

## Buspas i inne nowinki

Często można usłyszeć, że w rozwiązaniach komunikacyjnych Warszawa jest, nie ujmując nic pięknemu azjatyckiemu państwu, „50 lat za Bangladeszem”. Głoszący tę „prawdę” mają poniekąd trochę racji, ale nie do końca, gdyż w niektórych rozwiązaniach drogowych swego czasu dorównywaliśmy nie tylko europejskiej czołówce, a nawet znacznie ją wyprzedzaliśmy. Ot, choćby z buspasami czy wielopoziomowymi skrzyżowaniami.

Dzisiaj, aż trudno uwierzyć, ale pierwsze buspasy miały pojawić się w Warszawie już... 1972 roku. Raptem 10 lat po tym jak uruchomiono pierwszy europejski buspas w Hamburgu w 1962 roku.



**Coraz tłoczniej na ulicach Warszawy - coraz trudniej prowadzić autobusy**

źródło: Gazeta zakładowa MZK - Głos Warszawskiej Komunikacji nr 19/1968

Choć pierwsze rozmowy na temat specjalnych pasów ruchu dla autobusów rozpoczęto jeszcze w 1967 roku, a głównym mentorem dyskusji był popularny stołeczny tygodnik „Stolica”. Niejakim ukoronowaniem kilkuletnich rozmów był artykuł „Droga wolna dla autobusów”<sup>1</sup> zamieszczony na łamach tygodnika pod koniec 1970 roku, w którym proponowano, poparte wstępnymi badaniami m. in. fachowców z Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, utwo-

<sup>1</sup> Tygodnik „Stolica” nr 43 z 25 października 1970 roku, art. „Priorytet dla komunikacji masowej – Droga wolna dla autobusu” – autor Ignacy Golik, strona 2-3, zbiory Mazowieckiej Biblioteki Cyfrowej

zenie pierwszego buspasa w ciągu ulicy Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście. Warto dodać, aby zobrazować już wtedy skalę problemu zatłoczenia ulic, że tamtym czasie, w roku 1970, w szczycie kursowało w/w ciągiem komunikacyjnym ponad 150 autobusów w każdym kierunku w ciągu godziny. Dodatkowo samochody osobowe, ciężarowe czy nawet ciągniki rolnicze z przyczepami. Wszystkich zarejestrowanych pojazdów mechanicznych w Warszawie, łącznie z motocyklami było w 1965 roku ok. 100 tys.<sup>2</sup> (w 2016 roku było zarejestrowanych 1 milion 262 tysiące pojazdów<sup>3</sup> – bez motocykli i rowerów).

Jednak postulat, to jeszcze nie realizacja.

I jak to zwykle bywa w warszawskich warunkach rozgorzała dyskusja na łamach codziennych gazet zwolenników i przeciwników wprowadzenia na Nowy Świat buspasów. Szczególnie donośnym głosem przemawiali przeciwnicy, że przeznaczenie jednego pasa wyłącznie dla autobusów odbije się poważnie na przepustowości pojazdów indywidualnych przez nowoświecki trakt<sup>4</sup>. Dość szybko na stronę przeciwników przeszli kierowcy licznych ministerialnych i urzędniczych limuzyn a za nimi kierowcy taksówek, stwierdzając, że wg wzorców zachodnich osobne pasy dla autobusów wydziela się na ulicach z trzema pasami ruchu, po których kursuje więcej niż 60 autobusów w jednym kierunku w ciągu jednej godziny a w Warszawie jest sporo takich ulic, aby prowadzić eksperymenty. Szczerze mówiąc, dopiero miało być dużo ulic z trzema pasami, gdyż dopiero rozpoczynano przebudowę Alej Jerozolimskich, Grochowskiej, itd., ale to już szczegół.

