



15

NOWY PORT

1294

Projekt miejski

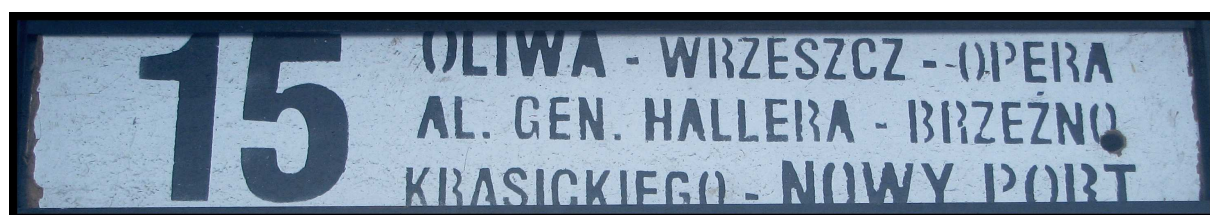
Ćwiczenie w interpretacji środowiska zurbanizowanego



Filip Duda

Łukasz Konkel

Piotr Sztok



1. Wstęp

Wydawać by się mogło, że tramwaj sam w sobie nie jest dla zwykłego człowieka czymś interesującym, szczególnym; czymś co przyciąga wzrok, fascynuje. Jego widok na ulicach większych miast jest dla ich mieszkańców czymś powszednim. Tramwaj stał się stałym elementem zurbanizowanego krajobrazu, w którym przyszło nam żyć. Wtopił się w naszą codzienność, w pewien sposób zespolił się z otoczeniem.

My, jako geografowie społeczni dostrzegamy jednak jego specyfikę, to, że diametralnie różni się od innych dostępnych w Gdańsku środków komunikacji miejskiej. Patrzymy na niego inaczej. Może dlatego, że w miejscowościach, z których pochodzimy tramwajowa komunikacja nie istnieje. Tramwaj jest dla nas w pewien sposób intrygujący, zajmujący, nie pozwala na przejście obok niego obojętnie.

Pisk kół, iskrzenie pantografów, trzask otwieranych drzwi, klekot metalowych elementów, skrzypienie przy skręcaniu na łukach - tych wszystkich dźwięków możemy doświadczyć w trakcie jazdy tramwajem. Wewnątrz większości polskich tramwajów (nie ma się co okłamywać – w dużym stopniu są to nadal pojazdy stare, mające 25 i więcej lat) czujemy każdą nierówność szyn, słyszymy świst powietrza przechodzący przez nieszczelne okna, nieporównywalny z niczym innym warkot silnika, przeciążenia przy gwałtownym hamowaniu i ruszaniu. Tramwaje niejednokrotnie przejeżdżają pomiędzy budynkami, niekiedy tylko w 2 – 3 metrowej odległości. Wielokrotnie przekraczając torowisko, gdy tramwaj przejeżdża blisko nas czujemy wstrząsy podłoża.

Takich wrażeń przysparza tylko tramwaj. Dla jednych zniechęcający dla innych pasjonujący, a dla większości normalny środek komunikacji, stający się tak powszednim, że wielu ludzi przestaje zauważać jego charakterystyczne cechy.

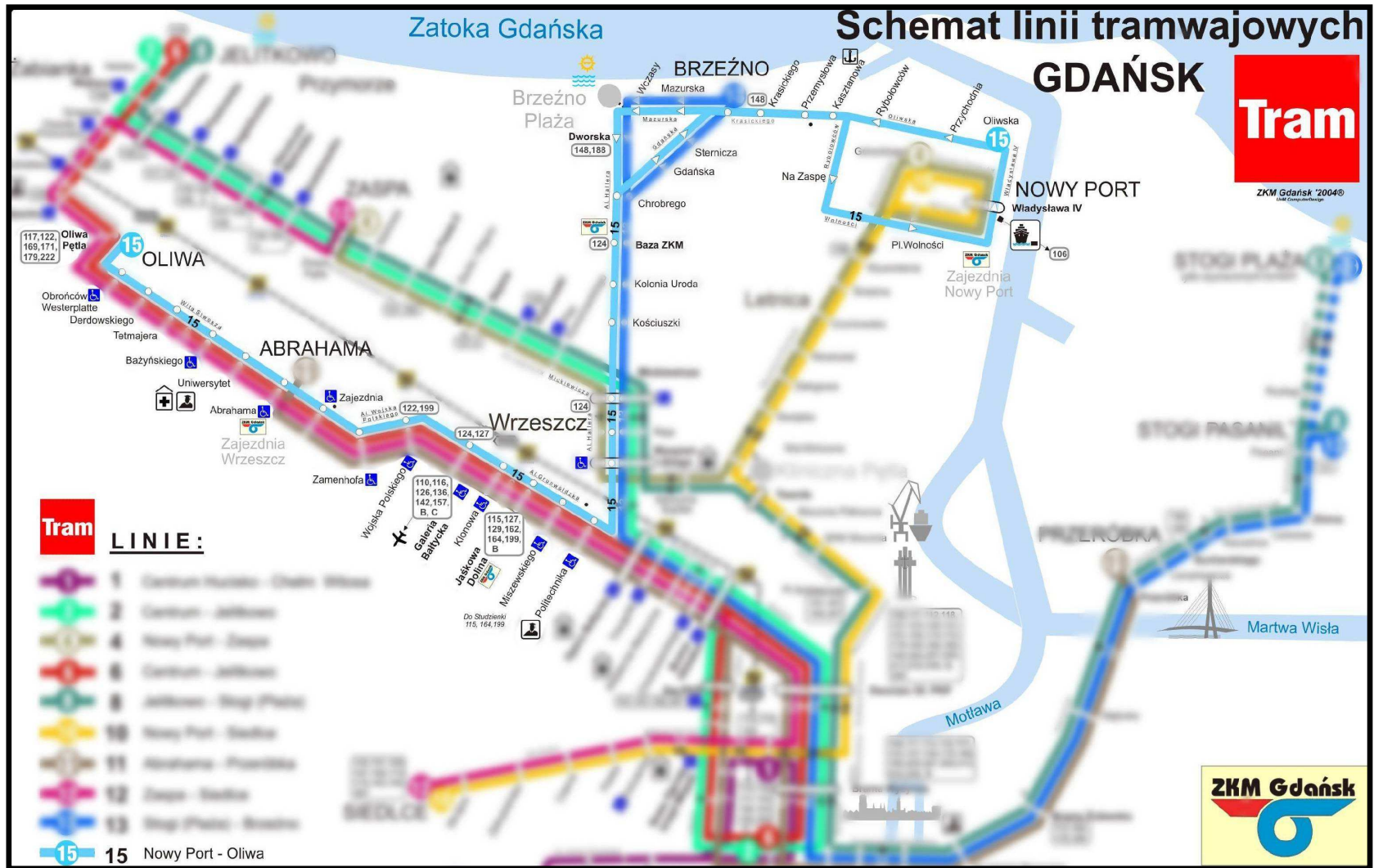
Za cel naszych badań obraliśmy linię tramwajową nr 15. Cechą, która wyróżnia ją spośród wielu innych istniejących w Gdańsku, jest jej przekrojowy charakter. Podróżują nią ludzie z wielu dzielnic, w różnym wieku, reprezentujący wiele środowisk.

