

20. 11. 89

BENZYNY BRAKUJE i jest coraz droższa. Częściej więc na wet ci, którzy wcześniej korzystali z własnych samochodów, przerzucają się na komunikację miejską. Tyle tylko, że w godzinach szczytu już nawet nie sam dojazd a wejście do autobusu stało się gehenną. Wiedzą o tym bardzo dobrze choćby pasażerowie linii 75 i 76 wracający po południu z pracy.

— **PANIE** dyrektorze, czy próbował pan wsiąść do 75 między godz. 14.30 a 16, choćby na przystanku koło „Polony” przy ul. Krzywoustego, albo koło Turzyna? — z tym pytaniem zwróciliśmy się do dyrektora WPKM Jerzego Barańskiego.

— Czasem z nich korzystam — odparł ostrożnie. Zgodził się jednak, że często trzeba prze-



Koszty coraz wyższe — dotacje za małe

Komunikacja ledwo żyje, pasażerowie razem z nią...

puścić 2—3 wozy, zanim uda się wdrzeć (bo nie — wsiąść) do kolejnego; że wypadają kursy oznaczone w rozkładzie są za koszmarnie. Czy zatem nadal będziemy się z trudem „wprasowywać” w autobus miejskie?

— Za parę dni może się okazać że nie będzie się w co wprasowywać, bo brakuje pieniędzy na wszystko: płace pracowników, eksploatację, itp. — stwierdził dyr. Barański.

A więc co? Od ubiegłego roku zmalała rozkładowa ilość kursów szczecińskiej komunikacji miejskiej: autobusów o 15 proc., tramwajów o 8 proc., ale i tak owe rozkłady nie są w pełni realizowane (ot, w granicach 90 proc., co podobno w skali wszystkich wojewódzkich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej jest wskaźnikiem rewelacyjnie wysokim). Nie są wypełniane, choć autobusy stoją na placach zajezdni. Same jednak nie pojadą a kierowców brak, uciekają z tej pracy. Ci zaś którzy nie zrezygnowali z zatrudnienia i tak miesięcznie zaliczają po kilkadziesiąt godzin

nadliczbowych. W końcu nie można wymagać, by pracowali 24 godziny na dobę.

A TYMCZASEM w drodze do pracy i z pracy tłoczmy się jak śledzie i przyjeżdżamy całkowicie wykończeni. Do autobusu wypycha się dwukrotnie więcej pasażerów, niż przewidują normy i wóz rusza ledwie żyjąc — co zdecydowanie skraca czas w jakim nadaje się do eksploatacji. Ścisnięci przy drzwiach szczecinianie nawet nie mogą myśleć o ewentualnym skasowaniu biletu, gdyż trudno im oddychać, nie tylko korbną do kasownika czy wyjąć kartonik uprawniający do przejazdu.

Bilety są takie drogie — narzekają pasażerowie. A tymczasem, jak się okazuje jeszcze z wrześniowych wyliczeń — koszt jednego przejazdu (gdyby obyć się zupełnie bez dotacji budżetowych) byłby skalkulowany w granicach 550—600 zł! A dotacje? Te, jak twierdzi dyr. Barański, przy obecnej inflacji „wydziera się” raz — dwa razy w miesiącu. I stale ta niepewność: czy będzie czym zapłacić pracownikom, pokryć koszty remontów, kupić nowe wozy. Teraz WPKM ma odebrać 11 Ikarusów. Koszt każdego 90 tys. rubli (to pomnożone przez kurs bankowy owej waluty da kwotę w

złotówkach). I na razie nie wiadomo z czego to opłacić.

CZY ZATEM nic nie zmieni się na lepsze? Dyrektor Barański twierdzi, że nie, jeśli nie zmieni się podejście do komunikacji miejskiej aby zapewnić atrakcyjność placową i usunąć stałą niepewność finansową. Póki też nie zmieni się pogląd, że nie WPKM jest dotowane jako przedsiębiorstwo, lecz komunikacja miejska, która ma służyć szczecinianom jak najlepiej ot choćby wygodnie dojechać do pracy zamiast po tłoczniu się w autobusach przez pierwsze pół godziny odpoczywać w swych firmach po zmęczeniu podróży.

Nie wiadomo jakie będzie dalsze podejście do komunikacji i czy możemy liczyć na zmiany na lepsze. Pozostaje nam życzyć sobie suchej awary i mocnych butów — żeby wszędzie dojsz pieczo. (su)