


Transport publiczny w Waszyngtonie



Prezentacje

System transportu publicznego w Waszyngtonie został zaplanowany z troską o bezpieczeństwo pasażerów i utrzymanie porządku publicznego



Waszyngton, formalnie zwany Dystryktem Kolumbii, nie należy do czołówki amerykańskich miast pod względem liczby mieszkańców, gdyż ze swą 660-tysięczną populacją znajduje się dopiero na 22 pozycji w Stanach Zjednoczonych, plasując się tuż za Denver (stan Kolorado) i wyprzedzając nieznacznie Memphis (stan Tennessee)¹, choć w kategorii metropolii obszar Waszyngton – Arlington – Alexandria zajmuje już pozycję siódmą, przekraczając liczbę 6 milionów mieszkańców².

Tekst i zdjęcia **PIOTR T. NOWAKOWSKI**



Co najistotniejsze dla niniejszych rozważań, stolica USA ma drugi co do wysokości, zaraz za Nowym Jorkiem, odsetek osób dojeżdżających do pracy z wykorzystaniem transportu publicznego³. Nic więc dziwnego, że to właśnie ci pasażerowie mają największy wpływ na kształt sieci komunikacyjnej aglomeracji. Na 671 678 zatrudnionych tu osób jedynie 28 procent to waszyngtończycy, tymczasem 33,5 procent pracowników przybywa z położonego nieopodal stanu Maryland, 22,7 procent – z północnych części stanu Wirginia, pozostali zaś – z oddalonych przedmieść stolicy⁴. Aczkolwiek mamy też do czynienia z kierunkiem przeciwnym: 24 procent spośród 260 tysięcy waszyngtończyków dojeżdża do pracy w hrabstwach Montgomery i Prince George's (Maryland), a także w hrabstwach Fairfax i Arlington oraz w blisko 150-tysięcznym mieście Alexandria (Wirginia)⁵. Spośród tych, którzy pracują w Waszyngtonie, 39,9 procent dociera do pracy własnym autem, 38,4 procent – korzysta z transportu publicznego, 5,9 procent podwozi się nawzajem samochodem, 12,2 procenta – udaje się pieszo, a 3,5 procent – rowerem⁶.

Przyjrzyjmy się zatem funkcjonowaniu komunikacji publicznej w Waszyngtonie, począwszy od zarysowania organizacji transportu, poprzez zasygnalizowanie kwestii związanych z bezpieczeństwem

i wyzwaniami na przyszłość, a kończąc na omówieniu koncepcji rozwoju – wdrażanych w życie bądź pozostających jedynie na papierze.

Formuła transportu

Jak wygląda organizacja transportu publicznego w Waszyngtonie i – szerzej – w całej metropolii? Odpowiada zań *Washington Metropolitan Area Transit Authority* (WMATA), potocznie określana jako *Metro*. Instytucję tę powołano do życia w 1967 roku dzięki międzystanowemu porozumieniu, a jej zadaniem jest planowanie, budowa, finansowanie i obsługa zrównoważonego systemu transportowego⁷. Agencja odpowiada za metro (*Metrorail*), komunikację autobusową (*Metrobus*) i usługę „od drzwi do drzwi” (*MetroAccess*).

System *Metrorail* zaczęto tworzyć w roku 1969, a w marcu 1976 roku pierwsza linia metra stała się faktem. Najnowszą odnogę sieci szynowej otwarto w lipcu ubiegłego roku. Na chwilę obecną cały system obejmuje 91 stacji, a długość sieci wynosi 190 kilometrów⁸. Jeśli chodzi o regionalną sieć autobusową *Metrobus*, składa się nań: 11 269 przystanków autobusowych, 2543 wiat autobusowych (w tym 597 w posiadaniu WMATA), 328 tras na 187 liniach. Tabor jest dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych i zaopatrzone w stojaki na rowery⁹. W roku 2013 zainwestowano 5 milionów dola-



rów w polepszenie jakości usług i wdrożenie nowych tras dla *MetroExtra* (ekspresowej usługi autobusowej o ograniczonej liczbie przystanków) na trzech nowych szlakach, przekształcenie czterech istniejących tras w usługi *MetroExtra* i udoskonalenie 11 priorytetowych szlaków¹⁰. Z kolei usługa *MetroAccess*, to jest „od drzwi do drzwi”, polega na ofercie wspólnych przejazdów dla osób, które nie są w stanie podróżować na standardowych trasach ze względu na swą niepełnosprawność. Z usługi tej korzysta średnio 2,1 miliona pasażerów rocznie. Podstawowe godziny funkcjonowania *MetroAccess* pokrywają się z godzinami pracy *Metrorail*¹¹.