I tak rozpoczynając kurs od „willowej” Oliwy kierujemy się najpierw do Wrzeszcza, który przeradza się powoli w centrum (nie tylko handlowo – usługowe) całego

miasta. Skręcając z Alei Grunwaldzkiej w Aleję Gen. Józefa Hallera po kilkunastu minutach docieramy do Brzeźna – już wyraźnie mniej zamożnej i uboższej pod względem architektonicznym dzielnicy, mającej po części charakter kąpieliska morskiego. Ostatnim etapem trasy jest Nowy Port. Tu tramwaj kluczy wąskimi niemal wyludnionymi uliczkami pośród zaniedbanych kamienic i szarych bloków. Tramwaje linii numer 15 w przeciwieństwie do wielu innych nie zatrzymują się na pętli pod koniec swojej trasy, tylko objeżdżają Nowy Port dookoła i powracają ponownie w kierunku Oliwy. Trasa do Nowego Portu liczy sobie 13,9 km, natomiast z Nowego Portu do Oliwy 13,7 km.



Wnętrze tramwaju nr 15



źródło: <http://www.zkm.pl/visualsys/> ; wypreparowanie linii 15 – opracowanie własne

2. Historia

Elektryfikację sieci tramwajowej w Gdańsku rozpoczęto w 1896 r. (od 1873 r. funkcjonowały tramwaje konne). Wybrana przez nas trasa „piętnastki” tworzona była wieloetapowo. W 1900 r. nowopowstałe przedsiębiorstwo *Danziger Elektrische Strassenbahn* otworzyło dwie linie z Wrzeszcza do Brzeźna i z Brzeźna przez Nowy Port do Stoczni. Już w 1926 r. w Nowym Porcie zbudowano dwie pętle uliczne: „mniejszą” dla linii z Centrum i „większą” dla linii z Brzeźna. Cztery lata później uruchomiono nową trasę od alei Zwycięstwa poprzez aleję Hallera i ulicę



Tramwaj widoczny na zdjęciu jeździł albo na linii Brzeźno - Nowy Port - Broschkischer Weg (dzisiejsza ul. Wiślina) - Kassubischer Markt, albo na albo na uruchomionej w maju 1901 linii Wrzeszcz - Brzeźno - Nowy Port, która przy kościele Wniebowstąpienia miała swój przystanek końcowy; zdjęcie może być datowane w przybliżeniu na lata 1901-1903

źródło: <http://www.rzygacz.webd.pl/index.php?id=12,294,0,0,1,0>

Mickiewicza do pętli na skrzyżowaniu alei

Legionów z ulicą Kościuszki.

