

# Dyrektor ZKM widzi to inaczej

K.s 5.03.96r. Nr. 46

W ZWIĄZKU z artykułami „Zawał komunikacyjny miasta blisko” oraz „Kto komu mydli oczy” opublikowanymi kolejno w dniach 5 i 13 lutego 1996 r. uprzejmie informuję:

**1.** Uchwałą Rady Miejskiej w Szczecinie Nr XI/108/95 z dnia 15 maja 1995 r. Zarządowi Komunikacji Miejskiej powierzono obowiązki organizacji komunikacji miejskiej i zlecenie realizacji przewozów. Wykonywanie przewozów ZKM zleca Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu oraz innym przewoźnikom wykonanym w drodze przetargów i zawiera z nimi umowy na wykonywanie tych zadań. Przyjęcie takiego rozwiązania ma na celu obniżenie kosztów społecznych ponoszonych na komunikację miejską.

**2.** ZKM powstał z wydzielenia z MZK funkcji zarządzania i sterowania komunikacją oraz utrzymania infrastruktury komunikacyjnej na terenie miasta. Nie jest to więc nowy twór, lecz usankcjonowany podział funkcji MZK, który został dokonany w oparciu o program restrukturyzacji realizowany w latach 1992–95. ZKM przejął tę część kosztów, która była na te funkcje przeznaczona. Należy dodać, że część kosztów ZKM wiąże się bezpośrednio z utrzymaniem obiektów i urządzeń niezbędnych dla pracowników MZK prowadzących pojazdy. Wymieniony w artykule podział kosztów, którego wartość została podana błędnie, faktycznie za 7 miesięcy 1995 r. wyniosła 14,7 procent

ogólnych kosztów poniesionych na utrzymanie komunikacji miejskiej.

**3.** Kary umowne za 7 miesięcy ubiegłego roku stanowiły 0,11 procent należności przekazanych MZK z tytułu wykonanych przewozów. Kary umowne nie są nowym pomysłem, ponieważ były stosowane w MZK od 1993 r. jako czynnik dyscyplinujący poszczególne zajezdnie. Kary dotyczyły głównie nie planowanych wyjazdów i niewyjazdów, niepunktualności kursowania.

**4.** Stan techniczny pojazdów jest kontrolowany dwustopniowo, w ramach MZK poprzez kontrolę techniczną niezależną od zajezdni oraz przez prowadzących pojazdy. Wyjazd na linię niesprawnym pojazdem jest niedopuszczalny. Ponadto każdy pojazd po wypadkach lub kolizjach jest badany przez specjalnie powołaną komisję, w skład której wchodzi pracownicy odpowiednich służb MZK i ZKM. Wnioski opracowane na podstawie tych badań mają na celu eliminowanie błędów w organizacji przygotowania pojazdów do ruchu. Z dotychczasowych doświadczeń wynika, iż komisje te tylko w bardzo nielicznych przypadkach stwierdziły niesprawność techniczną pojazdów biorących udział w tych zdarzeniach. W komunikacji miejskiej obowiązuje ścisły reżim dopuszczania pojazdów do ruchu i każdy z nich podlega przeglądowi codziennie. O innych szczegółach na ten temat informował redakcję „Kuriera Szczecińskiego” rzecznik prasowy MZK pismem EH/332/96 z dnia 06.02.1996 r., co nie zostało przekazane czytelnikom w kolejnym artykule.

**5.** Na przełomie lat 94/95 MZK w Szczecinie był największym odbiorcą nowych autobusów w Polsce. Stanowią one ca 20 procent posiadanego stanu autobusów. Na ten cel miasto wydało 350 mld starych zł. Zakup ten wpływa na zmniejszenie nakładów na remonty i naprawy starych autobusów.

**6.** Relacje finansowe pomiędzy ZKM i MZK zostały ustalone przez Zarząd Miasta w czerwcu 1995 r. w oparciu o plany finansowe obydwu zakładów. Szczegółowy harmonogram określił wielkość środków przekazywanych do MZK. Stąd też MZK znało wielkość i terminy przepływu środków finansowych. Ponadto MZK decyzją Rady Miejskiej Szczecina otrzymało w drugim półroczu dodatkowo 40 mld starych zł na wykonanie remontów kapitalnych taboru. Wszystkie środki były przekazane w ustalonych terminach. Nie jest więc prawdą stwierdzenie, iż MZK nie znało wielkości środków finansowych,

którymi miało dysponować. Nieporozumieniem jest ocenianie przez autora artykułu proporcji kosztów biorąc pod uwagę tylko wielkość zatrudnienia z pominięciem funkcji, które sprawują poszczególne zakłady.

