

Kamila Hoffman
Wydział Nauk Ekonomicznych

Futurystyczna wizja infrastruktury transportowej

Kiedy rozważa się kwestie nowych technologii czy też usprawnień technologicznych, mających na celu ułatwienie życia człowiekowi, zwykle naukowcy skupiają się na ulepszeniu ich podstawowego zastosowania, tj. np. w transporcie na zwiększeniu szybkości pojazdu. Kwestie skutków ubocznych (z wyłączeniem zagadnień dotyczących zanieczyszczenia środowiska oraz zużycia paliwa) pozostają w cieniu. Dlatego chciałabym przedstawić propozycję, której głównym zadaniem będzie eliminacja hałasu środków komunikacji, zwłaszcza miejskiej oraz ograniczenie obszaru potrzebnego budowy infrastruktury transportowej do minimum.

Otóż moją propozycją jest odejście od standardowej formy infrastruktury miejskiej, czyli dróg oraz autostrad naziemnych i przejście do zupełnie innej tunelowej infrastruktury nadziemnej (ewentualnie podziemnej). Tunele byłyby budowane nad ziemią i podtrzymywane na takiej samej zasadzie jak obecnie mosty. Z taką różnicą, że każdy tunel byłby jednokierunkowy oraz przeznaczony dla konkretnych pojazdów (mam tutaj na myśli ich rozmiar i pojemność), które dalej będą nazywać kapsułami. Kapsuły nie dotykałyby żadnej ze ścian tunelu w celu zmniejszenia obciążenia całej infrastruktury. Co więcej, tunele dzieliłyby się również na drogi szybkiego jak i „wolnego, miejskiego ruchu”. Drogi miejskiego ruchu miałyby przystanki częściej niż drogi szybkiego ruchu oraz, jak sama nazwa wskazuje, różniłyby się również prędkością przejazdu. Wszystkie tunele byłyby na tej samej wysokości z wyjątkiem miejsc, przy których znajdowałyby się przystanki (i parkingi o czym napiszę dalej). Czyli następowałoby tzw. rozgałęzienie tunelu – jedna część znajdowałaby się na niezmięnionej wysokości, natomiast druga, zawierająca przystanek, ulegałaby obniżeniu (miejsce przystanku) oraz podwyższeniu i dołączeniu do swojej początkowej części. Obniżony tunel nadal nie dotykałby ziemi, pasażerowie chcąc skorzystać z komunikacji miejskiej musieliby wjechać na specjalnie wybudowanych windach na wybrany przystanek. Zatem można stwierdzić, że przystanek zostałby podzielony na trzy części: jedna byłaby przystankiem naziemnych, druga windą zabierającą pasażerów do trzeciej części, czyli przystanku, z którego można bezpośrednio wsiąść do środka komunikacji miejskiej.

W celu ograniczenia wypadków, kapsuły byłyby automatycznie prowadzone. Jedynymi czynnościami, jakie musiałby wykonać człowiek byłoby otwarcie i zamknięcie drzwi odpowiednim przyciskiem. Oczywiście kwestie bezpieczeństwa takie jak hamulec, powiadomienie Centrali Komunikacji Miejskiej, czujniki dymu itp. byłyby obecne w każdym przedziale.

Dużą zmianą byłoby odejście od poziomych do pionowych parkingów. Zjazd z tunelu na parking wyglądałby podobnie jak w przypadku przystanków – występowałoby obniżenie jednej części tunelu i zaparkowanie (również automatyczne) kapsuły na pionowych parkingach, które sięgałyby do samej ziemi. Wygodą byłby inteligentny system, którego zadaniem m.in. byłoby automatyczne wyszukanie wolnego miejsca już w chwili poinformowania pojazdu (odpowiednim przyciskiem lub poleceniem głosowym) o chęci postoju, czyli już w czasie jazdy.

Zatem podsumowując, budowa tunelów miałaby na celu głównie ograniczenie hałasu komunikacji miejskiej oraz obszarów naziemnych niezbędnych do budowy infrastruktury miejskiej. W moim przekonaniu również dzięki takiemu rozwiązaniu znacznie poprawiłaby się estetyka miast.