W 1935 roku otworzono nową zajezdnię tramwajową we Wrzeszczu przy ulicy Wita

Stwosza. W czasie II Wojny Światowej tramwaje kursowały

względnie regularnie, ale po ostrzelaniu przez wojska radzieckie elektrowni miejskiej na Ołowiance nastąpiła przerwa w dostarczaniu zasilania i tramwaje przestały kursować. Podczas walk zostały użyte jako barykady i większość z nich uległa całkowitemu zniszczeniu. Po wojnie rozpoczęto odbudowę infrastruktury, zakończono ją w 1947 r., jednocześnie zakładając nową trasę do Sopotu. W 1948 roku w Oliwie otworzono nową pętlę przy skrzyżowaniu Alei Grunwaldzkiej z ulicą Opata J. Rybińskiego, likwidując jednocześnie pętlę na Starym Rynku Oliwskim. W 1959 r. ponownie rozszerzono linię o torowisko od ulicy Mickiewicza do pętli przy ulicy Kolonia Uroda przez aleję Karola Marksa, obecnie Hallera. W roku 1960 przedłużono torowisko od Koloni Urody do Brzeźna.

3. Dziennik pierwszego z przejazdów tramwajem linii 15.

6 listopada 2008

Dziś odbywamy pierwszy przejazd tramwajem linii 15, który wybraliśmy na ten projekt. Ruszamy z pętli w Oliwie kursem o godzinie 14.32.

Pojawiliśmy się na przystanku obok pętli o 14.30; na torach po drugiej stronie oczekują dwie „piętnastki” ciekawie którą pojedziemy - tą w gdańskich barwach czy granatową z reklamą? Wolelibyśmy raczej tą granatową, ma stare wygodniejsze siedzenia. Jest 14.32, żaden ze składów nie rusza. O godzinie 14.34 na przystanek podjeżdża ten z reklamą. Wsiadamy do drugiego wagonu i zajmujemy w trójkę miejsca jedno za drugim zaczynając od ostatniego. W Oliwie wsiadło niewiele osób, większość odjechała tramwajem linii 12 parę minut wcześniej. Następny przystanek jest też prawie pusty, gdy odjeżdżamy część siedzeń nadal pozostaje wolna. Pasażerowie to na tę chwilę kilku emerytów, a także dzieci, prawdopodobnie ze szkoły podstawowej, z wielkimi tornistrami. Nic specjalnego się nie dzieje, młodszy głośno rozmawiają, starsi patrzą w okna. O 14.36 dojeżdżamy do kolejnego przystanku, wsiada kilka osób, ale już na następnym do tramwaju wpada grupa rozwrzeszczanych nastolatków – prawdopodobnie gimnazjalistów. Większość wsiadła w pierwszy wagon, ale do naszego też niemało. Znaczna część nie ma gdzie usiąść. Przystanek przy rektoracie naszej uczelni: o dziwo nie ma studentów, ale pewnie na następnym – koło Biblioteki Głównej - będzie więcej. Na przystanku ‘Uniwersytet’ wsiada 6 studentek, po wsłuchaniu się w ich rozmowy można domyślać się, że studiuje na pierwszym roku. 14.42 - przystanek ‘Abrahama’ – chyba w pobliżu jest jakaś szkoła, bo do wagonu wsiadło kilkunastu nastolatków i zrobiło się ciasno. Na kolejnym przystanku jeden z nas ustępuje miejsca starszej pani, która kaszląc i chrząkając oparła się o siedzenie – aluzja była oczywista. Ruszamy z przystanku ‘Wojska Polskiego’. Na kolejnym przystanku – vis a vis Galerii Bałtyckiej dosiadła się znaczna grupa osób, ale sporo osób też wysiadło. Ustępujemy miejsc dwóm emerytkom. Po drodze na następny przystanek pokonujemy dwa ostre łuki, tramwaj przejeżdża bardzo blisko pobliskich kamienic. Kolejny przystanek 14.50; Ruszamy. Dojeżdżamy pod G.H. Manhattan - sporo ludzi wysiadło, sporo wsiadło - bilans bliski zeru. Bardzo ciasno. ‘Gdzie oni wszyscy jadą?’ – pyta jeden z nas. Przystanek ‘Miszewskiego’ – bliskość Politechniki można poznać po dużej ilości studentów

wsiadających do 'piętnastki'. Drzwi strasznie hałasują, co zaczyna nam powoli przeszkadzać – chyba są uszkodzone. Następny przystanek jeszcze bliżej PG, zrobiło się bardzo ciasno. Zaczyna padać deszcz. Tramwaj przejeżdża przez ulicę, ale jest korek, więc musimy się zatrzymać. 'Wyspiańskiego' o dziwo trochę ludzi wysiadło, zrobiło się znośniej. Jest 14.57. Nagle wszyscy zaczęli spoglądać na siebie – coś zaczęło bardzo brzydko pachnieć. Koło ledwo trzymającego się na nogach mężczyzny z przodu zaczyna robić się wolna przestrzeń. Wiadomo już, że to on jest źródłem nieprzyjemnej woni. Staramy się mu zbytnio nie przyglądać, zauważyliśmy tylko, że ma długą pożółkłą brodę, podarte i ubłocone spodnie i kurtkę w jaskrawych zielono-różowych kolorach, która lata swojej świetności ma dawno za sobą. Przystanek 'Kościuszki' – wiele ludzi opuściło tramwaj. Udało się nam ponownie usiąść. W wagonie nie ma już dzieci, pozostali tylko studenci i emeryci. Za nami jakaś pani opowiada drugiej, jaki to jej wnuczek wspaniały. Nagle zabudowania zaczęły się przersedzać, po jednej stronie torowiska rosną krzaki. Po kilku minutach dojechaliśmy do Brzeźna. Na pierwszym przystanku w Brzeźnie wysiadła połowa ludzi z wagonu, pozostaliśmy my i osoby w większości starsze. Pętla Brzeźno, na przystanku prawie pusto. Widać nadmorski las, to chyba przebiegająca najbliższej morza linia tramwajowa w kraju. Dziwi pustka w tramwaju, a przecież jeszcze jedna spora dzielnica została. Wjeżdżamy na wiadukt po uprzednim postoju na kolejnym przystanku, gdzie tylko wysiadła jakaś kobieta. Z wiaduktu jest piękny widok na port i Westerplatte, ale prawie wszyscy patrzą w dół, gdzie na wielkim placu stoją setki nowych samochodów. Są to chyba auta japońskich marek, więc raczej zostały sprowadzone statkami do Polski. Rozmarzeni nie zauważamy nawet, kiedy tory wchodzi na ulicę. Nowy Port. Nawet nie mieliśmy pojęcia, że w Gdańsku znajdują się takie miejsca. Nie ma tutaj w niektórych miejscach nawet wydzielonych przystanków – tramwaj zatrzymuje się na środku ulicy. Wsiadają dwie osoby: niski mężczyzna z ogromnym czarnym wąsem i starsza kobieta w berecie.

