate undisputedly the efficiency, performance and incremental development potential of modern light rail systems to politicians and the general public.
- Keeping lines open can only be ensured through high system efficiency. To this end, revenue and investment must be politically secured. At the same time, company management must be resolutely oriented towards efficiency and rationalisation.
- The management of a public transport company should be as independent as possible. Political institutions should be restricted to providing an appropriate regulatory framework and to a supervisory role, which requires the least possible interference with the daily operative work.
- In the restructuring phase at least, investments should be supported by significant public funding.
- Competition between several public transport service providers on the same route is contra-productive to efficient public transport.
- Social fares are only justified if they are properly compensated. No company is able to provide a significant part of its production free-of-charge or with strong rebates.
- Cities who successfully transformed their trams into modern light rail systems, as well as UITP, are ready to help and transfer its knowledge and experience.

The city of Dresden is an excellent example of successful and early modernisation strategy. UITP strongly believes in the importance of light rail and its positive contribution to sustainable mobility in the liveable cities of tomorrow, and commits itself to promoting its worldwide development, and in particular to keeping and modernising systems in the Central and Eastern European Countries and in the Commonwealth of Independent States.

Signed in Dresden, Germany on 22 April 2004

**Ingolf
ROßBERG**
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt
Dresden

**Raymond
HUE**
Chairman of the
Light Rail
Assembly

**Wolfgang
MEYER**
UITP
President

**Hans
RAT**
Secretary
General