

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo

Komunikacji Miejskiej proponuje

Jak będziemy jeździć do pracy?

W NASZYM redakcyjnym cyklu „Co o tym sądzisz?” zasięgnięliśmy ostatnio opinii Czytelników o komunikacji miejskiej. Problem to nienowy, lecz dojrzał już do tego, by wreszcie rozwiązać go ostatecznie. Stwierdzamy, że żadna dotąd z ostatnich akcji „Kuriera Szczecińskiego” nie spotkała się z tak żywym odzewem społecznym. Otrzymaliśmy w tej sprawie wiele listów, przeprowadziliśmy kilkaset rozmów telefonicznych. Szczecinianie nie tylko domagali się zdecydowanej poprawy obecnej sytuacji, ale także sami wskazywali konkretne sposoby zaradzenia złu.

NIE były to postulaty nierealne. Przypomnijmy je w skrócie. **Po pierwsze** – rozkłady jazdy (głównie autobusów) muszą być dostosowane do istniejących możliwości taborowych. **Po drugie** – powinno się zlikwidować, przynajmniej na razie, dublujące się linie autobusowe i tramwajowe, pozostawiając tylko jeden środek komunikacji. **Po trzecie** – niezbędne jest wprowadzenie żelaznej dyscy-

pliny ruchu poprzez ścisłe przestrzeganie urealnionych rozkładów jazdy, wprowadzenie rezerwy taborowej na przystankach końcowych i wyeliminowanie przerw śniadaniowych w godzinach szczytu. **Po czwarte** – konieczna jest generalna rewizja sieci komunikacyjnej w mieście, gdyż powstają nowe dzielnice i zmieniają się główne potoki pasażerskie.

(Dokończenie na str. 8)

Trzy tygodnie temu podczas dyskusji zorganizowanej przez redakcję „Kuriera” poświęconej komunikacji miejskiej (jej przebieg zawarliśmy w artykule pt. „Sama diagnoza nie wystarczy”) przedstawiliśmy te propozycje dyrekcji WPKM. Kierownictwo Urzędu Miejskiego poleciło bezwzględne wzięcie pod uwagę tych głosów przy opracowywaniu planu przedsięwzięć usprawniających kursowanie autobusów i tramwajów. Dokument ten jest już gotowy i ma być przedstawiony pod osąd opinii publicznej w kilku większych zakładach pracy. My zaś — zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią publikujemy ów projekt by jak najwięcej osób zapoznało się z nim.

Dyrekcja WPKM proponuje więc m. in.:

▲ **Zawieszenie linii autobusowej nr 53** obsługującej trasę ul. Karola Miarki — ul. Głogowska. Kursuje tu tylko jeden autobus z częstotliwością 17 min. i to tylko w godzinach szczytu. Z linii tej korzysta nieznaczna liczba pasażerów.

▲ **Zawieszenie linii autobusowej nr 63** łączącej Pomorzany ze Stoczną Remontową. W opinii szczytnian jest to jedno z najgorszych połączeń. W trakcie szczytu powinno tu jeździć 5 autobusów (co 11 min.), w praktyce najczęściej 2—3 wozy. Aby przewieźć tu pasażerów, proponuje się uruchomienie nowej linii tramwajowej nr 11 (Pomorzany — ul. Ludowa), którą w szczytle będzie obsługiwało 9 tramwajów z częstotliwością 9—10 min.

▲ **Zawieszenie linii autobusowej nr 66** pomiędzy ul. Kołłątaja a Podjuchami. Jeździ tu 7 autobusów (tylko w szczytle) z częstotliwością 11 min. Jednocześnie dyrekcja WPKM zobowiązuje się do zwiększenia zdolności przewozowej na linii „55”, poprzez skierowanie dodatkowego autobusu. Dodajmy, że obie linie blegną od Basenu Górniczego wspólną trasą.

▲ **Skrócenie trasy autobusów nr 75.** Kursują one obecnie z Krzekowa do Basenu Górniczego. Planuje się skierowanie ich do Dworca Głównego. Przewozy w stronę portu przejmą tramwaje nr 7 i 8.

▲ **Likwidacja „75 bis” z jednoczesną korektą trasy autobusów nr 76.** Po wprowadzeniu tej zmiany mielibyśmy jedną linię łączącą Osiedle „Kaliny” z Nabrzeżem „Ewa”. Z przedstawionego przez WPKM dokumentu wynika, że tu właśnie byłaby najlepsza komunikacja: autobusy co 3 min. w szczytle i co 5 min. w pozostałych porach dnia.

▲ **Zmniejszenie liczby autobusów na linii nr 58** pomiędzy Stoczną im. A. Warszawskiego a Gocławiem. Przewiduje się, że zamiast co 7 min. w szczytle, autobusy kursowałyby co 11—12 minut.

▲ **Podobny zabieg** powinien być zastosowany na linii nr 63 łączącej ul. Kołłątaja z Kościelną. Autobusy jeżdżą tu co 13—14 min., a w przypadku zmiany — co 18 min.