I chcąc nie chcąc, pod wpływem społecznej presji fachowcy z Wydziału Komunikacji Urzędu miasta wraz ze specjalistami z MZK, którzy jako pierwsi zaproponowali buspasy, przygotowano nowy projekt przewidujący wydzielenie pasów ruchu na trzech innych śródmiejskich ulicach. M. in. wzdłuż ulicy Marszałkowskiej od Al. Jerozolimskich do Królewskiej, ale tylko po stronie w kierunku Żoliborza. Ustalono oznakowanie poziome i poprzeczne, że mają być jak najbliżej krawężnika, ale na przeszkodzie do realizacji stanęło ustalenie czy mogą jeździć także po innych pasach czy tylko po wyznaczonym i czy należy na pas wpuścić taksówki, pojazdy uprzywilejowane i jak autobusy mają wjeżdżać na pas np. z zatoczek przystankowych. Wydawać by się mogło, że to naprawdę błahostki i nic nie stanie na przeszkodzie, aby wiosną 1972 pomknęły autobusy po buspasach. Błahostki z czasem przeistoczyły się w niemałe problemy jak np. konieczność zmiany kodeksu drogowego, wprowadzenia nowych znaków drogowych czy bardzo istotnej sprawy jak wysokość mandatu za wjechanie na buspas innego pojazdu niż autobus. Proble-

---

<sup>2</sup> Tygodnik „Stolica” nr 11/1966 art. „Kształtowanie głównych węzłów komunikacyjnych Warszawy” – relacja z dyskusji w redakcji gazety

<sup>3</sup> Źródło: <https://smoglab.pl/warszawa-ma-prawie-dwa-razy-wiecej-zarejestrowanych-pojazdow-na-km2-niz-krakow-wroclaw-i-berlin/>

<sup>4</sup> Express Wieczorny nr 304 z 24 grudnia 1971 roku, art. „Pasy jezdni wyłącznie dla autobusów”

mem było ustalenie - za co mandat, za ile, itd. Potrzebne były uzgodnienia na wysokich szczeblach, a nawet w Sejmie, gdyż zmiany w kodeksie drogowym wprowadza się ustawą sejmową.

Rozmowy, uzgodnienia trwały kolejne miesiące i lata i w efekcie we wprowadzaniu buspasów Warszawa wypadła ze ścisłej europejskiej czołówki. Mimo, że miasto wypadło z czołówki, to nie wypadli z niej fachowcy z MZK, którzy mimo różnych sprzeciwów wraz z Politechniką Warszawską zaczęli prowadzić na wpuł legalne badania i obserwacje nie tylko planowanego oficjalnie buspasa na Marszałkowskiej, ale także na innych ulicach. Dzięki uporowi i pewnemu wizjonerstwu udało im się stworzyć wydzielony pas dla ruchu autobusów przy okazji przebudowy placu Dzierżyńskiego (dzisiaj Bankowego) w grudniu 1974 roku.

## PRZEZ PLAC DZIERŻYŃSKIEGO INACZEJ



**P**rzez pewien okres czasu na pl. Dzierżyńskiego trwały intensywne prace przy usprawnieniu ruchu kołowego oraz jego oświetleniu. Efektem tych prac jest utworzenie dwóch wydzielonych pasów ruchu dla autobusów miejskich oraz ustawienie sześciu masztów latarni.

Po środku placu wybudowano długą wyspę, przy której na utworzonym pasie tylko dla pojazdów komunikacji zbiorowej zatrzymują się autobusy „B”, 166 i 366 jadące ze Śródmieścia przez plac w kierunku Woli — skręcające w lewo. Wybudowanie tego pasa pozwoliło na odblokowanie ruchu dla samochodów jadących w kierunku Żoliborza. Obecnie nie występuje już konieczność zmiany pasa z prawego na lewy aby móc na skrzyżowaniu skręcić w lewo. Prosto z ul. Marszałkowskiej autobusy wy-

mienionych linii wjeżdżają na wydzielony pas wzdłuż środka pl. Dzierżyńskiego i po zabraniu pasażerów z nowej wyspki kierują się w linii prostej od razu na skrzyżowanie. Pas poprzedni na wschodnim skraju ulicy wzdłuż krawężnika jest również pasem wydzielonym, z którego korzystają autobusy jadące w kierunku Żoliborza. Jest to pierwszy w stolicy wydzielony pas na jezdni przy krawężniku z przeznaczeniem wyłącznie dla autobusów.

