

Radnym ku rozwadze

*Głos Szczeciński nr 42 z 13.02.1985r.*

**Dlaczego**

---

**pociągi**

---

**są puste?**

---

Ruch pasażerski na trasie Szczecin — Police koncentruje się na liniach autobusowych. Pod naciskiem potrzeb WPKM w Szczecinie angażuje na tym kierunku coraz większą ilość taboru, którego nigdy nie było za wiele. Dzieje się to wszystko w sytuacji, gdy jednocześnie linia kolejowa łącząca Szczecin i jego wiele dzielnic z Policami jest w minimalnym stopniu wykorzystana. W dodatku na elektryfikację tej linii wyłożono w minionych latach spore sumy. Nie pierwszy to w naszej rzeczywistości przypadek, że rozwiązania obiektywnie tańsze, ekonomiczne przegrywają na skutek splotu najróżniejszych okoliczności. Jeżeli i nasze zamiary w upowszechnianiu rozwiązań racjonalnych w gospodarce nie mają pozostać pustosłowiem, to m. in. sprawa połączeń komunikacyjnych między Szczecinem i Policami powinna budzić zaniepokojenie.

Studenci Informatyki w ramach działalności koła naukowego latem ubiegłego roku prowadzili badania ankietowe wśród pasażerów aby uzyskać odpowiedź na pytanie: dlaczego kolej przegrywa z autobusami. Młodzi informatycy z Politechniki Szczecińskiej wykonali pracę, która powinna zainteresować instytucje odpowiedzialne za rozwój komunikacji, a także organy administracji państwowej. Fakt, iż zaledwie 8 proc. pasażerów korzysta z pociągu, ze środka lokomocji tańszego i w gruncie rzeczy wygodniejszego jest swoistym paradoksem. Nic jednak nie dzieje się bez przyczyny.

Autobusy w obecnej sytuacji są, dla ludzi wygodniejsze, decyduje o tym gęstość przystanków, ich odległość od osiedli mieszkaniowych, a także częstotliwość kursów. Z pociągami bywa różnie. Po pierwsze kursują rzadko. Ankietowani podróżni skarżą się na punktualność, wielu uważa, iż puste wagony są niebezpieczne z uwagi na bezkarność chuliganów. Jeżeli ktoś nie zdąży na pociąg to pewnie, iż grozi mu poważne spóźnienie do pracy. W przypadku autobusu, który kursuje często, takiego niebezpieczeństwa nie ma. Koniec końców, o wyborze autobusu przez większość decyduje ogólnie pojęta wygoda i nie ma w tym nic dziwnego, że rozwiązanie wygodniejsze musi więcej kosztować. Jednak zasadne pozostaje pytanie o racjonalność utrzymywania czegoś, na co obiektywnie nas nie stać.

Ankietowani pasażerowie mówią m. in. o tym, że kolej cieszyłaby się większym wzięciem, gdyby spełniono szereg warunków. Podam trochę przykładów. Po pierwsze, w godzinach najważniejszych dla pracowników pociągi powinny kursować znacznie częściej, niż obecnie; między 5.30 i 7.30 oraz między 13.30 i 15.30 co 20 minut.

rzyc możliwości dobrego, szybkiego dojazdu do Turzyna i Niebuszewa. Zwraca się uwagę, iż należałoby poprawić stan ulic i chodników prowadzących do wielu stacji, w szczególności dotyczy to Gołęcina, Mścęcina i Glinek. Przydałby się dodatkowy przystanek kolejowy między Skolwinem, a Mścęcinem, a także w rejonie stacji Goław Towarowy. Oprócz dogodnych połączeń ze stacjami i odpowiedniej częstotliwości pociągów potrzebna byłaby dobra informacja o rozkładach jazdy i najwygodniejszych połączeniach między autobusem, a podmiejskim pociągiem.

Nie sądzę aby powyższe sugestie świadczyły o wygórowanych oczekiwaniach, przesokują raczej o racjonalnym podejściu do problemu przez samych pasażerów. Jeżeli w rejonie Polic utworzono by wewnętrzny, dobrze funkcjonujący układ sieci autobusowej uwzględniający przystanki kolejowe, a pociągi kursowałyby w godzinach szczytu co 20 minut, to najpewniej eliminacja bądź znaczne ograniczenie kilkudziesięciokilometrowych kursów autobusowych między Jasienicą i Szczecinem nie oznaczałaby pogorszenia warunków komunikacji. Dałoby to jedynie poważne oszczędności. To prawda, iż z uwagi na ukształtowanie linii kolejowej pociągi nie mogą jeździć zbyt szybko, ale gdyby przyszło do konkretnych rozwiązań, to zapewne można byłoby uzyskać nieco korzystniejszą rezultat. Zresztą i obecnie jeżeli pociąg prowadzony jest prawidłowo, do Polic ze Szczecina docieramy szybciej niż autobusem; w godzinach szczytu różnica na korzyść pociągu jest oczywista, bowiem autobusy są przepełnione, na drogach tłok.

Z punktu widzenia kosztów takie rozwiązania są dowodem rozrzutności. Kolej słabo wykorzystana, bo wozi nieregularnie i rzadko, autobusy wiążą znaczną część zdolności przewozowej WPKM, ale i tak nie mogą sprostać potrzebom Zakłady Chemiczne „Police” wydają ogromne sumy na dowożenie ludzi do pracy wynajmowanymi i własnymi pojazdami. Utrzymywanie takiego stanu rzeczy będzie coraz więcej kosztować. Tymczasem nie słychać aby organy odpowiedzialne za kształtowanie komunikacji mogły zaproponować jakieś nowe, logiczniejsze propozycje. Podjęcie tematu przez studentów świadczy o tym, iż na studiach ekonomicznych nie tracą czasu, że dostrzegają paradoksy gospodarcze i próbują dociec przyczyn.

Wchodzimy w okres dyskusji nad planem pięcioletnim. Myślę, że odpowiednia komisja Wojewódzkiej Rady Narodowej mogłaby bliżej zainteresować się kosztami społecznymi nieracjonalnej komunikacji między Szczecinem i Policami.