▲ **Ponadto przewiduje się dokonanie korekt rozkładu jazdy na trasach autobusów „60”** (ul. Mieszka I — Stoczną im. A. Warszawskiego) i „67” (ul. Karola Miarki — Stoczną Remontową). Wówczas to częstotliwość zmniejszy się w porównaniu z obecną o 1—2 min.

Wszystkie zmiany mają służyć urealnieniu rozkładów jazdy autobusów. WPKM nie jest w stanie realizować obecnych zadań przewozowych z powodu braku taboru. Każdego dnia na trasy nie wyjeżdża 15—20 jednostek. Pozostają one w bazie z powodu permanentnego braku

części zamiennych (nie wspominamy tu oczywiście o „Jelczach” przechodzących remont kapitalny, czy też kasowanych na skutek całkowitego wyeksploatowania, a których nie ma czym zastąpić).

Zmniejszenie liczby autobusów obsługujących linie w mieście (o 20 wozów, jak wynika z danych WPKM) ma zatem w zasadzie charakter czysto formalny. Obecna sytuacja zostanie po prostu usankcjonowana nowym rozkładem, który będzie realizowany. Pasażerowie będą mieli gwarancję, że autobus przyjedzie na przystanek o podanej godzinie.

Korekta połączeń pozwoli także na lepszą gospodarkę istniejącym taborem. Będzie więcej czasu na remonty i bieżące naprawy. Będzie też pewna rezerwa, która — jak zapewnia dyrekcja WPKM — można zastąpić uszkodzony na trasie autobus.

Inne korzyści wynikające z tych zmian to lepsza komunikacja do Żydowic, między Osiedlem „Kaliny” a Nabrzeżem „Ewa” oraz z Pomorzana do Stoczni Remontowej.

W TRAKCJI tramwajowej przewiduje się mniej zmian. Najważniejszą rzeczą jest uruchomienie nowej linii (oznaczonej numerem 11) która ma zastąpić skutecznie autobus „65”. Pozostałe — dotyczy: ▲ linii nr 4, która ma wrócić na starą, uświęconą wieloletnią tradycją trasę i ponownie połączyć Pomorzany z Dworcem Głównym. Jednocześnie zmniejszy się liczbę pociągów z 17 do 14 w godzinach szczytu.

▲ linii nr 5 i 6, które także będą obsługiwane mniejszą ilością taboru, co w zasadzie nie powinno zmniejszyć częstotliwości kursowania. „Szóstka” już wkrótce powróci na trasę wzdłuż Odry.

Wygospodarowany w ten sposób tabor będzie obsługiwał linię nr 11.

PROCZ tych zmian dyrekcja WPKM proponuje kilka innych przedsięwzięć, które powinny poprawić sytuację komunikacyjną. Chodzi o dalsze konsekwentne rozszerzanie akcji „spłaszczania” szczytów przewozowych, drogą różnicowania godzin rozpoczynania pracy w kolejnych przedsiębiorstwach i instytucjach. Ważne również jest wykorzystanie w okresie zimowym zakładowych autokarów. Akcji tej trzeba jednak nadać inną rangę, by nie skończyło się to wyłącznie na deklaracjach. Celowe jest także wytypowanie kierowców i motorniczych, którzy mogliby zastąpić swych kolegów podczas przerwy śniadaniowej.

* * *

PROPOZYCJE dotyczące poszczególnych linii autobusowych i tramwajowych nie zadowolą wszystkich. Nie można bowiem tańc, że ani zawieszenie linii, ani zmiana częstotliwości kursowania nie poprawią zdecydowanie warunków dojazdu do pracy i do domu. Ponowne zmiany spowodują, że niektórzy z nas będą musieli przesiadać się z autobusu do tramwaju, lub nawet wcześniej wyjść z domu.

Co jednak jest oczywistą odpowiedzią na postulaty i propozycje szczytnian? Przede wszystkim uniknie się tego, co denerwowało nas najbardziej: wyczekiwania na przystanku i zgadywania czy nadjedzie wreszcie autobus, czy też nie. Możemy także przypuszczać — a jest to podstawowym warunkiem proponowanej reformy — że na skutek urealnienia rozkładu jazdy i ścisłej dyscypliny ruchu zmniejszy się zbytek zatłoczenie środków komunikacji miejskiej. Po prostu nie będzie za wielkich kolejek na przystankach.

Projekt zmian proponowanych przez WPKM jest realistyczną próbą optymalnego zaspokojenia potrzeb przewozowych miasta w warunkach niedoboru taboru i części zamiennych. Z chwilą gdy sytuacja się zmieni i zwiększą się dostawy autobusów, powstanie możliwość zrobienia ponownej korekty, tym razem – bardziej korzystnej dla szczecinian. Nikt przecież nie zamierza sieci połączeń komunikacyjnych ani rozkładów jazdy traktować jako sztywnych ram.

Nim opracowanie specjalistów wejdzie w życie, poddane zostanie dyskusji. Nie wątpimy, że szereg dodatkowych pomysłów i propozycji w tej mierze wniosą także nasi Czytelnicy. Pewne jest i to, że ich głosy – podobnie jak przy sporządzaniu omawianego projektu – zostaną uwzględnione.