

Jak jeździmy, jak jeździć będziemy

Nowy tabor, stare kłopoty

Autobusy i tramwaje są dla szcze-
cinian podstawowym środkiem kom-
unikacji. Nic więc dziwnego, że
wszystkich interesują plany inwesty-
cyjne Wojewódzkiego Przedsię-
biorstwa Komunikacji Miejskiej.
Od nich bowiem zależy, na ile
zmienia się warunki naszego podró-
żowania autobusami i tramwajami.

W bieżącym roku WPKM powin-
no otrzymać 55 nowych autobusów
30 „Jelczy M-11” i 25 przegubo-
wych „Ikarusów 280”. 36 spośród
wymienionych pojazdów trafi do
Szczecina (pozostałe do oddziałów
przedsiębiorstwa w Stargardzie i
Świnoujściu). Będą to przede wszy-
stkimi duże „Ikarusy”. Ale jedno-
cześnie 38 samochodów (obecnie
WPKM posiada w Szczecinie 458
autobusów) zostanie wycofanych z
eksploatacji. Łatwo więc policzyć,
że wynik tych wszystkich operacji
będzie ujemny: łączny stan auto-
busów zmniejszy się o dwa poja-
zdy. Jest jednak pamiętać, że
kasowane są głównie stare „Jel-
cze”, a ich miejsca zajmą pojemne
„Ikarusy”. Z drugiej zaś strony
nie tylko liczba taboru decyduje o
regularności kursowania i sprawn-
ej obsłudze pasażerów. Ogromny
wpływ na to ma także liczba za-
trudnionych kierowców. A tych od
dawna brakuje.

W WPKM w Szczecinie pracuje
642 kierowców (55 osób w niepeł-
nym wymiarze godzin). Jeżeli po-
dzielić ich na dwie zmiany, okaże

się, że ponad 100 autobusów stoi
nie wykorzystanych. A przecież są
jeszcze urlopy, zwolnienia lekar-
skie. Obecnie brakuje przedsiębior-
stwu przynajmniej 100 kierowców.

Analogiczne problemy są z mo-
torniczymi. Zaangażowanych jest na
tym stanowisku 380 osób (w tym 77
w niepełnym wymiarze godzin). Na
tomiasz potrzeby są o 107 etatów
większe.

Razem ze wzrostem zatrudnienia
motorniczych przydałyby się rów-
nież modernizacja istniejącego ta-
boru. Obecnie po szczecińskich to-
rowiskach jeżdżą 364 tramwaje
z czego 196 to stare, rozklekotane
wagony. Kilka takich przedpoto-
pów zestawów zostanie w tym ro-
ku wycofanych z eksploatacji. Ich
miejsce zajmie 5 nowoczesnych
tramwajów. Pozyskanie większej
ich liczby nie jest możliwe z
dwóch powodów. Po pierwsze, Cho-
rzowska Wytwórnia Konstrukcji
Stalowych „Konstal”, borykająca
się z brakami potrzebnych podze-
spółów i części, ograniczyła pro-
dukcję nowoczesnych zwozów. Z
drugiej zaś strony, zajezdnie na
szym mieście nie są przygotowane
do przyjęcia większej ilości nowo-
go taboru. Jedyna zajezdnia, która
obsługuje te tramwaje, przy al.
Wojska Polskiego, pęka już w
szwach. Pozostałe trzeba przebu-
dowywać. Na pierwszy ogień pój-
dzie obiekt przy ul. Rewolucji
Październikowej. Ale jego moder-

nizacja rozpocznie się dopiero w
1990 roku.

Do tego czasu będą powstawać
inne obiekty, potrzebne do zapew-
nienia (obecnie i w przyszłości) nie
zakłóconego ruchu tramwajów.
Między innymi na początku bieżące-
go miesiąca oddana została do
użytku nowoczesna podstacja tra-
kcyjna przy ul. Niemcewicza. Za-
sila ona sieć tramwajową na Nie-
buszewie. Nadwyżka mocy będzie
wykorzystana po wybudowaniu to-
rowiska na ul. Krasieńskiego i
Łucznicznej. Poza tym możliwe bę-
dzie wprowadzenie nowego taboru
na trasę „trójki”. Budowa trzeciej
podstacji, o podobnie dużej mocy
(3,2 MW) rozpocznie się w tym
roku przy ul. Kordeckiego.

Z innych inwestycji należy
wspomnieć o wiatrach przystanko-
wych. Staną przede wszystkim na
przystankach przy modernizowa-
nych ciągach komunikacyjnych.

Wbrew pozorom, powodów do
radości nie mamy zbyt wiele. Cóż
bowiem z tego, że przybędzie no-
woczesnego taboru, skoro nadal
brakuje w WPKM pracowników.
Nie ma więc co liczyć na grun-
towną poprawę funkcjonowania
miejskiej komunikacji. Jedyne, z
czego można się cieszyć, to wybie-
ganie przez przedsiębiorstwo w
przyszłość i inwestowanie w obie-
kty, które za kilka lat będą nie-
zbędne.