

Perspektywy dla pasażera

KOMUNIKACJA miejska nas nie rozpieszcza — z tego zdajemy sobie sprawę. Okazuje się, że pasażerską niedolę można także zmierzyć i wyrazić w liczbach. Otóż według normy dla komunikacji miejskiej tabor wykorzystany jest w pełni wtedy, gdy na metr kwadratowy jego powierzchni przypada 8 pasażerów. Nietrudno sobie wyobrazić, że przy takim zagęszczeniu jako tako wygodnie mogą podróżować tylko przedszkolaki. Tymczasem okazuje się, że w godzinach szczytu, kiedy MPK przewozi 37 proc. ogółu pasażerów, tabor wykorzystywany jest w 200 procentach. A zatem 16 osób na metr kwadratowy!

TAKŻE czas przejazdu taborem MPK zdradza stałą tendencję do wydłużania się. Prędkość 18 km na godzinę, z jaką jeżdżą dziś nasze tramwaje, nie

wymaga właściwie komentarza. Zresztą w godzinach szczytu na wet do tej średniej tramwajom daleko.

Pasażerskie lamentsy rozbrzmiewają od dawna, w ostatnich latach wysłuchiwane są jednak z większą uwagą. Problemy komunikacji miejskiej zostały szeroko uwzględnione w programie poprawienia warunków życia w naszym kraju. Widać zresztą efekty: troska o wygodę pasażera zdecydowała o podpisaniu umowy z Berlietem, o podjęciu produkcji „Autosanów”, stanowiących nowoczesną, ulepszoną wersję „Sanów”. Pierwsze dostawy nie zrobiły wprawdzie dobrej reklamy tym autobusom — część wozów wymagała remontu wkrótce po wyjechaniu z fabryczną bramę; dziś tak dramatyczne sytuacje zalicza się już do przeszłości. Resort administracji zapewnia w każdym razie, że producent stara się uwzględnić wszystkie uwagi użytkownika, czyli MPK.

W SUMIE komunikacja miejska dysponuje coraz lepszym taborem. Oprócz „Berlietów” przybywają jej bardzo dobre węgierskie „Ikarusy” oraz nowoczesne tramwaje typu 105-N, stanowiące oryginalną polską konstrukcję i zapewniające stosunkowo wygodną jazdę. W tym roku miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne powinny wzbogacić się o około 200 takich tramwajów — innych się już nie produkuje. Załoga „Konstalu” zapowiada zresztą przekroczenie planu o 40 dodatkowych 105-N. Jednocześnie tegoroczne dostawy autobusów wszystkich typów powinny sięgnąć 1831 wozów.

W rezultacie z taborom nie będzie większych kłopotów. Nie przyniesie to jednak odczuwalnej poprawy — komunikacja miejska oferuje nam bowiem kiepskie warunki podróżowania nie tylko z powodu braku taboru. Rzecz w tym, że rozwój komunikacyjnej sieci, a zwłaszcza tzw. przelotowość tras, nie odpowiadają już potrzebom rozbudowujących się miast. Coraz częściej zaczynają się robić „korki”, a im lżejszy tabor — tym ich więcej.

Z czasem problemy te rozwiąże budowa w największych miastach linii metra, jest to jednak sprawa dalszej przyszłości. Tymczasem trzeba znaleźć rozwiązanie na najbliższe lata i eksperci z Instytutu Kształtowania Środowiska oraz z resortu administracji widzą je... w tramwajach. Z tym jednak, że będzie to tramwaj w nowej wersji.

TRAMWAJ PRZYSZŁOŚCI musi kursować w dzielnicach śródmiejskich na innym poziomie niż pozostałe wozy. Jest to podstawowy warunek dla zapewnienia mu sprawniej jazdy z zakładaną prędkością 26–28 km/godz. Postuluje się zatem przeniesienie linii tramwajowych w centrach miast do tuneli, albo na estakady, w zależności od miejscowych warunków.

Za tramwajem przemawiają głównie niskie koszty rozbudowy sieci. Założenie kilometra linii tramwajowej, łącznie z urządzeniami towarzyszącymi, kosztuje 10–12 mln zł, natomiast budowa kilometra linii metra — około miliarda złotych.

Jeszcze niedawno wydawało się, że tramwaje — a także trolejbusy — przeżywają swój zmierzch. Długość linii tramwajowych kurczyła się systematycznie spadając w roku 1973 do najniższego poziomu 882 kilometrów. Trudno zaprzeczyć, że trakcja tramwajowa ma swoje słabe strony. Głównym argumentem przeciw niej było jednak w istocie rzeczy przeświadczenie, że jest to środek komunikacji przestarzały, nie pasujący do nowoczesnych miast. Dziś zauważa się na całym świecie powrót do rozwiązań uznanych i sprawdzonych. W większości krajów prace nad nowym taborom i trakcją dla komunikacji miejskiej zostały mocno przyhamowane. Do renesansu trakcji elektrycznej przyczynia się poza tym względ na ochronę środowiska. Walka z hałasem i zanieczyszczeniem powietrza nabiera w gospodarce miast coraz większej wagi i komunikacja nie może być z tych starań wyłączone. A trakcja elektryczna nie pozostawia za sobą smugi spalin.

Trolejbusy są najcichszym środkiem komunikacji i chyba przede wszystkim dlatego święcimy ich powrót: w Warszawie uruchomione mają być linie trolejbusowe na trasach Dworzec Południowy — Plac Seczny oraz Placeczno — Konstancin. Stolica, Gdańsk i Lublin otrzymają do końca pięćdziesiątki 300 trolejbusów, zakupionych w ZSRR.

Oczywiście, trakcja elektryczna jest tylko jednym z rozwiązań. W małych miastach będzie się nadal jeździło autobusami, w dużych ośrodkach pozostaną one uzupełnieniem tramwajów i trolejbusów. Dla GOP przewiduje się budowę szybkiej kolei miejskiej.

PROJEKTÓW jest wiele, sprawa najważniejszą pozostaje jednak fakt, że nad problemami komunikacji miejskiej prowadzone są intensywne prace. Dowodzą one zainteresowania tą trudną kwestią, w niemałym stopniu decydująca o poziomie naszego życia. Zwłaszcza, że zgodnie z doświadczeniami innych krajów, rozwój motoryzacji nie odciąża komunikacji miejskiej. Zwiększy tylko stawiane jej wymagania — i o tym także warto pamiętać.

Urszula SZYPERSKA