Przez wąskie uliczki Nowego Portu jedziemy bardzo powoli. Pomimo, że zatrzymywaliśmy się na kilku przystankach wsiadło tylko kilka osób. Na przystanku 'Przychodnia' po raz pierwszy od dłuższego czasu wsiadło więcej osób. Tramwaj zrobił pętlę i ponownie jedziemy w kierunku Brzeźna. Na pętli w Brzeźnie wsiadło kilka osób. Tramwaj wraca przez Brzeźno inną trasą. Przebiega ona bezpośrednio pod oknami kilku ustawionych w szeregu niskich bloków. Na kolejnym przystanku - przy akademikach wsiadło kilku studentów, trójka z nich ma na ramionach wielkie

teczki, które ledwo co przeszły przez drzwi. Na przystankach wzdłuż Alei Hallera ludzie wsiadali grupami, po kilka na każdym z nich, nikt nie wysiadł. Przystanek 'Kościuszki' znów robi się coraz tłoczniej, w końcu to już 15.40. Minęło 5 minut, przystanek 'Miszewskiego' – wysiadamy.



Wnętrze „piętnastki” na al. Wojska Polskiego

4. Obserwacja

Obserwacja uczestnicząca była główną metodą badawczą, której używaliśmy. Aby ją wykorzystać kilkunastokrotnie przemierzaliśmy tramwajem linii 15 jego trasę w całości lub w większych fragmentach, o różnych porach dnia, z czego najwięcej w 'godzinach szczytu' rannego (7.00 – 9.00) i popołudniowego (14.00 – 17.00). Wykonaliśmy również przejazdy pierwszym z tramwajów w ciągu dnia (4.56) oraz ostatnim (23.27), a także kilka przejazdów w weekendy. Staraliśmy się zajmować miejsca w różnych częściach pojazdu, w taki sposób by widzieć największą jego

część (na końcu, lub na stojąco). Mamy nadzieję, że metoda „obserwacji uczestniczącej” ochroniła nas od tzw. „perspektywy badacza” (zbyt dużego dystansu do obserwowanego miejsca, uniemożliwiającego dostrzeżenie pewnych jego cech). Łącząc role obserwatora i uczestnika staraliśmy się z jednej strony zachować pewien umiarkowany dystans do otoczenia, natomiast z drugiej niemożliwym było nie przyswojenie sobie pewnych fundamentalnych cech grupy, w której się znaleźliśmy. Pomimo subiektywnego doświadczania rzeczywistości chcieliśmy utrzymać obiektywizm opisu. Chociaż byliśmy zaangażowani, naszą intencją było zachowanie neutralności analizy.

5. Ankieta

Udało nam się przeprowadzić 34 ankiety, większość z nich w godzinach szczytu. Niestety pasażerowie byli raczej niechętni do pomocy. Odmowę wypełnienia ankiety tłumaczyli najczęściej brakiem czasu gdyż – jak twierdzili – zaraz wysiadają. Większość osób, które zgodziły się na wypełnienie ankiety to osoby stosunkowo młode: uczniowie i studenci.

Ankiety składały się z 11 zamkniętych pytań pojedynczego i wielokrotnego wyboru, dostarczających nam różnego rodzaju informacji o pasażerach, jak: wykształcenie, zawód, przystanek docelowy, jak często i dlaczego korzystają z tramwaju linii 15 oraz przede wszystkim ich odczucia odnoszące się do tramwaju jako miejsca oraz do mijanego otoczenia. Naszym zdaniem anonimowa ankieta jest dość obiektywną metodą badawczą. Trzeba zwrócić jednak uwagę na to, że przebadana przez nas grupa była dość niewielka i być może okazała się nie w pełni reprezentatywna.

6. Rozmowy

Wewnątrz tramwaju udało się nam porozmawiać z 2 osobami: parą studentów Politechniki Gdańskiej dojeżdżających na uczelnię do akademika w Brzeźnie. Pytania, które zadawaliśmy dotyczyły tego jak pasażerowie odbierają przejazd tramwajem, jego wady i zalety, wypytywaliśmy dodatkowo o to, co chcieliby zmienić w miejskiej komunikacji tramwajowej.