Metrorail i *Metrobus* obsługują 6-milionową populację na obszarze 2,4 tysiąca kilometrów kwadratowych. Strefa tranzytowa obejmuje swym zasięgiem Waszyngton, hrabstwa Montgomery i Prince George's w stanie Maryland oraz hrabstwa Arlington, Fairfax i Loudoun, jak też niezależne miasta Alexandria i Falls Church w stanie Wirginia. Komunikacja obsługiwana przez WMATA łączy się zarówno z koleją podmiejską, jak i międzymiastową przy reprezentacyjnym dworcu kolejowym Union Station. W roku 2013 dniem o najwyższej przepustowości sieci *Metrorail* był 10 kwietnia 2013 roku, gdy z transportu publicznego skorzystało 871 164 osób, co było związane z obchodami święta kwitnącej wiśni (*Cherry Blossom Festival*) i meczem *Washington Nationals* – miejsco-

Stolica USA ma drugi co do wysokości, zaraz za Nowym Jorkiem, odsetek osób dojeżdżających do pracy z wykorzystaniem transportu publicznego. Nic więc dziwnego, że to właśnie ci pasażerowie mają największy wpływ na kształt sieci komunikacyjnej aglomeracji

Po lewej od góry

Autobus należący do Metrobus

Autobus stojący przed dworcem kolejowym Union Station

wej drużyny baseballowej, występującej we wschodniej dywizji *National League*¹².

Jeszcze w czerwcu 2012 roku podjęto działania zmierzające do usprawnienia komunikacji w godzinach szczytu, co zostało ujęte w formułę *Rush+* (tudzież *Rush Plus*). Chodziło o zwiększenie liczby pasażerów obsługiwanych przez metro, ograniczenie zatłoczenia i zapewnienie nowych możliwości darmowych przesiadek. Dzięki tej reorganizacji uwolniono zwłaszcza miejsca w Rosslyn Portal, to jest tunelu pomiędzy stacjami Rosslyn i Foggy Bottom, który osiągnął już maksymalną przepustowość. Dzięki *Rush+* usprawniono obsługę niemal 110 tysięcy klientów zielonej, żółtej, niebieskiej i pomarańczowej linii. Ogółem na 21 stacjach zwiększyła się częstotliwość pociągów dzięki uruchomieniu sześciu dodatkowych połączeń co godzinę w okresie szczytu¹³.



- ◆ Dodajmy, że aż 35 stacji *Metrorail* obsługuje obiekty federalne, a 20 procent osób korzystających z transportu publicznego w godzinach szczytu to pracownicy federalni. Stąd nie dziwi wkład finansowy rządu federalnego, który wynosi około 56 procent kosztów inwestycyjnych. Opłaty za przejazd i inne przychody finansują 56 procent codziennej działalności, podczas gdy rządy stanowe i lokalny finansują pozostałe 44 procent. Pasażerowie otrzymują upust w przypadku stosowania karty SmarTrip® zamiast gotówki (w autobusach) lub papierowych biletów (w metrze)¹⁴.

Kwestia bezpieczeństwa

System transportu publicznego w Waszyngtonie został zaplanowany z troską o bezpieczeństwo pasażerów i utrzymanie porządku publicznego. Otwarta konstrukcja sklepienia poszczególnych stacji

ZESTAWIENIE 1. STATYSTYKI DOTYCZĄCE METRORAIL⁴¹

- długość: 189,9 km, 91 stacji
 - część podziemna: 81,3 km, 47 stacji
 - część naziemna: 93,4 km, 38 stacji
 - część nadziemna: 14,8 km, 6 stacji
- Suma kilometrów poszczególnych części nie jest równa sumie ogólnej z powodu zaokrąglenia

Liczba linii

6 – niebieska, zielona, pomarańczowa, czerwona, srebrna i żółta

Schody ruchome i windy

- 613 schodów ruchomych w infrastrukturze metra
- 275 wind na stacjach i obiektach parkingowych
- najdłuższe schody ruchome na półkuli zachodniej: stacja Wheaton – 70 m

Najgłębsza stacja

- stacja Forest Glen – 21 pięter/60 m
- wystarczy mniej niż 20 sekund, aby dotrzeć windą z poziomu ulicy na poziom peronu

