

akr, 21.09.2023

## Komunikacja miejska. "Praca się nie opłaca". Dyskusja radnych i mocny głos mieszkańca o populizmie i zaniedbaniach

**Rozwiązania nie wypracowano, pretensje często kierowane były pod złym adresem, pojawiła się ogólnopolska polityka. Dyskusja szczecińskich radnych o stanie komunikacji miejskiej przyniosła jedynie kilka ciekawych danych. Najbardziej konkretnie wypowiedział się mieszkaniec Pomorzán.**

Na posiedzenie komisji gospodarki komunalnej szczecińskiej rady miasta zaproszeni zostali prezesi spółek: dwóch autobusowych (SPA Dąbie, SPA Klonowica) i Tramwajów Szczecińskich. Problem jest bowiem znacznie szerszy i wykracza poza ostatnie – spowodowane brakami motorniczych – cięcia kursów tramwajów.

### Komunikacja w Szczecinie. Co z rozkładem jazdy?

Z danych przedstawionych przez prezesów spółek autobusowych wynika, że w zasadzie problemu luk w rozkładzie jazdy nie ma.

Zarówno Włodzimierz Sołtysiak (SPA Dąbie), jak i Krzysztof Putiatycki (SPA Klonowica) wyliczali, że rozkład jazdy realizują w ponad 99 proc.

– To zafałszowywanie rzeczywistości – mówiła później radna Dominika Jackowski, gdy po pytaniu radnego Przemysława Słowika dyrektor ZDiTM Krzysztof Miller wyliczył skalę wcześniejszych cięć w rozkładach jazdy. Liczy się to w tzw. wozokilometrach, czyli, krótko mówiąc, liczbie kilometrów przejechanych przez tramwaje i autobusy. W 2022 r. te ostatnie ścięto o 1 mln 340 tys. km. Przejazdy tramwajów spadły o 600 tys. km, ale tu akurat powodem były przede wszystkim zamknięcia tras spowodowane modernizacją torów. Gdyby nie te cięcia, zresztą na wniosek

firm przewozowych, nie byłoby mowy o 99-procentowym wykonaniu rozkładu jazdy.

Ile zarabiają kierowcy? Ilu ich brakuje?

Włodzimierz Sołtysiak nie krył, że jest problem z zatrudnieniem kierowców. Na przykład w 2022 na emeryturę odeszło sześciu, zwolniło się 44, a zatrudniło 28. Spółka ratuje się m.in. usługami firmy zewnętrznej (wybranej w przetargu), która „dostarcza” swoich kierowców. Prezes Sołtysiak mówił, że od ręki na etat mógłby przyjąć 40–50 kierowców.

Radni pytali o możliwość zatrudniania pracowników z zagranicy, i to nie tylko z Ukrainy, bo tych też nie ma obecnie zbyt wielu. Padły propozycje: Indie, Pakistan. Radna Jackowski pozwoliła sobie nawet na pewną złośliwość, wskazując, że PiS mógłby pomóc załatwić wizy. Włodzimierz Sołtysiak tłumaczył, że owszem, chętni się nawet pojawiają, ale „znikają”, gdy przychodzi do potwierdzenia ich prawa jazdy.

Czy płace są atrakcyjne? Według prezesa SPA Dąbie obecnie średnia płaca kierowcy w jego spółce to 6593 zł brutto. Ponad 500 zł więcej niż rok wcześniej.

Płacimy tyle, ile możemy, my nic nie zaniżamy – mówił Sołtysiak, gdy ze strony części radnych posypały się na niego pretensje o stan komunikacji autobusowej.

Komunikacja w Szczecinie. Brakuje pieniędzy

Dyskusja z prezesem Sołtysiakiem pokazała, że część radnych najwyraźniej nie do końca rozumie, jak zorganizowana jest komunikacja miejska. Na przykład radny Krzysztof Romianowski z PiS oskarżył prezesa o to, że problem z dojazdem mają np. mieszkańcy Żydowiec.

