

# Prezydent Szczecina traktuje tramwaje po macoszemu. To jedna z przyczyn komunikacyjnego tąpnięcia

Andrzej Kraśnicki jr 14.09.2023

**Nie da się wytłumaczyć cię w rozkładach jazdy tramwajów tylko tym, że PiS ograbił samorządy z finansów. Upadek komunikacji miejskiej w Szczecinie to konsekwencja tego, że władze miasta nie podchodzą do niej poważnie i fachowo.**

Brakuje motorniczych i od 16 września ZDiTM jest zmuszony po raz trzeci ograniczyć z tego powodu kursowanie tramwajów.

Tramwaje Szczecińskie. To nie tylko problem wynagrodzeń

Podstawowym problemem są niskie wynagrodzenia. Władze miasta mogą próbować tłumaczyć się tym, że po "reformach" podatkowych rządu PiS dochody samorządów drastycznie spadły.

To wygodne tłumaczenie, ale nie do końca zgodne z faktami. Motorniczowie od lat narzekali na niskie zarobki, jeszcze zanim PiS zaczął niszczyć samorządy. Po uderzeniu inflacji czara goryczy się przelała.

Ale motorniczowie narzekają też na tabor. Spójrzmy na inwestycje. Ostatnie duże zakupy w Szczecinie to zakup 28 niskopodłogowych Swingów w latach 2010-2014. Najstarsze mają 13 lat. Wymagają już tzw. remontów głównych. Takich, jakie właśnie robi Gdańsk ze swoimi 35 Swingami również kupionymi w 2010 r. (remont pierwszych sześciu kosztuje 30 mln zł). W Szczecinie nic podobnego się nie dzieje. Efekt: więcej naszych Swingów stoi obecnie w zajezdni, niż jeździ.

Zakup sześciu dwukierunkowych pojazdów (na razie są cztery) to więcej niż symboliczny krok, a modernizacja berlińskich Tatr z połowy lat 80. to tylko rozpaczliwa reanimacja taboru, który powinien zniknąć z ulic.

Co z tramwajowymi inwestycjami z eurofunduszy?

Władze miasta mogą wyliczać miliony, które pochłania trwająca modernizacja torów. Ale jeżdżą po nich tramwaje z wyrobionymi obręczami i niszczą szyny. Zaplecze techniczne to bowiem częściowo ruina. Przypomnę, że częścią "torowej rewolucji" dofinansowanej z eurofunduszy miała być modernizacja zajezdni Gołęcin, w której warunki pracy urągają wszelkim standardom XXI wieku. Miasto odpuściło jednak ten temat, bo zabrakło 1,5 mln zł na opracowanie dokumentacji projektowej. Nie znalazło się 1,5 mln zł w mieście, które lekką ręką wyda 130 mln zł tylko na same koszty kredytu na budowę Fabryki Wody! Nie chcę uderzać w populistyczne tony, ale to dobry przykład niewłaściwych priorytetów.

Scenariusze na najbliższe lata też nie wyglądają dobrze. Jesteśmy u progu kolejnej puli eurofunduszy. Tempo jej wydawania będzie zawrotne. Są samorządy, które już się do tego przygotowują, mają dokumentacje projektowe i tylko czekają na pieniądze. A Szczecin? Ma tylko mocno już przykurzony projekt tramwaju do Mierzyna. A linie na ulicach Mieszka I, 26 Kwietnia, a przedłużenie SST? Cisza. Jest za to tylko konsekwentne aktualizowanie dokumentacji budowy kolejnej miejskiej autostrady - Trasy Północnej.

Może to i lepiej? Co i kto by po tych torach prowadził? Gdyby przebudowa ulicy Kolumba przebiegła planowo, jesienią i tak nie byłoby motorniczych, by wznówić tam kursowanie linii 3.

Szczecin nie ma fachowca od komunikacji

Od początku rządów prezydenta Piotra Krzystka miasto nie ma szczęścia do osób odpowiedzialnych za komunikację. Kompetencje dwóch zastępców prezydenta z ramienia PiS (najpierw Mariusz Kądziałka, potem Marcin Pawlicki) w tej dziedzinie były żadne. Obecna wiceprezydentka, Anna Szotkowska, to specjalistka od nieruchomości. W zakresie obowiązków dostała komunikację miejską "na doczepkę".

Sam prezydent też komunikacji, szczególnie tej tramwajowej, nie czuje, czemu dał wyraz, popierając populistyczne głosy przeciwników odbudowy linii tramwajowej na śródmiejskim odcinku al. Wojska Polskiego.

Czarno widzę przyszłość. Finansowe i kadrowe problemy z komunikacją miejską ma obecnie każde miasto, ale poprzez wieloletnie zaniedbania tylko Szczecin mocno uderzył o dno, solidnie się w nie wbijając.