Godziny obsługi

- otwarcie: 5 rano w dni robocze/7 rano w weekendy
- zamknięcie: północ od niedzieli do czwartku/3 rano w piątki i soboty

i ograniczona liczba przeszkód na peronach ma za założenia zmniejszyć skalę przestępczości. Perony znajdują się z dala od ścian, co wpływa na ograniczenie wandalizmu. Filozofia i praktyka funkcjonowania komunikacji oraz stosowne rozwiązania architektoniczne zaowocowały tym, że waszyngtońskie metro należy do najbezpieczniejszych i najczystszych systemów kolei podziemnej za Oceanem¹⁵. Porównanie skali przestępczości występującej w obszarze *Metrorail* z przestępczością na liniach obsługiwanych przez *Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority* (MARTA), *Metropolitan Boston Transit Authority* (MBTA) i *Chicago Transit Authority* (CTA) przemawia wyraźnie na korzyść tego pierwszego, gdyż w jego rewirze występuje znacznie mniej przestępstw na 1 milion pasażerów niż u konkurencji (1,51 – WMATA; 5,88 – MBTA; 7,65 – MARTA; 12,31 – CTA). Choć ktoś mógłby słusznie zauważyć, że wypada porównać waszyngtońskie metro z większą liczbą systemów transportu, to jednak podkreślmy, że systemy w Waszyngtonie, Atlancie, Bostonie i Chicago są najbardziej do siebie podobne, jeśli chodzi o ich rozmiar i obsługiwany obszar, co sprawia, że badania wypadają bardzo obiektywnie¹⁶.

Warto dodać, że waszyngtoński transport publiczny ma własną policję (*Metro Transit Police*), która odpowiada za bezpieczeństwo pracowników i pasażerów tak kolei podziemnej, jak i autobusów. *Metro Transit Police Department* jest jedyną w kraju agencją policyjną, która funkcjonuje na pograniczu trzech jurysdykcji stanowych, to jest Maryland, Wirginii i Dystryktu Kolumbii¹⁷. W październiku 2008 roku przedstawiciele tejże policji ogłosili plany rozpoczęcia, w celach prewencyjnych, losowego sprawdzania bagaży podróżnych przed ich wejściem do autobusu lub stacji metra¹⁸. Jednakże do pierwszego przeszukania doszło dopiero w drugiej połowie grudnia 2010 roku¹⁹.



Wejście do stacji metra Paul S. Sarbanes Transit Center. Metrorail i Metrobus obsługują 6-milionową populację na obszarze 2,4 tysiąca kilometrów kwadratowych

Po lewej

Waszyngtoński transport publiczny ma własną policję, która odpowiada za bezpieczeństwo pracowników i pasażerów tak kolei podziemnej, jak i autobusów

Wyzwania na przyszłość

W ciągu najbliższego ćwierćwiecza władze WMATA spodziewają się wzrostu zapotrzebowania na transport publiczny o 42 procent, co skutkowałoby kolejnym ćwierć milionem pasażerów tłoczących się w wagonach metra. W związku z tym agencja pod-

jęła prace nad osiągnięciem w 2030 roku przepustowości wielkości blisko miliona pasażerów dziennie. Jak powiedział kilka lat temu główny menadżer agencji John B. Catoe: *Więcej osób niż kiedykolwiek wcześniej liczy na Metro w swych potrzebach dotyczących transportu. Musimy zwiększyć pojemność systemu, aby nadążyć za zwiększającą się liczbą pasażerów. Więcej ośmiowagonowych pociągów, więcej miejsc parkingowych, lepszy dostęp do stacji Metrorail oraz rozwinięcie usługi Metrobus w celu uzupełnienia transportu szynowego należą właśnie do tych rzeczy, które możemy uczynić, aby pomieścić większą liczbę pasażerów*²⁰.

W tym celu wznowiono plany dotyczące uzupełnienia zasobów stołecznego metra o zakup 220 wagonów²¹. Prócz rozbudowy floty pojazdów szynowych, reprezentanci WMATA przedstawili przed 7 laty propozycję następujących inicjatyw udrażniających transport publiczny:

- reorganizacja niebieskiej linii, by umożliwić zwiększenie przepustowości tunelu Rosslyn Portal;
- wprowadzenie na stacjach najważniejszych usprawnień, takich jak dodatkowe schody, schody ruchome, bramki wejściowe, maszyny do sprzedaży biletów i przejścia podziemne dla pieszych;
- ułatwienie dostępu do stacji poprzez poszerzenie miejsc parkingowych, dostęp do autobusu oraz udogodnienia dla rowerzystów i pieszych;
- rozbudowa transportu autobusowego w regionie oraz zintegrowanie go z planowanymi liniami tramwaju i kolei miejskiej, co odciążałoby Metrorail;
- utworzenie nowej linii metra przebiegającej przez centrum miasta, a łączącej Rosslyn w stanie Wirginia z waszyngtońską dzielnicą Georgetown w poprzek rzeki Potomak²². Część tych zapowiedzi jest obecnie realizowana, a część odsunięta w czasie lub odłożona *ad Kalendas Graecas*. Przyjrzyjmy się im oraz innym przedsięwzięciom bardziej szczegółowo.

