

Opinia

dotycząca Systemu Transportu Publicznego „MISTER”

Opinię tę piszę jako inżynier transportu (z wykształcenia II stopnia) i szerzej jako inżynier logistyk (z wykształcenia na stopień doktora nauk technicznych z długoletnią praktyką krajową i zagraniczną).

Wyrażoną niżej moją **pozytywną** opinię opieram na podstawie:

- wyczerpujących informacji ustnych o w/w systemie jakich udzielił mi osobiście Pan Olgierd Mikosza,
- artykułu pt. Miejski Indywidualny System Transportu Publicznego MISTER w czasopiśmie Transport Miejski i regionalny 01 2006 wraz z literaturą w zasobach internetowych,
- listu autora projektu wyjaśniającego obliczenia dla Krakowa.

Z przestudiowanych materiałów wynika projekt technicznie i ekonomicznie dojrzały, godny poparcia w stadium doświadczalnym (prototyp).

Uzasadnienie

1. Układ transportowy o działaniu ciągłym przy stałej (w dużej części) odległości pomiędzy pojazdami „a”, nawet przy niedużej prędkości „V” jest zawsze b. wydajny „W” ($W = V:a$)
 2. Obecne obciążenie ulic w mieście i dróg dojazdowych do miasta przekracza już wydajność (przepustowość). O płynnym ruchu dawno już zapomniano, a ten system zapewnia taki ruch.
 3. W infrastrukturze komunikacyjnej miasta trudno już znaleźć miejsca na nowe trasy z wejściem do obszarów centralnych. Konieczny jest „drugi poziom” na dotychczasowych szlakach.
 4. Metro jest drogie, a jego budowa liczona w dziesiątkach lat.
 5. Estakady dla ruchu kołowego i szynowego nad istniejącymi ulicami i drogami dojazdowymi (korki w dojazdach do Warszawy zaczynają się już na drodze Góra Kalwaria –Piaseczno) to ostateczność.
 6. Czyli technicznym rozwiązaniem dla alternatywnego „drugiego poziomu” może być właśnie MISTER.
 7. System MISTER może być z powodzeniem wykorzystany również dla transportu towarowego (np. zaopatrzenie sklepów w centrum z peryferyjnych magazynów).
- Nie przytaczam tu wszystkich istotnych argumentów „za”, udokumentowanych w przytoczonych materiałach wyjściowych do opinii.