

# Presja rosnących potrzeb



Jeszcze nie tak dawno mówiło się o pętli „dwójki”, „ósemki” lub „dziewiątki”. Jako pętle określaliśmy po prostu końcowe przystanki autobusowe lub tramwajowe. Dziś słowo to wyszło z użycia, ale w odniesieniu do komunikacji miejskiej pętla może symbolizować rosnące potrzeby zaciskające się na dość skromnych możliwościach. Takie porównanie nasuwa się zwłaszcza w godzinach szczytu, gdy przepełnione autobusy z ledwością zbierają ludzi z przystanków, a często trzeba czekać aż minie nas kilka wozów by do kolejnego jakoś się dostać. W niełatwych warunkach jedziemy do pracy, w niełatwych wracamy do domu, wydaje się nam, że w komunikacji miejskiej dzieje się coś niedobrego.

Obserwacje jednego, dwóch, a nawet większej grupy pasażerów niewiele mogą jednak wyjaśnić. Aktualnie w ciągu doby z komunikacji miejskiej na terenie wielkiego Szczecina korzysta 700 tys. osób. W ubiegłym roku autobusy i tramwaje przewiozły około 230 mln ludzi, ale 8 lat temu było ich tylko 149 mln.

Chociaż od roku 1970 powstało wiele nowych linii, chociaż trudno byłoby znaleźć relacje w komunikacji miejskiej, na których nie uległa zwiększeniu częstotliwość kursów tramwajów lub autobusów, to jednak wrażenie pogorszenia się warunków jazdy nie opuszcza tzw. przeciętnego pasażera. Jest to sąd subiektywny, ale trudno się z nim nie liczyć. Z drugiej strony pasażer rzadko widzi drugą stronę medalu, a bez tego nie sposób racjonalnie wyjaśnić przyczyny aktualnych komplikacji.

## Sposób na tramwaje

Nie trzeba być żadnym specjalistą od organizacji przewozów masowych by wierzyć, że w wielkim mieście o dużym nasłenieniu ruchu pasażerskiego tramwaj zdaje lepiej egzamin od autobusu. Czujemy to wszyscy na własnej skórze, a jednak był okres kiedy specjaliści stawiali na autobus, co m. in. działało hamująco na rozwój trakcji szynowej. Aktualnie nie jest ona w naszym mieście najlepiej rozwinięta. Mamy 11 linii tramwajowych o długości ponad 100 km, ale nie sama długość ma znaczenie decydujące.

Dobrym przykładem charakteryzującym warunki pracy trakcji szynowej jest Brama Por-

towa. Krzyżuje się tu 7 linii tramwajowych, w czasie szczytu w ciągu godziny przejeżdża tędy ponad 160 pociągów, w ciągu minuty prawie 3, czyli jeden tramwaj, co kilkadziesiąt sekund. Wystarczy nawet drobna kolizja, zatrzymanie ruchu na kilka lub kilkanaście minut, a cała organizacja ruchu i precyzyjny rozkład jazdy bierze w łeb. Podobnie jest przy placu Rodła i placu Kościuszki, nieco lepiej przy pl. Żołnierza.

Tych newralgicznych punktów jednak ominąć nie można bowiem szczeciński układ torów tramwajowych jest wyjątkowo sztywny. Z tego powodu na przykład pierwsze poranne pociągi linii nr 8 muszą jechać z Pogodna przez ul. Wielką na Gumieńce. Innej możliwości nie ma. Tęgo typu komplikacji wynikłych z nadmiernie sztywnego układu torów jest mnóstwo.

Drugim grzechem torów tramwajowych jest ich kiepski stan techniczny oraz niedostosowanie do potrzeb nowego taboru. Nowe tramwaje mogą jeździć tylko na tych liniach, gdzie położono nowy tor. Nie ma ich na trasie „dwójki” lub „trójki”, bo na istniejących torach nie mogłyby się minąć. Starych wozów z czasem ubywa, a typ ten już dawno został wycofany z produkcji, co sprawia, że prędzej czy później wszystkie tory będą musiały zostać przystosowane do nowego taboru. W sumie za najpilniejsze zadanie uważa się przebudowę torowisk o długości prawie 50 km. M. in. sakończenie prac przy al. Wyzwolenia pozwoli na wprowadzenie tramwajów typu 102 N lub 105 N na trasę „dwójki” i przedłużenie jej do

Basenu Górnicego. Tej zmiany możemy spodziewać się najwcześniej w 1981 roku.

## Autobusy na kołkach

W dwóch sajezdniach na terenie Szczecina WPKM posiada aktualnie 273 autobusy, służące do obsługi 26 linii, których łączna długość wynosi 315 km. Każda linia posiada rozkład kursów i żeby go dotrzymać na trasie musi wyjechać w szczycie 214 wozów. Jeśli ten warunek ma być spełniony konieczne jest utrzymanie wskaźnika gotowości technicznej na poziomie powyżej 80 proc., co w warunkach każdego przedsiębiorstwa transportowego uważa się za osiągnięcie. W szczecińskim WPKM taki poziom utrzymywano w ubiegłym roku i był on najwyższy w kraju.