Problem leży jednak w finansowaniu komunikacji. Spółki komunikacyjne otrzymują od ZDiTM konkretne stawki za przejechanie kilometra. Te zaś zależą od stanu finansów miasta i polityki komunikacyjnej. Za to, co spółka otrzyma z kasy miasta, musi opłacić nie tylko pensje, ale też i np. paliwo, a w przypadku Tramwajów Szczecińskich prąd.

Dorota Pudło-Żylińska, skarbnik miasta i najwyższy rangą urzędnik, który uczestniczył w dyskusji (nie było prezydenta czy też jego zastępczyni odpowiedzialnej za komunikację), zapewniała, że miasto „robi wszystko”, by ratować komunikację. Na dwóch sesjach – w marcu i wrześniu – przekierowano do spółek dodatkowe 59 mln zł.

Z pozostałych danych wynika jednak, że finanse miasta pozostają w tarapatach. Podstawowe źródło dochodu, czyli udział w podziale podatku PIT, zmalało z 704 do 583 mln zł.

Tymczasem komunikacja pochłania coraz więcej pieniędzy. W 2018 r. kosztowała 209 mln zł. W tym roku będzie to 380 mln zł. Tymczasem wpływy z biletów to tylko 131 mln zł.

Dorota Pudło-Żylińska przestrzegała, że nie można patrzeć tylko na wydatki związane z komunikacją. Podała przykład wynagrodzeń dla wszystkich pracowników miasta i jego spółek (to 12 tys. osób). W 2015 r. kosztowało to 621 mln zł rocznie. Teraz miliard złotych. I urośnie o kolejne 80–90 mln zł w 2024 r. w związku z podniesieniem płacy minimalnej.

– 41 proc. wydatków bieżących w budżecie miasta wydajemy na płace – mówiła Dorota Pudło-Żylińska, przypominając, że miasto musi też dopłacać do oświaty i opieki społecznej, bo rządowe subwencje są za małe. I że nacisk na płace zaraz może wybuchnąć w innych miejskich strukturach.

Na październikową sesję przygotowana zostanie jednak poprawka w budżecie zwiększająca wydatki na komunikację o 13 mln zł. Skarbnik ostrzegła zarazem, że jeszcze przed końcem roku można spodziewać się wzrostu cen paliw, obecnie sztucznie zaniżonych przez Orlen, co znów wpędzi w tarapaty komunikację autobusową.

PiS się obraża i wychodzi

Kiedy pojawiły się głosy radnych PiS (Leszek Duklanowski, Roman Lewandowski, Maciej Ussarz, Krzysztof Romianowski), narzekających na zbyt małe finanse na komunikację, w dyskusji pojawiła się krajowa polityka.

– Zabieracie pieniądze samorządom – mówiła o „reformach” rządu PiS radna Jackowski. – Uszczupłacie dochody miasta.

– Rząd PiS ukradł pieniądze z budżetu miasta – dodał radny Łukasz Kadłubowski (PO).

Najbardziej radnych PiS zirytował jednak radny Łukasz Tyszler (PO), który zaczął od tego, że problem jest „wygenerowany centralnie”.

– W Polsce 10 mln osób w wieku produkcyjnym nie szuka pracy – mówił Tyszler. – Nie dlatego, że żebrzą. Praca się nie opłaca. Państwo jest tak kierowane, że rozdaje mnóstwo pieniędzy za nic. Nie dziwny się, że nie ma chętnych do pracy.

Łukasz Tyszler odniósł się też do wcześniejszych wypowiedzi, w których padały różne stawki dla kierowców pracujących tuż za naszą zachodnią granicą.

– Mogą tam pracować nawet za zbliżone pieniądze, ale po pięciu latach mają zapewnioną minimalną emeryturę w wysokości 1,5 tys. euro – mówił radny Tyszler, tłumacząc, że w takiej sytuacji, przy rozpadającym się systemie emerytalnym w Polsce, jest to niepodważalny atut.