L.p.	Miasto	Zarządca	Liczba pasażerów w 2014 roku (w mln)
1.	Nowy Jork	New York City Transit Authority	2 758,5
2.	Waszyngton	Washington Metropolitan Area Transit Authority	271,2
3.	Chicago	Chicago Transit Authority	238,1
4.	Boston	Massachusetts Bay Transportation Authority	174,8
5.	San Francisco	Bay Area Rapid Transit District	132,3
6.	Filadelfia	Southeastern Pennsylvania Transportation Authority	96,7
7.	Nowy Jork	Port Authority of New York & New Jersey	73,6
8.	Atlanta	Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority	71,5
9.	Los Angeles	Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority	48,7
10.	Miami	Miami-Dade Transit	21,7
11.	Baltimore	Maryland Transit Administration	14,6
12.	San Juan, Puerto Rico	Puerto Rico Department of Transportation and Public Works	10,1
13.	Lindenwold	Port Authority Transit Corporation	10,0
14.	Nowy Jork	MTA Staten Island Railway	7,2
15.	Cleveland	Greater Cleveland Regional Transit Authority	6,2

Tabela 1. Statystyka obciążenia linii metra w Waszyngtonie na tle pozostałych miast Stanów Zjednoczonych
Źródło: American Public Transportation Association, *Public transportation ridership report. Fourth quarter & end-of-year 2014*, Waszyngton 2015, str. 2.

◆ Koncepcje rozwoju w ramach WMATA

Zacznijmy od srebrnej linii metra, otwartej 26 lipca ubiegłego roku. Od momentu powstania *Metrorail* w połowie lat siedemdziesiątych była to najpotężniejsza inwestycja związana z wydłużeniem trasy. Jej celem było połączenie stolicy z portem lotniczym Waszyngton-Dulles w stanie Wirginia. Pierwsza faza rozbudowy objęła pięć nowych stacji, biegnących na północny zachód. Faza druga obejmie kolejnych sześć stacji, a jej zakończenie, planowane pierwotnie na 2018 rok²³, przewidywane jest obecnie na 2020 rok²⁴.

Kolejne plany wiążą się z reorganizacją linii niebieskiej, której pociągi, wraz ze składami linii pomarańczowej i szarej, przebiegają przez ten sam tunel przecinający rzekę Potomak. Obecna przepustowość tunelu ogranicza usługi metra w obu kierunkach, co sprawia, że system się dławi. Wedle propozycji sformułowanej już w 2001 roku, należałoby pokierować niebieską linią inną trasą, na odcinku między stacjami Rosslyn i Stadium-Armory. Nastąpiłoby to poprzez wzniesienie mostu lub tunelu ze stanu Wirginia do nowej stacji, która byłaby położona w stołecznej dzielnicy Georgetown²⁵. Choć propozycję tę później zarzucono ze względów finansowych, to jednak w roku 2011 powrócono do podobnych scenariuszy²⁶.

W styczniu 2008 roku *Virginia Department of Transportation* (VDOT) wraz z *Virginia Department of Rail and Public Transportation* (VDPRT) ogłosiły rozpoczęcie prac koncepcyjnych nad wydłużeniem pomarańczowej linii o cztery nowe stacje, począwszy od stacji Vienna, zamykającej obecnie *Orange Line* od strony zachodniej²⁷. W ostatecznym raporcie z czerwca 2012 roku, przygotowanym przez spółkę Cambridge Systematics, znalazły się dość złowieszcze słowa, że „rozbudowa miałaby minimalny wpływ na liczbę pasażerów *Metrorail* i natężenia ruchu na drogach badanego obszaru metropolitalnego i dlatego nie rozładowałyby zatoru w badanym korytarzu”²⁸.

