

Duże inwestycje będą za 2 lata

● Michał Przepiera: Chcemy wydać 3,5 mld złotych, blisko połowa to pieniądze z Unii Europejskiej

Rozmowa

Ynona Husaim-Sobecka

ynona.sobecka@polskapress.pl

Do jakich dużych inwestycji przygotowuje się miasto w przyszłym roku?

W tej chwili mamy zakończenie starej perspektywy finansowej i przygotowujemy się do nowego rozdania pieniędzy unijnych. Te naprawdę duże inwestycje rozpoczną się w 2018 r. W przyszłym roku na inwestycje chcemy przeznaczyć ponad pół miliarda zł, a w 2018 już 640 mln. 2017 r. to nieco mniejsze przedsięwzięcia, jak choćby modernizacja zajazdu Szmaraagd, utworzenie parku Majowe. Wspierać będziemy też kompleksową termomodernizację prowadzoną przez TBS i ZBiLK. Planujemy również budowę kolejnego ekoportu. 10 mln zł chcemy przeznaczyć na montaż paneli fotowoltaicznych na dachach szkół. Pozwoli to obniżyć rachunki za energię elektryczną. Instalacje takie zostały już zamontowane na domach po-

Krygiera czy kolejny etap dawnej obwodnicy śródmiejskiej, a dziś Trasy Średnicowej. W tej chwili przygotowywana jest dla nich dokumentacja i montaż finansowy. Oczywiście zrealizujemy też kolejny program budowy i modernizacji torowisk oraz zakupu taboru tramwajowego i autobusowego.

Jakie mamy szanse na te pieniądze?

Myślę, że przygotowani jesteśmy dobrze. Potrzeba trochę szczęścia. Wniosek na ul. Krygiera, czyli dawną Autostradę Poznańską zakłada przebudowę węzła „Granitowa” w Podjuchach, rozbiórkę starego i budowę nowego mostu. Aplikację trzeba było złożyć do 29 kwietnia i to zrobiliśmy. Wnioski o pieniądze złożyły także inne miasta. W puli jest 2,1 mld zł a konkurencja z Polski bardzo duża. Nasz projekt jest wart blisko 90 mln zł. Póki co, wszystkie wnioski składamy na najwyższe dofinansowanie, czyli 85 proc. Ile dostaniemy w rzeczywistości, to się okaże.

Mamy przygotowaną dokumentację na kolejny etap



FOT. SEBASTIAN WOLCZ

▶ Michał Przepiera, zastępca prezydenta Szczecina (od maja 2015r.)

stadion. Ciekawy będzie Teatr Letni. Przygotowujemy również cały cykl inwestycji tworzących Waterfront, które nie będą raczej powiązane ze środkami unijnymi. Mówimy o dalszej rozbudowie nabrzeży i dokończeniu przebudowy wyspy Grodzkiej. Nabrzeża chcemy zrealizować jeszcze przed regatami, teraz jest przetarg na tę inwestycję. Wejście na plac budowy na wyspie Grodzkiej planujemy po finale regat The Tall Ships Races. Jeśli chodzi o inwestorów to takim przedsięwzięciem jest Park Dąbie jako miejsce działania małych i średnich przedsiębiorców. Zaś we współpracy z firmami działającymi na terenie Szczecina będziemy uzbrajać tereny pod ich działalność gospodarczą i budować drogi.

Będziemy budowali aquapark? Nie chciałem ile razy już ogłaszać budowę aquaparku, ale myślę, że obecny zespół, który nad tym pracuje, w końcu tego dopnie. Stawiamy na fachowców w procesie realizacji tej inwestycji - od wstępnego biznesplanu, przez założenia konkursowe

Często stawialiśmy nierealne terminy i czasami wiedzieliśmy o tym od początku

linii 8 czy raczej torowisko w ul. 26 Kwietnia? Radny Marek Duklanowski twierdzi, że tu na tramwaj czeka 10 tysięcy ludzi.

Torowiska mają duże szanse na dofinansowanie. Nie rozpoczniemy ich, zanim nie dostaniemy pieniędzy. Wyjątkiem będzie tylko połączenia Wojska Polskiego z Arkońską. Do końca roku będziemy mieli gotową dokumentację na torowisko w stronę Mierzyna. Na torowisko w stronę Arkońskiej już mamy dokumentację i wiosną przyszłego roku wejdziemy na plac budowy. Na ul. Szafera dokumentację sporządzamy. W bardzo wstępnej fazie przygotowania jest jeszcze dokumentacja na II etap Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. Chcemy usiąść z radnym

szczęśliwym Dominu Sportu. Oszczędności sięgają 30 proc., a dofinansowanie było w wysokości 90 proc. Kontynuujemy bardzo duży program modernizacji szkół.

Na Kniewskiej-Lubczyńskiej rozszerzymy strefę ekonomiczną. Dużą inwestycją będzie modernizacja Trasy Zamkowej. Zaczniemy od nitki wjazdowej. Chcemy ją zrealizować przed przyszłorocznym finałem regat The Tall Ships Races. Po regatach mamy zaplanowaną nitkę wyjazdową. Koszt tego zadania to 30 mln zł. Przede wszystkim jednak realizować będziemy niezwykle liczne przedsięwzięcia osiedlowe, ponieważ widzimy tutaj największe potrzeby.

Na jakie kluczowe inwestycje będziemy chcieli dostać dofinansowanie z Unii Europejskiej?