7. Wnioski z obserwacji

Pierwsze przejazdy przeprowadzone pod kątem obserwacji były dla nas nowym doświadczeniem. Po wejściu do pojazdu staraliśmy się zajmować takie miejsca, które pozwoliłyby na dokładną obserwację. O ile w czasie wieczornych kursów udawało nam się to bez problemu, o tyle w godzinach szczytu rannego i popołudniowego było to często niewykonalne. Aby wsiąść do tramwaju musieliśmy przepychać się przez tłum, który wcale nie był chętny, by odstąpić nam chociaż trochę miejsca. Gdy wreszcie drzwi się zamykały zarówno my jak i reszta pasażerów, która nie miała się czego złapać ledwo utrzymywała równowagę podczas ruszania z miejsca. Już po kilku minutach jazdy wszyscy zaczęli odczuwać znużenie. Niemiłosierny ścisk, zaduch, nieprzyjemny zapach, i inne tym podobne wrażenia zmysłowe przyczyniały się do jego potęgowania. Słychać było jakieś pojękiwania, chrząkanie i inne odgłosy niezadowolenia. Większość pasażerów milczała, ale od czasu do czasu dochodził do nas podniesiony głos zdenerwowanych ludzi: a to jakaś starsza kobieta strofowała dwóch nastolatków, że nie ustąpili jej miejsca, a to przedzierający się do wyjścia, zdenerwowany człowiek w roboczym drelichu przeklinał pod nosem, lub dzieci zaczęły się skarżyć swojej mamie, że nie mają ochoty dalej stać. Takie sytuacje były powszechne w tramwajach, którymi jeździliśmy.

Największe jednak zamieszanie wywoływali ludzie chcący skasować bilet. W zatłoczonym tramwaju można zaobserwować dwa rodzaje swoistej 'taktyki' używanej przez nich: część osób przedziera się przez rozwścieczony niemalże tłum do najbliższego kasownika. Inni zaś podają bilet sąsiadowi do skasowania, ten nieraz nie jest w stanie go skasować, więc podaje go następnemu pasażerowi. Czasami taki łańcuch rozciąga się na pół wagonu, powodując spore zamieszanie i hałas. Nadmierny ścisk determinuje fatalny nastrój osób znajdujących się w tramwaju. Człowiek, aby funkcjonować potrzebuje indywidualnej – mniejszej lub większej – przestrzeni. To leży w jego psychice. W sytuacji, gdy obszar, na którym musi funkcjonować jest bardzo ograniczony, rodzi to frustrację i przyczyna się do powstania całej gamy negatywnych zachowań, z nieuprzejmością na czele. Człowiek zaczyna myśleć o sobie i swoich osobistych potrzebach, w których realizacji przeszkadzają mu inni.

Opisane wyżej zdarzenia obserwowaliśmy tylko w godzinach szczytu, na odcinku trasy, prowadzącym z Oliwy do Brzeźna. Gdy wewnątrz tramwaju było luźniej z twarzy części ludzi wyczytać można było pewną apatię, zobojętnienie. Przeważnie znaczna część pasażerów nie rozmawiała z nikim, była skupiona na jakimś nieokreślonym punkcie wewnątrz pojazdu. Byli to najpewniej stali pasażerowie, którzy przywykli już do mijanego za oknem krajobrazu, a ich uwagę zajmowało zapewne to, co będą robić po opuszczeniu pojazdu, czy to w pracy, w szkole, czy w domu. Zdawali się go nawet nie zauważać lub nie zwracali na niego uwagi. Inną grupę stanowiła młodzież, wsiadająca najczęściej większymi grupami. W tramwaju natychmiast robiło się gwarno i bardziej ruchliwie, po prostu weselej.

Wieczne przejazdy wyglądały zupełnie inaczej niż te w ciągu dnia. Z łatwością można było znaleźć siedzące miejsce, lub stanąć tam, gdzie miało się na to ochotę. W Oliwie do wieczornych tramwajów wsiadali głównie młodzi, dobrze ubrani, głośno rozmawiający ludzie, dojeżdżający zapewne do rozsianszonych po Gdańsku klubów. Po zjeździe z Alei Grunwaldzkiej w kierunku Brzeźna dało się zaobserwować stopniowe wyludnianie się tramwaju, który coraz bardziej pustoszał w miarę zbliżania się do Nowego Portu. Nie jest to dziwne, gdyż dzielnica ta nie oferuje wielu atrakcji, tym bardziej późnym wieczorem, a ponadto nie ma opinii najbezpieczniejszej. Zapuszczanie się tam po zmroku, nawet jako pasażer tramwaju nie należy do przyjemności.

