

KOMUNIKACJA MIEJSKA W SZCZECIŃSKIEJ AGLOMERACJI

Zalecony do realizacji przez Biuro Polityczne KC PZPR program rozwoju województwa szczecińskiego i miasta Szczecina w latach 1981—1985 — co podkreślaliśmy już wielokrotnie — uwypukla potrzebę przyspieszenia realizacji wielu przedsięwzięć w gospodarce komunalnej. Jednym z najważniejszych, w odczuciu społecznym, działań usług komunalnych jest komunikacja miejska w aglomeracji szczecińskiej. Dawano temu wielokrotnie wyraz w rozmowach i dyskusjach publicznych. Ostatnio np. w toku kampanii

sprawozdawczo-wyborczej przed VIII Zjazdem PZPR.

W programie rozwoju województwa szczecińskiego zapisano więc m. in.: — Nowe osiedla mieszkaniowe Szczecina i aglomeracji lokalizowane są w dzielnicach odległych od centrów, co zwielokrotnia potrzeby komunikacyjne i wydłuża trasy. Likwidacja obecnych niedomagań wymaga więc:

— Podjęcia budowy nowych tras tramwajowych dla obsługi osiedli mieszkaniowych Szczecina, wybudowania nowej i rozbudowania

jednej z istniejących zajezdni tramwajowych, a także zmodernizowania centralnych warsztatów oraz wzrostu dostaw taboru dla komunikacji miejskiej;

— Wykorzystania dla miejskiego ruchu pasażerskiego linii kolejowej Szczecin Główny — Police — Trzebież;

— Budowy oraz modernizacji stacji obsługi autobusów;

— Kontynuowania budowy powiązania Szczecina z układem komunikacyjnym kraju, wraz z dostosowaniem miejskiego układu komunikacyjnego.

Chociaż lata siedemdziesiąte nie były okresem zastoju inwestycyjno-modernizacyjnego w komunikacji miejskiej Szczecina, to jednak rozwój tych ważnych usług komunalnych wyraźnie nie nadązał za tempem rozbudowy miasta. Do eksploatacji oddano np. dwa lata temu nową zajezdnię i stację obsługi autobusów w Dabiu. Dobiega końca modernizacja zajezdni tramwajowej na Pogodnie. Dysponowanie taborom tramwajowym i autobusowym poprawiło wybudowanie

(Dokończenie na str. 3)

wanie i uruchomienie centrali ruchu przy ul. Mariackiej. Ponadto każdego roku odnawianiu poddawano pewną liczbę kilometrów torowisk tramwajowych, dokonywano zakupów nowych autobusów i niewielkiej liczby tramwajów. Służby drogowe ciągle prowadzą prace modernizacyjne na drogach będących trasami autobusów WPKM.

Jednocześnie, w wyniku oddawania do użytku nowych osiedli mieszkaniowych coraz bardziej oddalonych od centrum miasta, występowało zwiększone zapotrzebowanie na usługi komunikacyjne. Ponieważ do nowych dzielnic nie projektowano linii tramwajowych, doraźnie występujące potrzeby należało zaspokajać przez otwieranie linii autobusowych. Jednak nigdy nie było tych autobusów tyle, aby sprawnie, bez kłopotów mieszkańcy osiedli docierać mogli do pracy. Nie tylko zresztą do pracy, bowiem następstwem rozprzestrzeniania się obszaru zabudowy mieszkaniowej, demograficznego rozwoju i nierealizowania wraz z tym inwestycji towarzyszących (szkolki, przedszkola, szkoły, sklepy) jest odbywanie ciągłych podróży środkami miejskiej komunikacji do śródmieścia. W rezultacie, jeżeli liczba mieszkańców Szczecina wzrosła w minionym dziesięcioleciu o około 15 proc., to przewozy tramwajami zwiększyły się o prawie 33 proc., zaś autobusami prawie o 100 proc. Przybyło natomiast znacznie mniej taboru: autobusów o 70 proc., w stosunku do stanu z 1970 r., zaś tramwajów o ponad 21 proc. Z porównania wynika więc, iż obsługa

tak wielkiej liczby pasażerów następowała poprzez zagęszczenie taboru w tych pojazdach i pogarszanie się warunków podróżowania.

