

Znika 250 mln zł na modernizację torów tramwajowych. Miasto tnie też wydatki na SKM. Jest komentarz zastępcy prezydenta

ANDRZEJ KRAŚNICKI JR

27 czerwca 2019 | 10:15



Wyeksploatowane torowisko na al. Wyzwolenia. Swingi kołyszą się tu na boki. Tory mają już 40 lat (CEZARY ASZKIEŁOWICZ)

Miasto ucięło wydatki na modernizację torów tramwajowych aż o 250 mln zł. O połowę ucięte zostały także wydatki na budowę węzłów komunikacyjnych przy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Po południu Michał Przepiera, zastępca prezydenta Szczecina, zajął w tej sprawie stanowisko.

Uchwały tnące wydatki na te inwestycje podjęte zostały na ostatniej, wtorkowej sesji rady miasta. Chodzi o uchwałę o Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta na rok 2019 i lata następne oraz Wieloletni Program Rozwoju Szczecina na lata 2019–2023. Prezentując uchwały, skarbnik miasta [Stanisław Lipiński](#) ani słowem nie wspomniał o cięciach. Milczał także odpowiedzialny za inwestycje zastępca prezydenta Szczecina Michał Przepiera. Zmiany zostały przedstawione jako techniczne, bez większego znaczenia.

Zostaniemy z krzywymi torami

To, co naprawdę się stało, okazało się już po uchwaleniu. Zmiany dotyczą dwóch wielkich inwestycji. Pierwsza to program kompleksowej modernizacji torów tramwajowych w Szczecinie. Miasto dostało na ten cel unijną dotację w wysokości 174 mln zł. Wydatki planowane były na 365 mln zł. W planach była m.in. budowa od podstaw torów od al. Niepodległości do Dworca [Niebuszewo](#) wzdłuż ul. Kolumba i wzdłuż ul. Powstańców Wielkopolskich wraz z budową pętli.

Na żadną z tych inwestycji miasto nie ogłosiło nawet przetargu. Udało się to tylko w przypadku najmniej istotnej modernizacji torów wzdłuż ul. Mickiewicza. Oferty znacząco przekroczyły budżet. Wczoraj okazało się, że miasto unieważniło drugi już dla tej inwestycji przetarg (w pierwszym ceny były jeszcze wyższe). Wciąż nie jest też rozstrzygnięty przetarg na także najmniej istotną modernizację torów na pl. Szarych Szeregów i na skrzyżowaniu ul. Wyszyńskiego z mostem Długim. Tymczasem czasu na realizację inwestycji jest bardzo mało. Muszą się zakończyć do 31 grudnia 2023.

Miasto ucięło wydatki na torowe inwestycje radykalnie. Planowane inwestycje wyniosą już nie 365 mln zł, ale tylko 119 mln zł. Biorąc pod uwagę to, że owe 365 mln zł szacowane było w czasach niższych kosztów prac budowlanych, rzeczywista skala cięcia jest jeszcze większa.

Zastępca prezydenta zabiera głos

W czwartek po południu w komentarzu przesłanym do naszej redakcji, do sprawy odniósł się Michał Przepiera - zastępca prezydenta Szczecina.

- Ostatnie zmiany w wieloletnich dokumentach finansowych miasta, są zmianami technicznymi i w żadnym wypadku nie wiążą się z rezygnacją z tych ważnych dla miasta i jego mieszkańców projektów - twierdzi Michał Przepiera. - W przypadku przebudowy torowisk nie ujęliśmy pełnej kwoty tego zadania z uwagi na to, że wciąż nie mamy pełnych kosztorysów do wszystkich zadań.

Przepiera twierdzi, że miasto po prostu postanowiło skończyć z wpisywaniem do dokumentów planistycznych kwot, które później rozmijają się z realiami.

- Z chwilą posiadania ostatecznych kosztorysów, kwoty do dokumentów wieloletnich będą wpisywane celem ogłoszenia przetargów na wykonawstwo - tłumaczy Przepiera. - Wpisywanie kwot do WPF i WPRS w oderwaniu od tego i tak uniemożliwiało nie tylko rozstrzygnięcie przetargów, ale wręcz ich ogłaszanie.

Trudno nie dostrzec jednak pewnej sprzeczności. Wciąż nie ma kosztorysów przebudowy układu drogowego na Międzyodrze, a dokumentach jest wyliczona kwota, czyli około 400 mln zł.