Podróżując nocą udało się nam zarejestrować zupełnie inne bodźce niż te, które odbieraliśmy za dnia. Słyszeliśmy świst wiatru uderzającego o mknący tramwaj. Motorniczy w czasie najpóźniejszych kursów pozwalali sobie na trochę więcej i jeździli naprawdę szybciej niż zwykle. Wrażenie było niesamowite, gdy ze zdwojoną siłą odczuwaliśmy każdą nierówność torów. Uczucie przyspieszania i zwalniania było również dużo wyraźniejsze. Często całe ciało wbijało się w twarde siedzenia, by po chwili gwałtownie się z niego zsunąć. Tak szybka jazda powoduje, że pojazd dociera do poszczególnych przystanków szybciej, niż jest to planowane w rozkładzie. Kiedyś pewna dziewczyna wsiadając do tramwaju, powiedziała na cały głos, że chyba pierwszy raz tramwaj przyjechał za wcześnie. Jak widać, czasami zdarzają się jednak sytuacje, w których na punktualność komunikacji miejskiej nie można narzekać. Po zmierzchu, w pustym tramwaju bardziej daje się we znaki trzask zamykanych i otwieranych drzwi. Tylko wtedy można w pełni zauważyć, że cały

tramwaj wydaje z siebie masę różnorodnych dźwięków: od wszechobecnych, głuchych stuków, przez bliżej nieokreślone piski aż po nie dające się pomylić z żadnymi innymi trzeszczenia, syczenia, gwizdy i pomrukiwanie silnika. Naprawdę godni podziwu są motorniczy, którzy muszą znosić to przez cały dzień pracy.

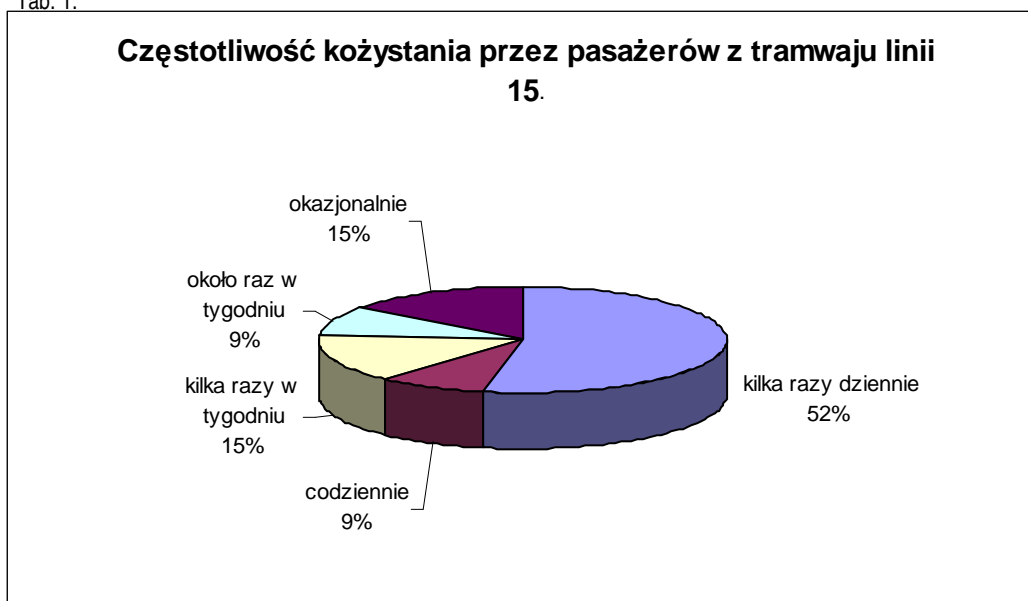
Ponadto wieczorna jazda dostarcza szczególnych wrażeń wizualnych. Iskrzące się pantografy wspaniale rozświetlają otoczenie wokół tramwaju. Szczególnie ciekawie wygląda to w Nowym Porcie, gdzie pojazd kluczy pośród wąskich uliczek, mijając zniszczone kamienice i szare bloki znajdujące się czasem kilka metrów od torowiska.

Jako, że do linii nie przypisuje się konkretnego taboru, na trasie „piętnastki” natrafić można na składy w różnym wieku i stanie. Pojawienie się na przystanku nowszego modelu np. Düwag’a N8C sprowadzonego niedawno z niemieckiego Dortmundu powoduje nieraz zdziwienie i odgłosy wyrażające zaciekawienie. Obecnie najpowszechniejsze są tramwaje typu Konstal 105Na. Kondycja niektórych pozostawia wiele do życzenia: są w różnym stopniu zdewastowane, brudne, rozklekotane i ogólnie wysłużone. A ponadto często się psują. Podczas jednego z wieczornych przejazdów zdarzyło się, że motorniczy kilka razy zatrzymywał pojazd na środku trasy, wysiadał z niego i własnoręcznie coś naprawiał. Takie postoje trwały nieraz 10 min.

Całą linię od początku do końca przemierzaliśmy kilkanaście razy. Długość pojedynczego przejazdu trwa około 1,5 h więc spędziliśmy w tramwajach naprawdę dużo czasu. Dało to nam jakieś pojęcie o specyfice podróżowania „piętnastką”. Zdajemy sobie jednak sprawę, że trudno jest ją scharakteryzować i jednoznacznie ocenić ze względu na jej złożoną istotę, wymagającą jeszcze dłuższych obserwacji. Niełatwe, o ile w ogóle możliwe jest także stworzenie charakterystyki przeciętnego pasażera. Przez tramwaj codziennie przewijają się tysiące ludzi, a każdy człowiek jest jednostką, indywidualnością i dlatego ciężko jest go przyporządkować do jakiejś konkretnej grupy cech.

5. Wnioski z ankiet

Tab. 1.