To są trzy duże inwestycje: budowa układu drogowego na Międzyodrze z mostem Kłódnym; przebudowa ulicy

w Szczecińskim Domu Sportu. Oszczędności są tylko zos-
tawione. Jak tylko zostaną
wniosków, to również go zło-
żymy, tu jesteśmy na tzw. liście
podstawowej ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych).

Wniosek o dofinansowanie układu komunikacyjnego na Międzyodrze skierowaliśmy w lutym do Brukseli. Konkurujemy z innymi portami w Europie. Rozstrzygnięcie będzie w tym roku. Koszt całej inwestycji to 350 mln zł. Inwestycją rozpoczyna się od Basenu Górniczego i kończy się mostem Kłódnym. Na Łasztowni powstanie system rond, który skomunikuje port, Łasztownię i wyspę Grodzką we wszystkich relacjach. Zajmiemy się również przebudową ul.: Hryniewieckiego, Kujota, Logistycznej, Górnośląskiej, Basenowej. Dodatkowo naprawimy ul. Gdańską i poprawimy nośność Estakady Pomorskiej, a także komunikację pod nią.

Mamy także gotowy projekt na III etap Trasy Północnej i szukamy na nią dofinansowania. Wśród ważnych inwestycji drogowych jest również podnoszona przez „Głos Szczeciński” przebudowa ulicy Kolumba.

Jaki jest projekt na ul. Kolumba?

Od pętli na Pomorzanach praktycznie aż do ul. Firlika zostanie wymienione torowisko. Ulica Kolumba będzie modernizowana od dworca PKP do przyszłego węzła „Zapadła”. Na obecnej ulicy pozostaną tramwaje, ale ruch ma być uspokojony i bardzo lokalny. Ruch tranzytowy będzie prowadzony na nowej drodze, przy torach kolejowych, na tyłach budynków przy ul. Kolumba.

Czyli będą domy na ul. Kolumba, które z jednej strony będą miały tramwaj, a z drugiej trasę szybkiego ruchu?

Tak, ale na pewno sama ulica Kolumba z torowiskiem będzie bardzo spokojna. Koszty tej inwestycji będą niezmiernie duże, sama Kolumba to ok. 90 mln zł. Na razie mamy koncepcję przebudowy, będą przygotowywane projekty.

Na ile realne są plany rozpoczęcia tej inwestycji?

Nie rozpoczniemy jej bez uzyskania dofinansowania. Jest duża konkurencja w walce o pieniądze i liczyć się będzie stopień przygotowania. Dlatego chcemy mieć wszystkie dokumenty gotowe. Unia daje pieniądze na rewitalizację i na torowiska, więc mamy większe szanse na zdobycie dofinansowania na ul. Kolumba niż na Trasę Północną, któ-

ra będzie w terenie niezabudowanym.

Stać nas będzie na te wszystkie inwestycje?

Nasz program inwestycyjny do 2023 roku to 3,5 mld zł. Bliższa połowa tych pieniędzy to dofinansowanie unijne. Nasz Wieloletni Program Rozwoju Szczecina jest dostosowany do finansów miasta. Nie ma tam wpisanych wszystkich inwestycji, które chcielibyśmy zrealizować, ale tylko te, na które mamy pieniądze. Dokument co roku jest aktualizowany. To, co się w nim znajduje, ma potem swoje odzwierciedlenie w budżecie. Kondycja finansowa Szczecina jest bardzo dobra, nawet znacznie lepsza niż się spodziewaliśmy. W ubiegłym roku mieliśmy najlepsze wykonanie budżetu inwestycyjnego od początku istnienia samorządu. Choć nie ominęły nas i wpadki finansowe jak Centrum Żeglarskie, gdzie utraciliśmy dofinansowanie. W tym roku nie mamy oczywiście aż tak dużych wydatków na inwestycje i dość podobnie będzie w roku następnym.

Czy oprócz inwestycji drogowych będą jeszcze inne? Choćby takie, które przyciągną inwestorów?

Jedną z większych innych inwestycji będzie naturalnie

przebudowa dokumentacji na tramwaj na ul. 26 Kwietnia. Nie byłaby to jednak linia do Taczaka, ale rozwiązanie z tramwajem dwukierunkowym. To koncepcja, która pojawiała się m.in. w „Głosie Szczecińskim”.

Czy pamięta pan dużą inwestycję miejską zakończoną w terminie?

Pamiętam dużo małych i średnich, ale i większych inwestycji zakończonych w terminie. Ważniejsze jednak bym pamiętał te nieudane i wyciągał stosowne wnioski. **Czy stawiacie nierealne żądania, dlatego wykonawcy nie są w stanie wywiązać się z umów?** Przekroczenia terminów i budżetu naturalnie nie powinny mieć miejsca. Potrzebne jest dobre planowanie i dobre projekty. Rzeczywiście często stawialiśmy nierealne terminy i czasami wiedzieliśmy o tym od początku. Wynikało to z „głodu inwestycji”, uleganiu presji czasu, wszelakich oczekiwań, specyficznych uregulowań. W efekcie pojawiały się kolejne aneksy. Dziś staramy się realizować każdą inwestycję w sposób optymalny, dochowując zasad staranności i rzetelności pod każdym względem. ●

Szczecin rozpoczął nie tylko remont starych, ale i budowę zupełnie nowych torowisk. To będą Gumieńce i przedłużenie

Wśród planowanych inwestycji jest podnoszona przez „Głos” przebudowa ulicy Kolumba