Inne plany dotyczyły wydłużenia linii do Fort Belvoir i Fort Meade, a miało to związek z reorganizacją baz wojskowych. Otóż w 2005 roku Departament Obrony Stanów Zjednoczonych ogłosił, że w perspektywie siedmiu lat 18 tysięcy miejsc pracy zostanie przeniesionych do bazy Fort Belvoir w Wirginii, a przynajmniej 5 tysięcy – do Fort Meade w Maryland, gdzie od 1957 roku mieści się amerykańska Agencja Bezpieczeństwa Narodowego. W oczekiwaniu na realizację tych zapowiedzi lokalne władze i wojsko zaproponowały wydłużenie niebieskiej i zielonej linii, tak aby umożliwić obsługiwanie obu baz. Nie ma jednak jeszcze ustalonej chronologii prac²⁹.

ZESTAWIENIE 2. LINIE METRA W WASZYNGTONIE



Metro w Waszyngtonie

RD Red Line
lokalizacja: hrabstwo Montgomery (Maryland) i Waszyngton
stacje końcowe: Shady Grove (od zachodu)/Glenmont (od wschodu)
liczba stacji: 27
uruchomiono: 27 marca 1976
położenie: naziemna, podziemna i nadziemna
długość linii: 51,3 km
liczba torów: 2

BL Blue Line
lokalizacja: Alexandria oraz hrabstwa Fairfax i Arlington (Wirginia), Waszyngton, hrabstwo Prince George's (Maryland)
stacje końcowe: Franconia-Springfield (od zachodu)/Largo Town Center (od wschodu)
liczba stacji: 27
uruchomiono: 1 lipca 1977
położenie: naziemna, nadziemna i podziemna
długość linii: 48,8 km
liczba torów: 2

OR Orange Line
lokalizacja: hrabstwa Fairfax i Arlington (Wirginia), Waszyngton, hrabstwo Prince George's (Maryland)
stacje końcowe: Vienna (od zachodu)/New Carrollton (od wschodu)
liczba stacji: 26
uruchomiono: 20 listopada 1978
położenie: naziemna, nadziemna i podziemna
długość linii: 42,5 km
liczba torów: 2

YL Yellow Line
lokalizacja: Alexandria oraz hrabstwa Fairfax i Arlington (Wirginia), Waszyngton, w godzinach szczytu: hrabstwo Prince George's (Maryland)
stacje końcowe: Huntington lub Franconia Springfield (od południa)/Mount Vernon Square lub Fort Totten lub Greenbelt (od północy)
liczba stacji: 17
uruchomiono: 30 kwietnia 1983
położenie: naziemna, nadziemna i podziemna
długość linii: 24,3 km
liczba torów: 2

GR Green Line
lokalizacja: hrabstwo Prince George's (Maryland) i Waszyngton
stacje końcowe: Branch Ave (od południa)/Greenbelt (od północy)
liczba stacji: 21
uruchomiono: 11 maja 1991
położenie: naziemna, nadziemna i podziemna
długość linii: 37,1 km
liczba torów: 2

SV Silver Line
lokalizacja: hrabstwa Fairfax i Arlington (Wirginia), Waszyngton, hrabstwo Prince George's (Maryland)
stacje końcowe: Wiehle – Reston East (obecnie) i Route 772 (w planach, od zachodu)/Largo Town Center (od wschodu)
liczba stacji: 28 (kolejnych 6 w planach)
uruchomiono: 26 lipca 2014 (faza 1), 2020 (faza 2)
położenie: naziemna, nadziemna i podziemna
długość linii: 47,6 km, w planach kolejnych 18,5 km
liczba torów: 2

W roku 2011 zaczęto analizować możliwości rozwoju systemu transportu publicznego do 2040 roku³⁰. Powstające koncepcje obejmują: uruchomienie nowej linii, która biegłaby równoległe do stołecznej obwodnicy, jak też nowej trasy przebiegającej od stacji Friendship Heights, na pograniczu Waszyngtonu i stanu Maryland, do umiejscowionej na terenie tego drugiego stanu miejscowości White Oak. Podniesiona została również propozycja wydłużenia zielonej linii do miejscowości National Harbor w Maryland³¹.

Projekty niezwiązane z WMATA

Powstaje szereg projektów dotyczących lekkiej kolei miejskiej i tramwajów, które mogą stanowić alternatywę dla systemu, którym zawiaduje *Washington Metropolitan Area Transit Authority*. Jednym z nich jest plan uruchomienia fioletowej linii lekkiej kolei miejskiej, o długości 25 kilometrów i obejmującej 21 stacji, która połączyłaby mieszczące się w Maryland miejscowości Bethesda i New Carrollton³². Pierwotnie projekt przewidywał utworzenie okrężnej linii tradycyjnej kolei łączącej zewnętrzne stacje poszczególnych rozgałęzień systemu metra, co z grubsza odzwierciedlałoby układ obwodnicy Waszyngtonu. Jednak obecna propozycja idzie w kierunku otwarcia lekkiej kolei miejskiej, która skomunikowałaby oba rozgałęzienia linii czerwonej z liniami zieloną i pomarańczową, co wydatnie ograniczyłoby czas podróży pomiędzy podmiejskimi stacjami metra³³.

