

Kamil Niski  
Wydział Chemii

## Co by było fajnie mieć?

### Pociągi drogowe – w służbie spóźnionym studentom

Poruszając się samochodem często jesteśmy w sytuacji gdy musimy ruszyć po zmianie światła. Jak to wygląda? Gdy zapali się zielone, najpierw rusza samochód z przodu (całkiem rozsądnie), a potem kolejne ale dopiero gdy ten z przodu odjedzie na kilka metrów. Wygląda to trochę tak jakby auta były połączone rozciągliwą liną. Gdzieś na końcu tego korowodu stoi spóźniony na zajęcia student, któremu oczywiście nie uda się przejechać przed zmianą światła. Nie jest to efektywny sposób pokonywania skrzyżowań gdyż znacznie zmniejsza przepustowość dróg oraz zwiększa ilość spóźnionych studentów. Dlatego pierwszym pomysłem jaki przychodzi do głowy to takie zorganizowanie ruchu by wszystkie pojazdy ruszały jednocześnie, bez czekania aż ten z przodu znajdzie się dostatecznie daleko. Oczywiście jest to zachowanie zrozumiałe (zasada ograniczonego zaufania) dlatego powyższa idea nie jest możliwa do zrealizowania bez zastosowania systemów elektronicznych. Załóżmy na początek, że opisany sposób działa, pojazdy poruszają się w szyku jak tytułowe pociągi.auta jadą płynnie, korki szybciej się rozładowują, na wydział wpadamy jedynie z pięciominutowym opóźnieniem... Jest to oczywiście sytuacja mocno wyidealizowana, na ruch na drogach wpływa bardzo wiele czynników.

Co byłoby potrzebne do budowy takiego systemu? Oczywiście gigantyczna mobilizacja koncernów samochodowych. Auta musiałyby być wyposażone w zestaw czujników/kamer monitorujących położenie samochodu, jego otoczenie; dorzucić trzeba układ sterujący samochodem na podstawie danych zebranych z sensorów. Oczywiście analogicznie jak zwykle pociągi ten drogowy musiałby mieć lokomotywę i maszynistę. Konkretnie chodzi tu o oznakowany samochód prowadzony przez zawodowego kierowcę, do którego doczepiałyby się zwykłe auta. Dlaczego tak? Powiedzmy wprost, komu powierzylibyśmy prowadzenie naszego samochodu? Tranzystorom czy człowiekowi i odrobinie tranzystorów? Oczywiście autor oczekuje odpowiedzi uznającej słuszność drugiej opcji. Profesjonalny kierowca prowadzi lepiej niż statystyczny użytkownik dróg, nie oszukujmy się, transport drogowy jest najniebezpieczniejszym sposobem podróżowania. Dlatego jeśli chcemy położyć nacisk na bezpieczeństwo to jest najlepszy wybór, można też nie jeździć wcale.

Niestety ta szlachetna idea prawdopodobnie żyć będzie tylko w głowie piszącego ten tekst. Pomysł ten ma bardzo bliskich krewnych jeżdżących po drogach już od kilkudziesięciu jak nie stu lat. Mowa tu o tramwajach czy nawet zwykłych autobusach. Różnica to jedynie możliwość odłączenia czy przeskoczenia między „pociągami”. Wprowadzenie takiej technologii nawet na niewielkim obszarze to gigantyczny wydatek. Przekwalifikowanie kierowców autobusów, zakup czy dostosowanie samochodów, przystosowanie dróg, wszystko kosztuje grube pieniądze. Dochodzi jeszcze niechęć przyszłych użytkowników systemu. Bo kto nie lubi mieć kontroli nad autem, czuć jak przyspiesza po dociśnięciu gazu, przechylać się na zakrętach. Chyba nikt nie chciałby rezygnować z tej wolności.