W roku bieżącym, a konkretnie w ciągu minionych 3 kwartałów nie można było pokonać napotykanych przeszkód. Niemal przez cały czas z powodu braku ogumienia stoi na kołkach 60 autobusów. W sumie każdego dnia brakuje ponad 30 autobusów wobec czego utrzymanie kursów w zgodzie z rozkładem jazdy jest niemożliwe. Cała nadzieja w tym, że zaopatrzenie w opony po niezliczonych interwencjach ma się poprawić w IV kwartale.

Ogumienie czyli opony, dętki oraz ochraniające to najtrudniejszy, ale nie jedyny z ciężkich kłopotów. Bardzo kiepsko jest z akumulatorami, co nie wróży dobrych prognoz na okres zimowy. Zważywszy, że potrzeby w tej grupie zaspokojone są zaledwie w jednej trzeciej, konieczna jest zdecydowana poprawa tej propleji. W wielu innych porcjach części zamien-

nych występują stale, dotkliwe braki, takie same, z jakimi borykają się wszystkie przedsiębiorstwa transportu samochodowego. Różnica polega na tym, że społeczeństwo odczuwa je inaczej gdy odbijają się na przewozie osób, a inaczej gdy chodzi o ładunki.

Należy również zaznaczyć, że przydziały nowego taboru są bardzo skromne. W roku ubiegłym przybyło 37 autobusów i tyleż skasowano. W roku bieżącym w ciągu 9 miesięcy trzeba było skasować 32 wozy, a otrzymano tylko 23. Do pełnej realizacji przydziału brak jeszcze 17 wozów. To, że na wielu liniach wprowadzano w latach 1977—1978 większą ilość autobusów, poprawiając częstotliwość kursów, było możliwe głównie dzięki poprawie wyników eksploatacyjnych, zwiększeniu gotowości technicznej.

W roku bieżącym, kiedy wozy są nadmiernie przeciążone ulegają one częstszym niż zwykle awariom. Brak w jednej dziedzinie, potęguje niedostatki w innych. Bez zdecydowanej poprawy dostaw nowego taboru oraz zaspokojenia potrzeb w dziedzinie części zamiennych trudno liczyć na autobusy. Koszty ich eksploatacji będą coraz wyższe, a mimo to nie odczujemy wyraźnej poprawy w obsłudze pasażerów.

## Szukać własnych rozwiązań

Nawet pobieżny przegląd warunków funkcjonowania komunikacji miejskiej w Szczecinie

proceedzi do wniosku, że za dynamicznie wzrastającymi potrzebami w dziedzinie przewozów nie nadążały inwestycje zwiększające zdolność przewozową WPKM. Fakt, że już obecnie mówi się o konieczności przebudowy około 50 km torów rodzi pytanie, kto zajmie się tą robotą. Zdolności przedsiębiorstw gospodarki komunalnej są zbyt małe i niewątpliwie będą musiały zostać zwiększone. Trzeba to uczynić tym bardziej że nasz układ torowy, aby mógł być funkcjonalny, wymaga dalszego rozbudowania.

Studia oraz projekty nowych tras są w trakcie opracowywania. Niezależnie od tego, że ten etap wymaga czasu, to należy już dziś myśleć o wykonawstwie nowych inwestycji. Na razie nawet stosunkowo niewielkie choć ważne zadania realizowane są dość opieszale. Od niemal 6 lat trwa modernizacja zajezdni tramwajowej na Pogodnie, jedynej, która przystosowana jest do obsługi nowego taboru tramwajowego. Generalny wykonawca, Nadodrzańskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego obiecuje zakończyć roboty w połowie grudnia. Trudno przystać na ten termin, wszak mogą przyjść chłody i kilkaset osób będzie musiało pracować w zimnych pomieszczeniach.

Przez wiele lat nakłady na rozwój infrastruktury służącej komunikacji miejskiej nie były wysokie, ale nawet wówczas występowały kłopoty z zamianą środków finansowych na konkretną robotę. W najbliższych latach nie sposób nie liczyć się z koniecznością podjęcia daleko poważniejszych zadań. Sęk w tym aby wcześniej przygotowały się do nich organizacje wykonawcze. Jeśli uporządkujemy tramwajowy układ w mieście, co jak wspomniano wiąże się z budową i przebudową linii o długości dziesiątków kilometrów, to znaczna część dzisiejszych przeszkód zostanie w sposób zdecydowany usunięta z drogi.

Te nieodzowne zadania natury inwestycyjnej nie zwalniają kierownictwa WPKM od obowiązku szukania i stosowania własnych doraźnych rozwiązań organizacyjnych i techniczno-eksploatacyjnych, zmierzających do usprawnienia komunikacji miejskiej. Jak stwierdziliśmy w zamieszczonym powyżej rajdzie, rezerwy w tej mierze są znaczne i powinny być w pełni wykorzystane.

G. DOWLASZ