Następna inicjatywa to *Corridor Cities Transitway* (CCT), czyli linia szybkiego transportu autobusowego,

o długości 24 kilometrów, łącząca miejscowość Clarksburg w Maryland ze stacją Shady Grove, obsługiwaną przez czerwoną linię metra³⁴. O ile zapewnione zostaną spodziewane środki finansowe ze strony władz federalnych, stanowych i lokalnych, budowa pierwszych 14 kilometrów ruszy w 2018 roku³⁵. Z kolei w 2005 roku pojawił się pomysł utworzenia systemu lekkiej kolei miejskiej, która skomunikowałaby południową część stanu Maryland, zwłaszcza gwałtownie rozwijające się otoczenie miejscowości Waldorf, z obsługiwaną przez zieloną linię stacją Branch Avenue. Z tym że projekt jest wciąż w powijakach³⁶.

W stolicy z kolei powstaje nowy system lekkiej kolei i komunikacji tramwajowej o nazwie *DC Streetcar*, którego zadaniem jest podłączenie różnych dzielnic Waszyngtonu do stacji metra. Linia tramwajowa połączy bazę sił lotniczych Bolling (stanowiącą dziś część bazy Anacostia – Bolling) ze stacją Anacostia. Trasy tramwajowe przewidziano też dla znanej z wydarzeń artystycznych dzielnicy Atlas, historycznej dzielnicy Capitol Hill i jednej z głównych arterii, zwanej K Street³⁷. Nastąpiły niestety opóźnienia, a tylko linia biegnąca przez Atlas, znana jako trasa H Street/Benning Road, ma być niebawem otwarta³⁸.

Jeszcze parę słów o Wirginii, gdzie powołano projekt o nazwie *Pike Transit Initiative*, którego partnerami zostały hrabstwa Arlington i Fairfax oraz *Washington Metropolitan Area Transit Authority*, a którego celem było połączenie siecią tramwajową miejscowości Annandale, wzdłuż szosy stanowej Columbia

Linia	Odcinek	Liczba stacji	Długość (km)*	Data
■	Farragut North do Rhode Island Ave	5	7,4	29 marca 1976
■	Gallery PI–Chinatown	1	–	15 grudnia 1976
■	do Dupont Circle	1	1,8	17 stycznia 1977
■ ■	National Airport do Stadium-Armory	17	19,0	1 lipca 1977
■	do Silver Spring	4	9,1	6 lutego 1978
■	do New Carrollton	5	11,9	20 listopada 1978
■	do Ballston-MU	4	4,8	1 grudnia 1979
■	do Addison Road	3	5,8	22 listopada 1980
■	do Van Ness-UDC	3	3,4	5 grudnia 1981
■	Gallery PI-Chinatown do Pentagon	1	5,3	30 kwietnia 1983
■	do Huntington	4	6,8	17 grudnia 1983
■	do Grosvenor	5	10,9	25 sierpnia 1984
■	do Shady Grove	4	11,2	15 grudnia 1984
■	do Vienna/Fairfax–GMU	4	14,6	7 czerwca 1986
■	do Wheaton	2	5,1	22 września 1990
■	do U St/African-Amer Civil War Memorial/Cardozo	3	2,7	11 maja 1991
■	do Van Dorn Street	1	6,3	15 czerwca 1991
■	do Anacostia	3	4,7	28 grudnia 1991
■	do Greenbelt	4	11,3	11 grudnia 1993
■	do Franconia–Springfield	1	5,3	29 czerwca 1997
■	do Glenmont	1	2,3	25 lipca 1998
■	Columbia Heights do Fort Totten	2	4,7	18 września 1999
■	do Branch Ave	5	10,5	13 stycznia 2001
■	do Largo Town Center	2	5,1	18 grudnia 2004
■	New York Avenue	1	–	20 listopada 2004
■	do Wiehle–Reston East	5	18,8	26 lipca 2014
	Ogółem	91	189,4	–

* Suma kilometrów nie jest równa sumie ogólnej z powodu zaokrąglenia.

