

TRAMWAJ DO MIERZYNA JEST WAŻNY DLA MIESZKAŃCÓW. POWTÓRZYMY PRZETARG

Ynona
Husaim-Sobecka
ynona.sobecka@polskapress.pl



Inwestycje



Michał Przepiera: - Za moment wchodzimy w apogeum inwestycji, które utrudnią życie mieszkańcom. Trzeba będzie je tak poukładać, by nie komplikować poruszania się po mieście

Rozmowa

Z Michałem Przepierą, zastępcą prezydenta Szczecina odpowiedzialnym m.in. za inwestycje.

450 mln zł - tyle będzie w sumie kosztować szczyński aquapark. Przed wyborami samorządowymi prezydent Piotr Krzystek zapewniał, że nie będzie to więcej niż 200 mln zł.

Oferty, jakie złożyły firmy budowlane, wahają się pomiędzy 349 a 439 mln zł. Jest to kilka propozycji, więc doskonale pokazują, jak rynek reaguje na tego typu inwestycje i jakie są koszty przy dzisiejszym rynku wykonawczym. Kwota 450 mln zł związana jest z formułą, jaką wybraliśmy do zrealizowania tej inwestycji, czyli przez spe-

Mostu Kłódnego. Nie ma na tę inwestycję pieniędzy i nie wiadomo, czy będą.

Dopóki nie otrzymamy potwierdzenia dofinansowania w postaci podpisanej umowy, to nie rozpoczniemy przetargu na tę inwestycję.

Mamy obiecane 100 mln zł.

Ale nie mamy umowy, choć pieniądze mamy przyrzeczone. Kończymy uzyskiwanie pozwoleń na budowę, więc jesteśmy na dobrej drodze.

Od kilku lat zapowiadana jest przebudowa basenu przy szkole podstawowej przy ul. Jodłowej.

Kalkulujemy, że przy obecnych cenach na rynku, ten projekt kosztować będzie ok. 30 mln zł. Jesteśmy gotowi do przetargu i w wakacje powinniśmy go ogłosić. Przygotowania do tej inwestycji trochę trwały, ponieważ musieliśmy m.in. kupić drogę od spółdzielni. Budowa potrwa dwa lata.

tyczące zagospodarowania terenu. Przed nami optymalizacja projektu. Na pewno zrezygnujemy z tak dużej kubatury.

Kiedy nowy przetarg?

Najwcześniej pod koniec tego roku.

Jedną z najważniejszych inwestycji Szczecina jest budowa obwodnicy zachodniej. Prowadzone są w tej chwili badania geologiczne, jakie będą następne kroki?

To inwestycja, która jest całkowicie poza miastem. Za opracowanie koncepcji programowej odpowiada Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która zrobi to z własnych środków. Miasto włączało się we wcześniejsze koncepcje, proponowało nawet wsparcie finansowe, ale ministerstwo infrastruktury zdecydowało się na inne rozwiązanie. Teraz są prowadzone badania geologiczne, a następnym krokiem

cialnie do tego powołaną spółkę miejską, która w tym celu ma zaciągnąć kredyt w konsorcjum banków: PKO BP, Pekao S.A i BGK. Oferta jest dobra, ale jak każdy kredyt związana jest z odsetkami i z marżą. Spłata kredytu została rozłożona w ratach do 2041 roku. Chodziło nam o to, aby nie kumulować tych wydatków w czasie realizacji inwestycji, tylko rozłożyć je na okres najlepszego funkcjonowania tego obiektu. Tuż przed ogłoszeniem przetargu mówiliśmy o kwocie 312 mln zł. Ceny, jakie były w przetargu, przekroczyły ją o jakieś 10 proc.

Czy jest już gotowy wstępny harmonogram budowy Fabryki Wody?

Jeżeli nie będzie zakwestionowana uchwała dotycząca podniesienia kapitału spółki Fabryka Wody, to na przełomie sierpnia i września chcemy otrzymać kredyt z banku. Następnie rozstrzygamy przetarg, w którym wybieramy wykonawcę. Oceniam, że w tym roku jest duża szansa na to, aby wejść na plac budowy. Prace powinny się skończyć w 2022 roku.

Miasto ma zaciągnąć prawie 900 mln zł kredytu w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Co miasto chce sfinansować?

To są pieniądze za inwestycje. Europejski Bank Inwestycyjny to specjalna instytucja, która daje kredyty na preferencyjnych warunkach, zarówno jeśli chodzi o okres kredytowania, czy oprocentowanie. Trzeba podkreślić, że z EBI współpracujemy od lat i to jest kolejna transza. U nas wiąże się ona głównie z inwestycjami dofinansowanymi przez Unię Europejską, czyli przede wszystkim budową nowych torowisk i przebudową już istniejących. Do tego kredytu wejdzie Węzeł Łęknio, przebudowa ul. Szafera, przebudowa torowisk wzdłuż ul. Kolumba, wzdłuż al. Powstańców Wielkopolskich, budowa węzła Wyszyńskiego oraz na pl. Szarych Szeregów, budowa Mostu Kłodnego i całego układu drogowego na Międzyodrze, w zasadzie wszystkie powstające duże inwestycje. My przesłaliśmy listę inwestycji, ale to finalnie bank podejmie decyzję, które z nich otrzymają wsparcie.

Zbudujemy tramwaj do Mierzyna?

