



Obsługa niektórych linii autobusowych, w całości lub części, przekazywana jest w Szczecinie prywatnemu przewoźnikowi. Jednak umowa z nim podpisywana jest tylko na rok.

Fot. archiwum

Pasażerowie skazani na wysłużony tabor?

ZDiTM znów zleca na rok

Część komunikacji miejskiej w Szczecinie wciąż się opiera na rocznych umowach z przewoźnikiem prywatnym. Mimo zapowiedzi zmian w sposobie kontraktowania usług przewozowych, szczeciński Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego (ZDiTM) ogłosił kolejne postępowanie o zamówienie na zaledwie rok. Krótkie umowy nie sprzyjają poprawie standardu podróży i skazują niektórych mieszkańców na wysłużony tabor – twierdzi nasz Czytelnik.

Zgodnie z zapisami dokumentacji ogłoszenia o zamówieniu wykonywania usług przewozowych w dziennej i nocnej komunikacji miejskiej oraz w systemie „transport na żądanie”, kontrakt będzie obowiązywać jedynie przez 12 miesięcy. Dotyczy to m.in. linii autobusowych: 85, 58, 59, niektórych kursów pospiesznych linii A i B, autobusów „na żądanie”: 904, 908 oraz większości linii nocnych.

– Kontrakty roczne nie sprzyjają poprawie stanu miejskiej komunikacji i de facto znaczna część naszego miasta wciąż będzie polegać na autobusach PKS-u, będących w bardzo złej kondycji technicznej – alarmuje jeden z naszych Czytelników. I nie jest odosobniony w tej opinii (takich sygnałów jest więcej, także w mediach społecznościowych i na różnych forach skupiających użytkowników ko-

Krótki okres obowiązywania umowy utrudnia prywatnym przewoźnikom inwestowanie w nową flotę, nie sprzyja też budowaniu konkurencji (na ogłoszenia miasta ofertę składa tylko jeden prywatny przewoźnik). W efekcie pasażerowie na niektórych liniach wciąż muszą korzystać z pojazdów, których stan techniczny pozostawia wiele do życzenia.

Miasto tłumaczy, że najpierw „swoi”, potem prywatni. Jednak przyznaje, że dostrzega problem: „Miasto wraz z Zarządem Dróg i Transportu Miejskiego od jakiegoś czasu zajmują się tym tematem” – czytamy w odpowiedzi na nasze pytanie. Na przeszkodzie, wynika z odpowiedzi ZDiTM, stoją przede wszystkim kwestie finansowe i strategiczne.

– ZDiTM opiera swoją działalność na rocznym planie finansowym zatwierdzonym przez Gminę Miasto Szczecin – wyjaśnia rzecz-

Reszczyński. – Biorąc pod uwagę możliwości finansowe miasta i strategiczne podejście do zawieranych wszystkich umów, zdecydowano się w pierwszej kolejności na podpisanie umów wieloletnich ze spółkami autobusowymi, które posiadają 100-procentowy kapitał miasta.

Chodzi o spółki SPAK i SPAD, które jako pierwsze otrzymały stabilne, wieloletnie kontrakty.

– Ma to na celu baczne przyglądanie się realizacji zadań inwestycyjnych, przewidywalności kosztów bądź eliminacji zagrożeń strategicznych – tłumaczy ZDiTM.

Na zmiany w zasadach zlecania obsługi niektórych linii autobusowych przewoźnikowi zewnętrznemu trzeba jeszcze poczekać.

– Kolejnym krokiem jest podpisanie w bieżącym roku umowy wieloletniej ze spółką Tramwaje Szczecińskie, która również posiada 100 proc. kapitału miasta – tłumaczy rzecznik. – Dopiero w następnej kolejności w planach ZDiTM i miasta w miarę jego możliwości finansowych jest podjęcie działań nad wieloletnimi umowami przewozowymi na linie autobusowe, które dotyczyć będą przewoźnika prywatnego. ©P