

Autobusowa komunikacja w Szczecinie działa coraz sprawniej, bo przybyło nam wiele przegubowych „Ikarusów”, ale w tym przypadku nie potwierdza się znane powiedze nie, że od przybytku głowa nie boli. W dyrekcji Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej powiedziano nam, że jeśli nie zostanie zakończona budowa zajezdni autobusowej w Policach, to nie będzie można zwiększyć w Szczecinie taboru autobusowego, a właśnie należy się nam jeszcze w tym roku dostawa kolejnych pięćdziesięciu „Ikarusów”. Tej szansy nie można zaprzepaścić.

Istniejące obecnie dwie zajezdnie autobusowe, jedna przy ul. Klonowica a druga w Dąbiu przy ul. A. Struga, już w tej chwili z trudem mieszczą parkowane i obsługiwane w nich pojazdy. Każdy może to sprawdzić, zwłaszcza gdy przejeżdża obok parkingu WPKM w Dąbiu. Autobusy ustawiane są tam prawie na styk. Można sobie wyobrazić, jak to utrudnia manewrowanie autobusami. Dodatkowy kłopot sprawia to, że kierowcy po zaparkowaniu swoich wozów mają trudności z wydostaniem się z kabin. Podobnie albo jeszcze gorzej jest przy porannych wyjazdach, kiedy to w krótkim czasie mię-

ny wykonawca, którym jest Nadodrzańskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Ogólnego, nie wykazuje wyraźnych skłonności do przedłużenia tego terminu, ale istnieją podstawy do obaw, że po prostu nie zdąży wykonać wszystkich robót w planowanym czasie.

Trzeba przyznać, że niektóre prace na tej budowie są już bardzo zaawansowane. Z pewnością jest tak z halą obsług, która jest już prawie na ukończeniu. Ostatnio wykonano w niej m.in. kanały i posadzki. W końcowym etapie realizacji są też warsztaty specjalistyczne i budynek administracyjno-socjalny. Nie można tego jednak

Przybywa autobusów – potrzebna trzecia zajezdnia

# Czy „Nadodrzańskie” dotrzyma słowa?

dzy godz. 4.30 a 5.30 wyrusza z miejsca nocnego postoju na trasy 170 autobusów. Kierowcy mają przy tym męczącą „gimnastykę”, zaś autobusy wychodzą z tego ścisłego często ze szramami i otarciami.

Przy ul. Klonowica wcale nie jest lepiej z parkowaniem, ale największy problem w obu zajezdniach stwarzają nieodpowiednie stanowiska obsługowo-naprawcze, zaprojektowane dla tak zwanych „solówek”, a nie dla „przegubowców” których obecnie jest najwięcej. Stanowiska te powinny być przelotowe i dłuższe, aby autobusy przegubowe mogły się na nich pomieścić i wyjechać bez potrzeby wycofywania.

Część stanowisk dostosowano do nowych potrzeb o tyle, że są obecnie przynajmniej przelotowe, ale nie w każdym przypadku było to możliwe. Pełne rozwiązanie problemu prawidłowej obsługi autobusów oraz rozładowanie ciasnoty na istniejących parkingach może nastąpić dopiero po oddaniu do użytku zajezdni w Policach.

Zgodnie z przyjętym terminem, zakończenie budowy tej zajezdni powinno nastąpić 30 listopada bieżącego roku. Jak na razie, general-

powiedzieć o zaawansowaniu prac przy budowie tak ważnych obiektów, jak myjnia, lakiernia i akumulatorownia. Tu widać, że wykonawca nie nadąża.

Działający z ramienia WPKM kierownik zaleca technicznego baży w budowie Zbigniew Dziedzic w rozmowie z reporterem stwierdził wręcz, że NPBO nie dotrzymuje terminów przewidzianych harmonogramem w realizacji zadań budowlanych. Na przykład opóźnione są prace tynkarskie, a to uniemożliwia wejście na budowę „Instalowi” jako jednemu z podwykonawców.

Naruszanie harmonogramu jest tym bardziej trudne do wytłumaczenia, że zostało zawinione właśnie przez generalnego wykonawcę, któremu szczególnie powinno zależeć na prawidłowym toku robót. Konsekwencje powstałych już opóźnień mogą być poważne, ale nie przesądzajmy jeszcze sprawy. „Nadodrzańskiemu” należy jednak przypomnieć, że od terminu zakończenia polickiej inwestycji zależy dalsza poprawa masowej komunikacji w Szczecinie.

EDWIN WALTER