Zdecydowaną większość wśród pasażerów tramwajów linii 15 stanowią osoby korzystające z niej codziennie (61%). Jedynie 15 % ankietowanych wskazywało, że jeździ nimi rzadziej niż raz w tygodniu.

Tab. 2.

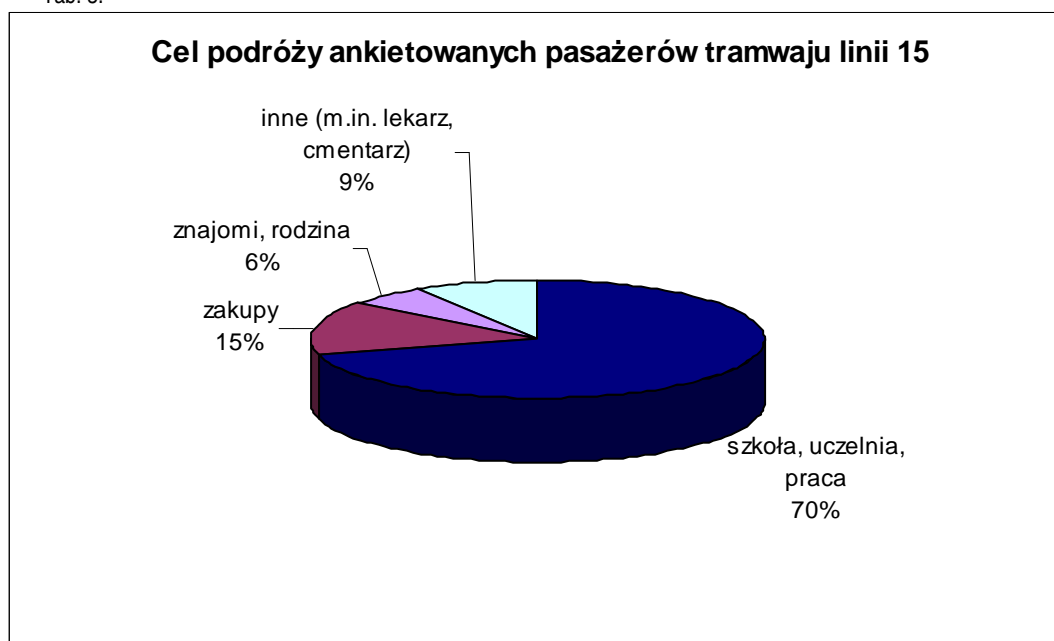


Większość osób czuje się w tramwaju bezpiecznie lub raczej bezpiecznie. Taki wynik być może jest spowodowany tym, że większość naszych ankiet udało nam się przeprowadzić w trakcie dnia. Ponadto, jako że znakomita większość pasażerów to pasażerowie korzystający regularnie z tramwaju prawdopodobnie nie spotkali się oni z przestępstwami wewnątrz pojazdu.



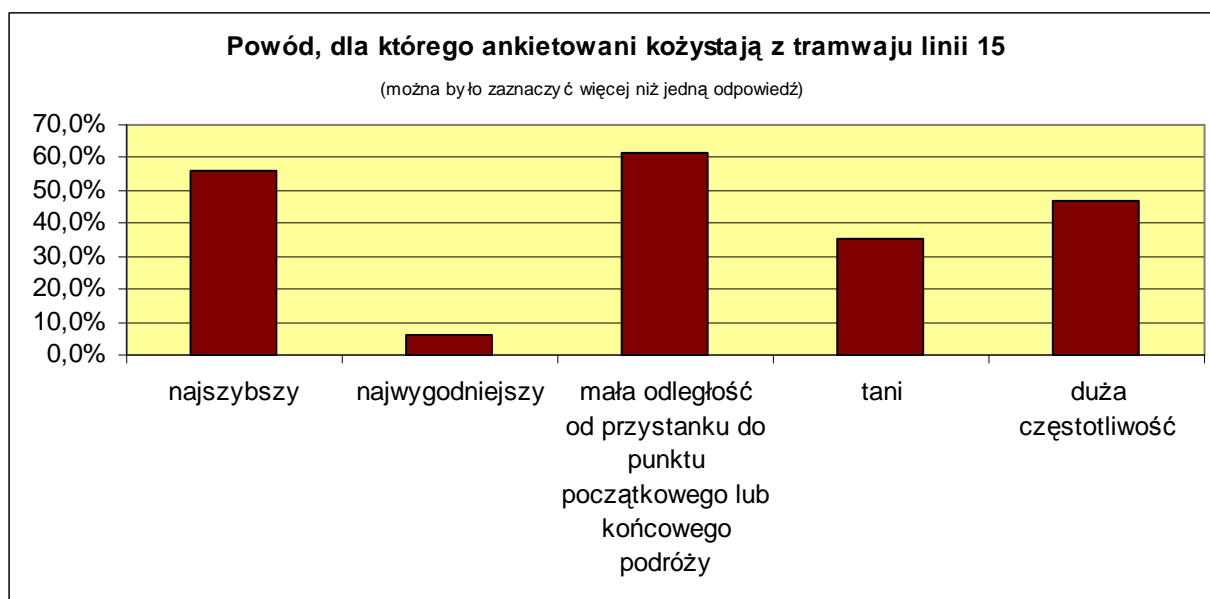
Pasażerowie tramwaju linii 15

Tab. 3.