Michał Przepiera stwierdza też kategorycznie: - Absolutnie nie rezygnujemy z przebudowy pl. Szarych Szeregów, Wyszyńskiego, Kolumba i Powstańców Wielkopolskich z pętlą [Pomorzany](#) czy Wyzwolenia do Dworca Niebuszewo - mówi.

Cięcia jednak będą.

- W tej perspektywie [unijnej - red] nie zrealizujemy natomiast przebudowy ul. Mickiewicza - przyznaje Przepiera. - Dofinansowania na inwestycje tramwajowe nie utracimy, ponieważ przy obserwowanych wzrostach cen przesuwamy je na pozostałe droższe inwestycje wymienione wyżej.

Ograniczamy znaczenie kolei metropolitalnej

Na tym jednak nie koniec komunikacyjnych cięć. Magistrat uciął o połowę planowane wydatki na budowę węzłów komunikacyjnych przy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Planowane wydatki sięgały wcześniej 82 mln zł. Teraz to tylko nieco ponad 43 mln zł. Węzły – czyli przystanki, nowe pętle, parkingi park & ride są kluczowe dla sensu funkcjonowania kolei metropolitalnej. [Bez nich realizowana już inwestycja PKP Polskich Linii Kolejowych traci na znaczeniu.](#)

W tym przypadku cięcia zostaną wprowadzone w życie.

- W przypadku Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej po analizie kosztów i mając na uwadze obecne uwarunkowania rynkowe, zdecydowaliśmy się dokonać optymalizacji dokumentacji projektowych pod kątem ograniczenia zakresu rzeczowego planowanych inwestycji - wyjaśnia Przepiera. - Pragnę zapewnić, że powstaną wszystkie zaplanowane przez nas węzły przesiadkowe, tylko w zmienionej i dostosowanej do naszych potrzeb formie.

Miasto zdecydowało się na oszczędności rezygnując z wejścia z inwestycją na niemiejskie tereny. W ten sposób chce uniknąć wykupów i odszkodowań.

Tylko na tym uda nam się zaoszczędzić około 30 mln zł - wylicza Przepiera.

Tzw. racjonalizacja oznacza też mniej rozbudowaną infrastrukturę drogową przy Dworcu Niebuszewo i w Dąbiu.

- Nie będziemy budować kosztownych dróg równoległych do już istniejących - mówi zastępca prezydenta - Kosztorysy dla tych zadań pojawią się na przełomie roku 2019 i 2020 i wówczas na ich podstawie będziemy mogli wprowadzić stosowne i dokładne kwoty do budżetu 2020. Pragnę również zaznaczyć, że w związku z powyższym nie grozi nam utrata ani jednego Euro dofinansowania.

Tramwaje w odwrocie

Szczecin nie ma w tej perspektywie unijnej szczęścia do inwestycji w komunikację tramwajową. Jedyną, którą udało się zacząć to modernizacja ulicy Arkońskiej wraz z przedłużeniem torów z Lasu Arkońskiego do al. Wojska Polskiego. Być może uda się zbudować ciąg dalszy tych torów, wzdłuż ul. Szafera do nowej pętli za halą Netto Arena. [Najtańsza oferta tylko o 10 mln zł przekracza zakładany budżet.](#) Rozstrzygnięcia przetargu jednak jeszcze nie ma. Od miesięcy zawieszona jest też sprawa przedłużenia torów wzdłuż ul. Ku [Słońcu](#) do granicy Szczecina i Mierzyna. Ceny zaproponowane przez wykonawców znacznie przewyższają zakładane koszty. [W "Wyborczej" ujawniliśmy, że miasto przymierza się do rezygnacji z tej inwestycji. Wciąż nie zapadły jednak decyzje.](#)

W tej perspektywie unijnej nie kupujemy też na większą skalę nowych tramwajów. Udało się tylko zmontować dwa częściowo niskopodłogowe. Na tle innych miast, jesteśmy pod tym

kątem na samym końcu. Wniosek Szczecina o dofinansowanie tramwajów z rządowej puli eurofunduszy (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko) znalazł się na liście rezerwowej.

	2014-2020
Warszawa	213
Kraków	110
Poznań	80
Wrocław	54
GOP	45
Łódź	42
Gdańsk	35
Bydgoszcz	33
Gorzów	14
Olsztyn	12
Częstochowa	10
Grudziądz	8
Toruń	5
Elbląg	5
Szczecin	2