Ponadto, jak już wspomniałem na placu Dzierżyńskiego ustawiono sześć masztów latarni, z których światło rozproszyło w końcu panujące tu dotychczas ciemności. Jazda wieczorem jest więc przyjemniejsza i bardziej bezpieczna. Konkludując trzeba stwierdzić, że cała operacja poziomej segregacji ruchu miejskiego w tym rejonie pozwoliła na jego usprawnienie jedynie w obrębie samego placu, lecz nie zmieniło to w niczym sytuacji na skrzyżowaniu. Trudności jakie występowały przy skręcaniu w lewo wyjeżdżając z placu w kierunku Woli oraz z Żoliborza w kierunku Pragi pozostały nadal. W dalszym ciągu przy tego rodzaju manewrach traci się dużo czasu.

W celu poprawienia tej sytuacji „Życie Warszawy” proponuje wszystkim zmotoryzowanym, którzy z ul. Marszałkowskiej zmierzają na Pragę przez Trasę W-Z, wygodniejszą drogę przez ul. Królewską, pl. Zwycięstwa, Mollera do zjazdu w Tunel. Redakcja „TRAS” dołącza się do tej propozycji.

Foto: A. Markiewicz

Foto: A. Markiewicz

TADEUSZ BORCZAK

### Trasy nr 24 z 25 grudnia 1974

Pierwsze obserwacje działającego buspasa, mimo, że był to właściwie „mini pasbusik” o długości zaledwie 600 metrów to zapoczątkował on budowę wieloletniego harmonogram wprowadzania buspasów na ulice Warszawy do

końca lat 70-tych. Niestety, jak wiele innych pomysłów pozostał tylko w formie pożółkłego papieru.

A będąc już przy buspasach warto odnotować fakt, że potrzebę ich wytyczenia, mimo, iż nie było w Warszawie jeszcze ani jednego i nie wiadomo było czy się w ogóle sprawdzą, przewidzieli takowe w 1971 roku projektanci wówczas bodajże największego w Polsce węzła komunikacyjnego, jakim miał być plac Zawiszy. Patrząc na makietę przyszłego skrzyżowania trzeba powiedzieć, że robi ona wrażenie i na dzisiejszych projektantach dróg i mostów. Trzy poziomy estakad, tuneli miały początkowo (po I etapie realizacji – bez rozbudowy zach. Alej) w ciągu godziny przepuszczać przez „skrzyżowanie” ponad 13 tysięcy pojazdów. Docelowo, po realizacji wszystkich dróg wyjazdowych z Warszawy (Al. Krakowskiej, Al. Jerozolimskich, itd.) przez węzeł miało w ciągu godziny przejeżdżać nawet 20 tys. pojazdów. Co ciekawe, projektanci zostawili miejsce na rozbudowę „skrzyżowania” w przypadku zapotrzebowania na zwiększony potok... autobusów miejskich. Tak, tak – nie ma pomyłki, właśnie autobusów miejskich, gdyż w początkach lat 70-tych władze miasta planowały dynamiczny rozwój trakcji spalinowej – autobusów miejskich i wypieranie ze Śródmieścia tramwajów. Przynajmniej do czasu wybudowania trzech linii metra (dwóch w osi północ-południe – wzdłuż Marszałkowskiej i Towarowej i w osi wsch.-zach. - wzdłuż Alej). Najciekawsze, że plan częściowo zrealizowały m. in. poprzez rozbudowę zajezdni autobusowych, krańców czy zwiększenie ilości taboru. Buspasy miały być jednym z elementów usprawniających zwiększony ruch autobusów, szczególnie w śródmieściu miasta.

No cóż, miały być.

Włodzimierz Winek (wiwo) wrzesień 2018r.