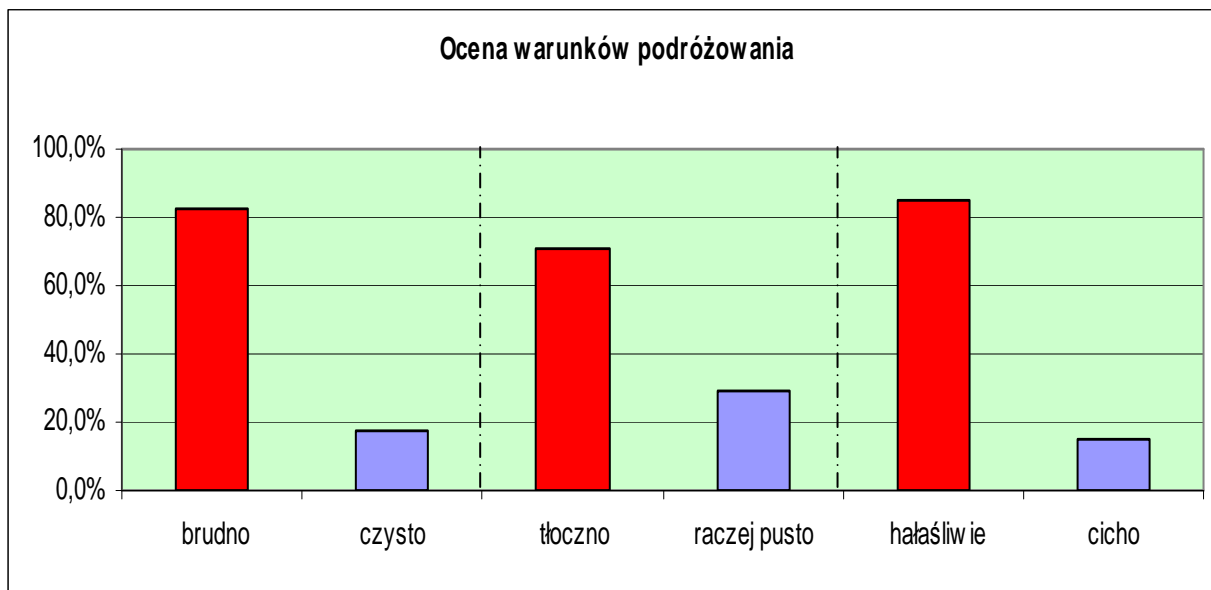
Jak wynikało z poprzednich diagramów, większość podróżnych używa tramwaju regularnie. Znajduje to potwierdzenie także tutaj. 70 % ankietowanych dojeżdża nim do szkoły, uczelni lub pracy, pozostałe osoby jeżdżą epizodycznie: na zakupy, do znajomych lub rodziny.

Tab. 4.



Z tego wykresu wynika, że tylko dla około 5 % badanych tramwaj jest najwygodniejszym środkiem transportu. Najwięcej osób uważa, że jest on najszybszy, ma dużą częstotliwość kursowania i znajduje się niedaleko punktu początkowego lub końcowego podróży. Prawdopodobnie to decyduje o jego wyborze.

Tab. 5.



Pasażerowie nie są zadowoleni z warunków podróżowania. Ogromna ich większość narzeka na brud, tłok i hałas. Niewielu uważa, że jest tam czysto, cicho i przyjemnie.

Tab. 6.



Dla niewielkiego odsetka ankietowanych mijany krajobraz wydaje się ciekawy. Dla zdecydowanej większości (79%) jest on monotony lub takim się stał. Większość z pasażerów tak twierdzących wskazuje, że przyczyną tego stanu rzeczy jest częste przemierzanie trasy „piętnastki”



„Piętnastka” na pętli w Oliwie

6. Wnioski z rozmów

Rozmowy z pasażerami nie wniosły wiele nowego do naszych spostrzeżeń, ale za to pomogły nam dopełnić nasz pogląd na stosunek do pokonywanej trasy przeciętnego pasażera linii 15.

Studenci, z którymi rozmawialiśmy, trasę Brzeźno – Wrzeszcz pokonują codziennie, a niekiedy i kilka razy dziennie gdyż – jak wspominali - zdarza się, że pomiędzy rannymi, a wieczornymi zajęciami mają kilkugodzinną przerwę, którą spędzają w akademiku. Gdy pytaliśmy ich o jakieś interesujące miejsca na trasie tramwaju nie potrafili udzielić nam odpowiedzi, usprawiedliwiając się tym, że zazwyczaj starają się

uczyć po drodze, chociaż – jak wspominali – jest do dość trudne gdyż w tramwaju zazwyczaj wstrząsy na nierównościach uniemożliwiają czytanie. Nie potrafili również opowiedzieć o żadnej ciekawej sytuacji, która miała miejsce gdy jechali tramwajem. Według naszych obserwacji nawet studenci, pomimo, że tramwajem linii 15 jeżdżą od niedawna stają się jego rutynowymi użytkownikami, przestającymi powoli analizować otaczające ich otoczenie.



ZACHOWAJ
ODSTĘP!

1227



1227

Nie jedźmy LECHY!