Gdyby nadal pozostawić ten problem samemu sobie, działał na zasadzie dokładania po kilka autobusów na te trasy, które doraźnie tego wymagają, można być pewnym, że prowadzi to będzie do dezorganizacji komunikacji masowej i bardzo wysokich kosztów jej utrzymania. Lansowana przed kilku laty koncepcja ograniczania funkcji tramwajów na rzecz komunikacji autobusowej nie potwierdziła się, wobec stałego niedoboru taboru autobusowego i wysokich kosztów eksploatacyjnych. W założeniach i planach rozwojowych na lata osiemdziesiąte wyraźnie stawia się znów na komunikację tramwajową, zwłaszcza na łączach śródmiejskich z nowymi osiedlami, które można skomunikować przez przedłużenie istniejących torowisk. Projektuje się takie trasy m. in. dla obsługi osiedli Przyjaźni i Kaliny, Kłonowica, Tatrzńskiego i Piastowskiego a także Książąt Pomorskich, Warszawska, Słonecznego i Zdrójów. W rejonie osiedli peryferyjnych oraz do połączeń pomiędzy osiedlami, jako podstawowy środek komunikacji pozostanie autobus.

Za rozwojem linii tramwajowych przemawiają nie tylko praktyczne racje, ale przede wszystkim koszty. Przewóz jednego pasażera tramwajem kosztuje 2,2 zł, natomiast autobusem — 5,4 zł. Tramwaj eksploatowany może być 30 lat, autobus tylko 5 lat. Poza tym nie mamy w kraju nadmiaru autobusów a i ich jakość nie bardzo spełnia wymagania komunika-

cji miejskiej. Gdyby zaś założyć, iż nowe osiedla obsługiwane mają być wyłącznie przez trakcję autobusową to do 500 wozów, które do roku 1985 muszą znaleźć się w eksploatacji w Szczecinie, należałoby dodać jeszcze drugie tyle. Stan taboru musiałby więc wzrosnąć trzykrotnie na przestrzeni pięciu lat, podczas kiedy w ciągu minionych dziesięciu lat wzrósł on jedynie o 70 proc.

Kwestia wyboru trakcji i dostaw taboru odpowiednio do rosnącego zapotrzebowania to jednak dopiero część wielkiego problemu komunikacji miejskiej. Pozostają jeszcze wszystkie sprawy uzależniające właściwe wykorzystanie tego sprzętu. Są to zaś kwestie posiadania sprawnego zaplecza technicznego, bezpiecznych i dostosowanych do nowego sprzętu torowisk tramwajowych. Zwiąszała ten ostatni problem narodził już do tego stopnia, iż wymaga radykalnych rozwiązań. Począwszy od bieżącego roku średnioroczne potrzeby w zakresie przebudowy torowisk wymoszą od 12 do 15 km i budowy nowych w granicach 8—9 km. Możliwości zaś jedynego dotychczas wykonawcy tych robót, tj. Komunalnego Przedsiębiorstwa Robót Inżynierskich wynoszą około 4 km toru rocznie. Jeżeli firma ta podejmując się większego zadania — doceniając potrzebę takiego działania — wówczas wydłużają się terminy.

Remonty bieżące i średnie torowisk wykonują we własnym zakresie ekipy WPKM. Jednakże tu także potrzeby przerastają możliwości i niedzowna stała się pomoc m. in. w dostawach odpowiedniego sprzętu.

Aby w latach osiemdziesiątych

można było mówić o względnie zaspokojeniu potrzeb komunikacyjnych w Szczecinie WPKM musi posiadać do 1985 roku ponad 500 sprawnych autobusów oraz około 500 tramwajów, jak też wszystko to, co umożliwi pełne wykorzystanie tego taboru. Oprócz torowisk muszą to być podstacje zasilające trakcję tramwajową, rozbudowana i unowocześniona zajezdnia w Niemierzynie, rozbudowane centralne warsztaty tramwajowe dostosowane do wykonywania remontów kapitalnych taboru typu 105 N i pochodnych. Na zakończenie budowy i oddanie do użytku stacji obsługi autobusów oczekują też mieszkańcy Polii.

Utrzymanie sprawnej komunikacji miejskiej kosztuje sporo pieniędzy, których przedsiębiorstwo nie uzyska wyłącznie z pobieranych opłat. Przejazdy kosztują drożej niż koszt biletu tramwajowego, czy autobusowego. Dotacje z budżetu państwa będą więc musiały rosnąć. Ale przecież nie tylko o tego rodzaju pomoc chodzi. Dostęp do nowego taboru, wzrost potencjału i możliwości lokowania zleceń na roboty budowlane, specjalistyczne, umacnianie rangi pracownika komunikacji miejskiej i tworzenie atmosfery niezbędności tego rodzaju świadczeń na rzecz społeczeństwa — oto niektóre inne warunki, jakie muszą być spełniane w coraz szerszym zakresie, dla sprawnego funkcjonowania wielkiego organizmu miejskiego. Wszak bezkolizyjne, sprawnie dojazdy setek tysięcy ludzi do codziennej pracy to jeden z podstawowych wymogów rzetelnego wykonywania obowiązków zawodowych.

TADEUSZ ŻYWCZAK