Tabela 2. Kolejność poszczególnych otwarć linii metra⁴²

Jurysdykcja	Długość (km)*	Liczba stacji
ogółem dla Dystryktu Kolumbii	61,64	40
Montgomery	29,66	11
Prince George's	31,96	15
ogółem dla stanu Maryland	61,62	26
Alexandria	9,83	3
Arlington	19,62	11
hrabstwo Fairfax	36,81	11
ogółem dla stanu Wirginia	66,26	25

Tabela 3. Usługa Metrorail według granic administracyjnych⁴³

◆ Pike (SR 244), ze stacją metra Pentagon City³⁹. Pod koniec listopada ubiegłego roku zrezygnowano z tych planów i zaczęto rozważać alternatywne rozwiązanie, które uwzględniłoby tę samą trasę, z przystankami ulokowanymi w tych samych miejscach, jednak z użyciem autobusów zamiast tramwajów⁴⁰.

Podsumowanie

Uwzględniając nieustanny przyrost demograficzny odnotowywany tak w Waszyngtonie, jak i całej metropolii Waszyngton – Arlington – Alexandria, oczywista staje się konieczność rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, zwłaszcza transportu publicznego, w wymiarze nie tylko ilościowym (wydłużenie tras, otwarcie nowych linii, stacji i przystanków, wdrożenie nowych rodzajów transportu, zakup taboru i tym podobne), ale i jakościowym (na przykład podwyższanie poziomu usług), a wszystko z uwzględnieniem troski o bezpieczeństwo pracowników i podróżnych. Z przedstawionych danych wynika, że wszystko idzie w tym właśnie kierunku. Zdarzają się oczywiście nieudane projekty, a przyczyną ich zaniechania są nie tylko niezdrowe ambicje władarzy bądź tarcia polityczne na szczeblu lokalnym, ale i ogromne obciążenie wiążące się z finansowaniem tych kosztownych inwestycji. ■



Piotr T. Nowakowski | Doktor habilitowany nauk społecznych, dziennikarz i publicysta, adiunkt na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim Jana Pawła II

¹ Zob. U.S. Census Bureau, *Population Division, Annual estimates of the resident population: April 1, 2010 to July 1, 2014*, <http://factfinder.census.gov/faces/tableservices/jsf/pages/productview.xhtml?src=bkmk> (31 maja 2014).
² Zob. U.S. Census Bureau, *Population Division, Largest urbanized areas with selected cities and metro areas*, <http://www.census.gov/dataviz/visualizations/026/508.php> (15 listopada 2012).
³ Zob. U.S. Census Bureau, *A look at commuting patterns in the United States from the American Community Survey*, str. 5, http://www.census.gov/newsroom/cspan/commuting/20130308_cspan_commuting.pdf (31 maja 2015).
⁴ Zob. U.S. Census Bureau, *Population Division, County-to-county worker flow files*, <http://www.census.gov/population/www/cen2000/commuting/index.html> (31 maja 2015).
⁵ Zob. tamże.
⁶ Zob. U.S. Census Bureau, *Commuting characteristics by sex: 2009-2013 5-Year American Community Survey*, <http://factfinder.census.gov/faces/tableservices/jsf/pages/productview.xhtml?src=bkmk> (31 maja 2015).

