

Potrzebni kierowcy i motorniczowie

Komunikacyjnych problemów ciąg dalszy

Każdego dnia autobusy Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie przejeżdżają około 60 tys. kilometrów, przewożąc przeciętnie 220 tys. pasażerów. Co dzień na trasy 11 linii tramwajowych wyruszają 153 tramwaje. Ponadto jedna linia komunikacyjna w mieście obsługiwana jest przez mikrobusy. Tak obecnie, z grubsza rzecz biorąc, rysuje się obraz komunikacji miejskiej w Szczecinie.

Zarówno pasażerowie, jak i ci, którzy świadczą im usługi przewozowe, mają pełną świadomość, że aktualne potrzeby komunikacyjne są daleko większe od tych, jakie może zaspokoić WPKM swoim taborem i załogą. Tym bardziej, że Szczecin, chociaż pod względem obszaru jest jednym z największych miast Polski, nie korzysta z żadnych preferencji przy przydzielaniu nowoczesnych autobusów. Przedsiębiorstwo dysponuje w większości taborem bardzo wystużonym, wymagającym stałych zabiegów konserwacyjnych i remontowych. Znajduje to również swe niekorzystne odbicie w kosztach eksploatacyjnych. Wpływy z biletów pokrywają je tylko w połowie. Warto dodać, że koszt jednego kilometra przejechanego w trakcji tramwajowej sięga 9,5 zł, zaś autobusowej ponad 11,30 zł.

Tramwajów najnowszej konstrukcji Szczecin posiada tylko 42, wozów w miarę nowoczesnych, oznaczonych symbolem 102 N, zaledwie 30. Lwią część taboru stanowią stare wagony, zmodernizowane własnymi siłami. Również przestarzały jest park autobusowy, w którym jedynymi rodzynkami

są trzy pojazdy marki „Berliet”. W tym roku sytuacja w tej mierze ulegnie dość wyraźnej poprawie. Z centralnego rozdzielnika przyznano WPKM 25 wagonów tramwajowych typu 105 N oraz 50 autobusów marki „Jecz-Mex”. Nie oznacza to oczywiście, że akurat o tyle pojazdów wzbogaci się obecnie eksploatowany tabor. Wiele tramwajów i autobusów trzeba będzie skasować, ze względu na ich zużycie i zły stan techniczny.

Nie tylko posiadany tabor determinuje możliwości świadczenia usług przewozowych. Równie istotną barierą są braki kierowców i motorniczów. W obu tych grupach zawodowych są one bardzo dotkliwe, wynoszą grubo ponad sto osób. WPKM dosłownie staje na głowie, by każdego dnia wymagana liczba autobusów i tramwajów wyruszyła na trasy, szczególnie na te linie, którymi dowozi się pracowników do dużych zakładów przemysłowych. W razie potrzeby, na stołku motorniczego siadają nawet pracownicy zaplecza technicznego, mający oczywiście wymagane kwalifikacje. Przedsiębiorstwo stale organizuje kursy dla kandydatów na kierow-

ców i motorniczów. Za wielu chętnych na nie, niestety, nie ma, chociaż warunki nauki i pracy są dość atrakcyjne. Zwrócono się nawet do studentów, oferując im do rywczą pracę w charakterze motorniczów. Jak dotąd, inicjatywa ta nie przynosi oczekiwanych rezultatów. Po pierwsze dlatego, iż studenci nie garną się do tej pracy, po wtóre — nie należą do zbyt solidnych słuchaczy kursów.

Niedostatki w taborze, braki kadrowe nie decydują wyłącznie o takim a nie innym obrazie komunikacji miejskiej w Szczecinie. Wiele do życzenia pozostawia sam układ linii tramwajowych i autobusowych, szczególnie zaś tych o statnich. Ich przebieg, usytuowanie przystanków nie zawsze odpowiada pasażerom, przede wszystkim tym, którzy mieszkają na nowych osiedlach mieszkaniowych. Dyrektor WPKM poinformował nas, że opracowywane już jest nowe studium komunikacji miejskiej, w którym uwzględnione zostaną najbardziej optymalne rozwiązania. Wypada sobie życzyć, by prace studialne jak najszybciej doczekały się szczęśliwego finału i znalazły zastosowanie w praktyce.

(sok)