**7.** Wyjątkową dezinformacją jest publikowanie nieprawdziwych danych dotyczących wyjazdów taboru w dniu 05.02.1996 r., tj. w dniu ukazania się pierwszego artykułu. Autor artykułu nie zdaje sobie sprawy, czym byłaby dla pasażerów podana w procentach wielkość niewyjazdów, cytując z artykułu z dnia 13.02.1996 r.: „Otóż w dniu opublikowania tekstu (czyli 05.02.1996 r.) na trasy wyjechało o kilkanaście do kilkudziesięciu procent pojazdów mniej”. Faktycznie w dniu 5 lutego br. na planowane 192 autobusy w ruchu wyjechało planowo 191, a 1 był opóźniony. Natomiast w trakcji tramwajowej na 98 pociągów

(173 wagony) 3 wyjechały z opóźnieniem.

Pomimo ciężkiej zimy i bardzo niskich temperatur w styczniu 1996 r. wskaźnik niewyjazdów w trakcji autobusowej wynosił 0,12 procent taboru przewidzianego rozkładem jazdy, a w trakcji tramwajowej wskaźnik ten wynosił 0,07 procent.

Brak rozeznania pana redaktora Spirydowicza o zadaniach ZKM nie upoważnia do wyciągnięcia wniosków, że jest to twór biurokratyczny, bowiem 90 procent załogi pracuje bezpośrednio na linii i w służbach związanych z ruchem pojazdów w mieście, bez której komunikacja miejska nie może funkcjonować.

Jednocześnie nadmieniam, iż niniejsze wyjaśnienie jest pierwszą informacją ZKM na temat problemów podniesionych w cytowanych na wstępie artykułach.

Dyrektor ZKM Szczecin  
mgr Jerzy Barański

## OD autora:

Informację o wyjazdach taboru 5 lutego otrzymałem od pracowników MZK, którzy zaobserwowali wyjątkowe nasilenie kontroli i zatrzymywanie w zajezdni większej liczby autobusów niż zwykle. Oczywiście nie chodziło o to, że po mieście kursowało ich mniej – w końcu od czego są rezerwy. Nie wątpię, że liczby podane przez pana Barańskiego są prawdziwe, jednak moim zdaniem, niczego nie dowodzą.

Jeśli chodzi o obniżenie kosztów społecznych ponoszonych na komunikację miejską, wystarczy znać podstawy arytmetyki, aby się przekonać, że przyjęte rozwiązanie dało skutek dokładnie odwrotny. Otóż w roku 1995 suma dotacji z publicznych pieniędzy na MZK i ZKM wyniosła 14 903 907 zł, zaś na 1996 r. zaplanowano (już tylko dla ZKM) dotację w wysokości 24 000 000 zł. Jest to wzrost o ponad 61 procent. Jeżeli tak ma wyglądać obniżanie kosztów, to może lepiej zlikwidować w ogóle komunikację miejską i zostawić sam Zarząd (albo wręcz tylko dyrektora). Będzie taniej...

Pan Barański twierdzi, że na ZKM przypadło w 1995 r. 14,7 procent ogólnych kosztów poniesionych na utrzymanie komunikacji miejskiej. Tłumaczyłem to już w odpowiedzi na pismo rzecznika Zarządu Miasta, ale powtórzę – zależy, jak kto liczy. Żeby nie być gołosłownym – MZK w 1995 r. dostał z miejskiej kasy 7 456 907 zł, a ZKM 7 447 000 zł. Dla mnie jest to stosunek 50,13 do 49,97 procent. Jeśli trzeba, służę kalkulatorem...

Kary umowne – niestety, tutaj mam zupełnie inne informacje. Zresztą nawet nie o to chodzi. Żeby stosować kary umowne, należy najpierw zawrzeć umowę. A to zrobiono dopiero w połowie lutego 1996 r.

Jarosław SPIRYDOWICZ