Wywód radnego Tyszlera tak się nie spodobał radnym PiS, że wyszli z sali.

#### Kto pracuje w Tramwajach Szczecińskich

Sporo czasu poświęcono sytuacji w samych Tramwajach Szczecińskich. Prezes Krystian Wawrzyniak tłumaczył brak pracowników trzema przyczynami: mało satysfakcjonującymi wynagrodzeniami, tym, że podczas pandemii przez dwa lata nie mógł organizować kursów na motorniczego, oraz spiętrzeniem obowiązkowych badań lekarskich, które wyłączają pracownika na cały dzień.

Radni Przemysław Słowik i Dominika Jackowski nie zaakceptowali tych ostatnich tłumaczeń, dziwiąc się, że Tramwaje Szczecińskie powierzają je tylko jednej przychodni, w której są spore zatory.

Prezes Tramwajów Szczecińskich posunął się też do określenia, które zbulwersowało radną Jackowski. Podczas omawiania problemów z organizacją grafiku pracy, ostrzymi wymaganiami wobec prowadzących tramwaje, a z drugiej strony problemami z dyscypliną prezes powiedział, że motorniczowie to „prości ludzie”.

– Nikt nie chce być stygmatyzowany – mówiła radna. – Proszę ważyć swoje słowa.

Prezes Wawrzyniak podtrzymał informacje wcześniejszych komunikatów spółki, że brakuje obecnie ok. 40 motorniczych. Być może w najbliższych dniach luka będzie trochę mniejsza, bo w czwartek egzamin zdawało 13 kandydatów. Wprowadzenie ich na linię pozwoli wypełnić obecne luki w rozkładzie (te, które są już po ostatnich, sobotnich cięciach). Krystian Wawrzyniak zapowiedział też, że na piątek ma umówione spotkanie z motorniczymi z zajezdni Gołęczin, by wysłuchać ich uwag i oczekiwań.

#### Komunikacja w Szczecinie. Mocny głos mieszkańca

Całemu spotkaniu przysłuchiwał się młody mieszkaniec Pomorza, który na koniec poprosił o głos.

– To jest dłuższy problem – podkreślił, przypominając, że szczecińscy motorniczowie grozili strajkiem na tle płacowym już 15 lat temu.

Zwrócił uwagę, że zawieszona z powodu problemów linia tramwajowa nr 4 nie kursuje już kilka lat.

– A dochody z biletów? Kontrolerów nie widziałem od pięciu lat – mówił mieszkaniec. – System kasowników GMV to bubel. Budujemy na ul. Sosabowskiego rozjazd w kierunku ul. Taczaka, są zrobione na pętli Turkusowa w kierunku Kijewa? Po co, skoro nic tak naprawdę się nie planuje? [Faktycznie, nie przygotowuje się żadnych planów rozbudowy linii]. W lutym ograniczyliście prędkość tramwajów na linii SST [w rejonie mostu Pionierów]. Naprawiliście już te tory? Na nowej pętli Pomorzany powstanie punkt socjalny, ale bez kasy biletowej. Tabor tramwajowy mamy najbardziej zapuszczony w Polsce. Mamy szrot z Niemiec i nie widać poprawy.

Mieszkaniec Pomorzany miał też bardzo konkretny zarzut wobec radnych: populizm.

– Zrobiliście darmowe przejazdy dla dzieci. Stać nas na to? – pytał. – W bogatszym Poznaniu przejazd kosztuje złotówkę dziennie. Rocznie to 365 zł. Niewiele, ale dzieci uczą się, że za przejazd się płaci, że nie otrzymuje się wszystkiego za darmo.

Jan Połuszny (PO), przewodniczący komisji, nie dopuścił już do dyskusji na temat opinii wyrażonej przez mieszkańca. Trwająca trzy godziny dyskusja tak naprawdę nie skończyła się jakimikolwiek konstruktywnymi wnioskami czy też pomysłami.