Tramwaj do Mierzyna jest wśród pakietu inwestycji, które chcemy zrealizować.

Przetarg został ogłoszony w październiku, koperty z ofertami otworzono z-

ma. Dlaczego tyle czasu trwało rozstrzygnięcie?

To normalne, że postępowanie przetargowe zwłaszcza przy tak dużym projekcie trwa dłużej. Firmy mają setki stron dokumentacji, z którą muszą się zapoznać, to wymaga czasu. Pojawiają się pytania, prośby o wyjaśnienie pewnych kwestii, do których musimy się odnieść. Dodatkowo po otwarciu ofert mieliśmy zastrzeżenia do jednej z firm. Czekaliśmy na rozstrzygnięcie tej kwestii przez Krajową Izbą Odwoławczą. To postępowanie przegraliśmy i po ponownej

Dopóki nie otrzymamy potwierdzenia dofinansowania, to nie rozpoczniemy przetargu na Most Kłodny.

ocenie oferty, która i tak znacząco przekraczała nasz budżet, zdecydowaliśmy o unieważnieniu przetargu.

Może się zdarzyć, że zrezygnujemy z tej inwestycji?

Wiemy, jak ważna dla mieszkańców jest to inwestycja, dlatego przetarg powtórzymy. Niemniej musimy dokończyć teraz analizy i optyma-

lizacji dokumentacji projektowej, zwłaszcza przyjrzeć się kosztorysom, ponieważ w przetargu pojawiły się bardzo wysokie ceny.

W marcu mieliśmy poznać firmę, która zajmie się przebudową ul. Szafera.

Ten przetarg rzeczywiście się przeciągał, ale z efektu końcowego jesteśmy bardzo zadowoleni. Ceny mieszczą się w naszych możliwościach i za chwilę będziemy mieli rozstrzygnięcie. Mamy dziewięć ofert, więc firmy mogą się ze sobą spierać, ale my jesteśmy przygotowani. Jestem przekonany, że jeszcze w tym roku wejdziemy na plac budowy. W zakresie inwestycji tramwajowych wbrew pozorom dużo się ostatnio dzieje. W najbliższym czasie rozstrzygniemy przetargi na torowiska na pl. Szarych Szeregów i ul. Wyszyńskiego. Niedługo ogłosimy postępowania na przebudowę ul. Kolumba, al. Powstańców Wielkopolskich. W późniejszym czasie przyjdzie kolej na al. Wyzwolenia do Dworca Niebuszewo. Przygotowujemy się też do przebudowy węzła Głębokie. Na to zadanie mamy już większą pulę środków wraz z dofinansowa-

W styczniu miał się rozpocząć przetarg na budowę

Bardzo dużą inwestycją jest węzeł Łęknio. Czy planowane są następne etapy budowy trasy średnicowej?

Węzeł Łęknio skończy się w al. Wojska Polskiego. Pod spodem będzie wyprowadzona droga, która w następnym etapie ma prowadzić do ul. 26 Kwietnia. Następny etap to będzie nie tylko duży wydatek, ale przede wszystkim ogromny problem społeczny. Nikt nie chce mieć przy domu obwodnicy, jest też dużo zieleni, którą trzeba będzie zagospodarować, na dodatek bardzo mało miejsca jest przy szpitalu MSWiA. Jak do tego trzeba będzie dołożyć przystanek SKM Stadion, wiadukt na ul. Jagiellońskiej, nad którym obecnie pracujemy, to przyjdzie nam poczekać kilka lat.

Nie będziemy mieli nowego schroniska dla zwierząt. Miasto chciało wyłożyć na obiekt przy ul. Południowej 17 mln zł. Oferenci chcieli o 60 proc. więcej. Skąd taka różnica?

To jest przedmiotem analiz. Zgłosiły się dwie poważne firmy, które złożyły podobne oferty, a to oznacza, że pomyśleliśmy się w ocenie kosztów. Zbyt tanio oszacowaliśmy zielone dachy, dużą kubaturę schroniska i rozwiązania do-

będzie ogłoszenie przetargu albo na wykonawcę, który zaprojektuje drogę i ją wybuduje, albo tylko na sam projekt. Wydaje się, że GDDKiA jest bardziej skłonna zdecydować się na to drugie rozwiązanie. Może to kosztować dziesiątki milionów złotych.

Co Panu spędza sen z powiek?

Problemem jest bariera roku 2023 i wcale nie chodzi tu o wybory, ale termin wykorzystania funduszy unijnych. Za moment wchodzimy w apogeum inwestycji, które utrudnią życie mieszkańcom. Trzeba będzie tak poukładać zaplanowane realizacje, by nie komplikować poruszania się po mieście. Już mamy przebudowę skrzyżowania ul. Krzywoustego i al. Bohaterów Warszawy. Za jakiś czas ruszymy z torowiskami na pl. Szarych Szeregów i ul. Wyszyńskiego, a także z ul. Kolumba i al. Powstańców Wielkopolskich. W tym ostatnim przypadku to wykonawca zdecyduje, którą z tych ulic zamknie w pierwszej kolejności. A musimy jeszcze zdążyć z torowiskiem do Dworca Niebuszewo. Do tego trzeba wspomnieć o al. Jana Pawła II, ul. Piłsudskiego, a także ulicach przy Włachach Chrebrgo. I to nie jest koniec.

©®