⁷ Zob. *Washington Metropolitan Area Transit Authority, About metro*, http://wmata.com/about_metro/?forcedesktop=1 (31 sierpnia 2015).
⁸ Zob. *Washington Metropolitan Area Transit Authority, Metro facts*, Washington 2014, str. 1.
⁹ Zob. tamże, str. 5.
¹⁰ Zob. tamże.
¹¹ Zob. tamże.
¹² Zob. tamże, str. 1.
¹³ Zob. tamże, str. 4.
¹⁴ Zob. tamże, str. 1.
¹⁵ Zob. N.G. La Vigne, *Visibility and vigilance: metro's situational approach to preventing subway crime. Research in brief*, National Institute of Justice, U.S. Department of Justice, November 1997, str. 1-10; N.G. La Vigne, *Safe transport: security by design on the Washington Metro*, w: R.V. Clarke (red.), *Preventing mass transit crime*, Criminal Justice Press, Monsey 1996, str. 163-197.
¹⁶ Zob. N.G. La Vigne, *Visibility and vigilance*, str. 6-7.
¹⁷ Zob. *Washington Metropolitan Area Transit Authority, Metro Transit Police*, http://www.wmata.com/about_metro/transit_police/ (20 sierpnia 2015).
¹⁸ Zob. L.H. Sun, *Metro to randomly search riders' bags*, „The Washington Post” 28 października 2008, str. A01; źródło: <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/10/27/AR2008102700767.html>.
¹⁹ Zob. MSNBC, *Metro begins random bag searches*, <http://www.nbcwashington.com/news/local/Metro-Begins-Random-Bag-Searches-112240639.html> (21 grudnia 2010).
²⁰ *Washington Metropolitan Area Transit Authority, Metro details improvements to meet future capacity needs*, http://www.wmata.com/about_metro/news/PressReleaseDetail.cfm?ReleaseID=2064 (18 kwietnia 2008).
²¹ Zob. tamże.
²² Zob. tamże.
²³ Zob. *Washington Metropolitan Area Transit Authority, Metro facts*, str. 4.
²⁴ Zob. M. Neibauer, *The opening of the Silver Line to Loudoun has been pushed back*, „Washington Business Journal”, http://www.bizjournals.com/washington/breaking_ground/2015/04/the-opening-of-the-silver-line-to-loudoun-has-been.html (27 kwietnia 2015).
²⁵ Zob. National Association to Restore Pride in America's Capital, *Metro long range planning*, <http://www.narpac.org/METROLRP.HTM> (5 sierpnia 2004).
²⁶ Zob. K. Weir, *Metro studies more rail lines for future*, <http://www.washingtonexaminer.com/article/115100> (14 czerwca 2011).
²⁷ Zob. *Northern Virginia Metrorail Extension Act of 2011*, H.R. 55 – 112th Congress (2011-2012), 5 stycznia 2011.
²⁸ Cambridge Systematics Inc. i in., *I-66 Multimodal Study: final report*, 8 czerwca 2012, str. 2-6.
²⁹ Zob. L. Smith, *Metro studies Ft. Belvoir extension*, „The Washington Post” 20 maja 2005, str. B01; źródło: <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2005/05/19/AR2005051901618.html>; P. McGowan, *Fort Meade proposes metro extension*, „The Baltimore Sun” 9 czerwca 2005, <http://www.baltimoresun.com/news/maryland/brac/bal-md-ar.bases09jun09-story.html>.
³⁰ Zob. K. Weir, dz. cyt. (14 czerwca 2011).
³¹ Zob. K. Weir, dz. cyt. (14 czerwca 2011).
³² Zob. K. Shaver, *Leggette light-rail plan*, „The Washington Post” 23 stycznia 2009, str. B03; źródło: <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/01/22/AR2009012203666.html>; Maryland Transit Administration, *Purple Line project's final environmental impact statement to be available for review*, Baltimore, 5 września 2013, str. 1.
³³ Zob. K. Shaver, dz. cyt., str. B03.
³⁴ Zob. Montgomery County Planning Department, *Corridor Cities Transitway*, <http://www.montgomeryplanning.org/transportation/projects/corridor.shtm> (3 grudnia 2012).
³⁵ Zob. Maryland Transit Administration, *Description of project*, http://www.cctmaryland.com/index.php?option=com_content&view=article&id=47%3Adescription-of-project&catid=1&lang=en (29 czerwca 2015).
³⁶ Zob. A.R. Paley, *Dyson pushes light rail, expansion of bridge*, „The Washington Post” 15 lutego 2005, s. SM01; źródło: <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A18469-2005Feb12.html>.
³⁷ Zob. L. Sun, *Transit plan on track*, „The Washington Post” 13 lipca 2008, str. C01; źródło: <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/07/12/AR2008071201834.html>.
³⁸ Zob. M. Laris, *Streetcar 'flash fire' during storm prompts investigation, questions*, „Washington Post” 22 lutego 2015; źródło: http://www.washingtonpost.com/local/trafficandcommuting/streetcar-flash-fire-during-snowstorm-prompts-investigation-questions/2015/02/22/ebce8808-babe-11e4-bdfa-b8e8f594e6ee_story.html; *A fresh look at the DC Streetcar program*, <http://www.dcstreetcar.com/wp-content/uploads/2015/04/DC-Streetcar-2-Pager.pdf> (30 kwietnia 2015).
³⁹ Zob. M. Laris, *Streetcar plan has money and desire*, „The Washington Post” 14 stycznia 2008, str. B01; źródło: <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/01/13/AR2008011303609.html>.
⁴⁰ Zob. E. Jaffe, *Its streetcar plan defeated, Arlington looks to better buses*, <http://www.citylab.com/commute/2014/11/its-streetcar-plan-defeated-arlington-looks-to-better-buses/383028/> (24 listopada 2014).
⁴¹ *Washington Metropolitan Area Transit Authority, Metro facts*, str. 2.
⁴² *Washington Metropolitan Area Transit Authority, Metro facts*, str. 3.
⁴³ *Washington Metropolitan Area Transit Authority, Metro facts*, str. 3.