

Szczecińska Kolej Metropolitalna. Już wiemy, ile milionów stracimy i kiedy można spodziewać się finału inwestycji

SZCZECIŃSKA KOLEJ METROPOLITALNA 02.01.2023, 06:00
Andrzej Kraśnicki jr

Jest plan wyjścia z katastrofy, jaką stała się budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. I zła informacja: nie da się uniknąć straty milionów złotych z eurofunduszy z powodu problemów państwowej spółki odpowiedzialnej za kluczową część inwestycji.

Przypomnijmy najważniejszy w tej inwestycji fakt: beneficjentem dofinansowanego unijnych funduszy przedsięwzięcia jest Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, które skupia Szczecin i sąsiadujące z nim samorzady. To one odpowiadają za przebudowę infrastruktury przy planowanych przystankach SKM, jak i zorganizowanie całego systemu. Podwykonawcą – mówiąc w pewnym uproszczeniu – jest państwowa spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, która podjęła się modernizacji linii kolejowych i peronów na trasie SKM.

SKM. Kiedy w końcu powstanie?

To spółka PKP PLK wybrała w przetargu firmę Trakcja, która miała zrealizować kluczowe dla SKM prace. Ta część inwestycji okazała się katastrofą. Pograżona w finansowych problemach Trakcja weszła w ostry konflikt z PKP PLK. Jej działania ograniczyły się do rozbiórek i niewielkich – w skali całego przedsięwzięcia – prac budowlanych. PKP PLK kłóciły się z Trakcją niemal o wszystko – od dokumentacji po zakres prac. W efekcie część z nich państwowa spółka powierzyła innej firmie. Jeszcze w 2022 roku stało się jasne, że nie uda się zrealizować całej inwestycji do końca 2023 roku, czyli do końca okresu wydania i rozliczenia eurofunduszy, którymi hojnie wsparte zostało przedsięwzięcie.

W międzyczasie zaszła dość istotna zmiana. Spółka PKP PLK przejęła spółkę Trakcja. Czy to oznacza dokończenie SKM w terminie? Nie. W świetle rozrzuconych na wielu frontach prac nie ma na to szans.

– Spółka PKP PLK przekazała nam swój harmonogram prac – mówi Roman Walaszkowski, dyrektor biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Wynika z niego, że do końca 2023 roku zrealizowane zostaną inwestycje związane z SKM na liniach w kierunku Goleniowa, Stargardu i Gryfina. Niestety, także z wyjątkami. Nie ma mowy o przebudowie do końca 2023 roku dwóch ważnych miejsc, czyli stacji Szczecin Dąbie i przystanku Szczecin Zdroje.

Natomiast linia kolejowa Szczecin-Police ma być zmodernizowana do przełomu lat 2024-2025 – mówi Roman Walaszkowski.

To oczywiście oznacza, że do końca obecnej perspektywy unijnej nie uda się zrealizować całej inwestycji, która otrzymała dofinansowanie w wysokości 512 mln zł.

Biorąc pod uwagę obecne zaawansowanie prac, z tej puli nie udałooby się wykorzystać do końca 2023 roku około 130 mln zł. Tak się nie stanie, bo znaczną częścią tej gotówki uda się pokryć większe od planowanych wydatki samorządów. Krótko mówiąc: to czego nie wyda spółka PKP PLK, pójdzie na finansowanie inwestycji związanych z SKM prowadzonych przez samorządy. Te były w ostatnich miesiącach zaskakiwane ofertami firm, które przedstawiały ceny dużo wyższe niż w kosztorysie. Teraz – dzięki gotówce, której nie udało się i nie uda wydać PKP PLK – można dorzucić ją do puli samorządów i trzymać dofinansowanie na poziomie 85 proc.

Nie uda się jednak uniknąć utraty całego dofinansowania. Samorządy wchłoną około 100 mln zł. Około 30 mln zł po prostu nie wydamy i nie rozliczymy do końca 2023 roku. Te pieniądze po prostu nam przepadną.

SKM. Co funduszami unijnymi?

Jeśli nie uda się zrealizować SKM do końca 2023 roku, to co dalej? Nadziejemy się pieniądze unijne z kolejnej puli eurofunduszy. Teoretycznie droga do nich pozostaje otwarta. Dokończenie SKM zostało przewidziane w Krajowym Programie Kolejowym – dokumencie kluczowym dla planu podziału gotówki z Brukseli. Problem polega na tym, że:

- KPK wciąż nie został przez rząd zatwierdzony,
 - kolejna pula eurofunduszy – w świetle polityki rządu PiS idącego na starcie z Komisją Europejską – pozostaje pod znakiem zapytania.
-

Jest także sprawa uregulowania umów między PKP PLK a Trakcją. Te obowiązujące wciąż mówią o zakończeniu inwestycji latem 2020 roku.

Konieczne są aneksy, bez których nie ma mowy o rozliczeniu chociażby tego, co zostało wykonane.

Otwarte pozostaje pytanie, czy Trakcja w końcu zacznie na poważnie prowadzić prace na linii Szczecin-Police. Przed nowym rokiem przejechaliśmy cały szlak. Na stacji w Policach prace zostały przerwane. Na szlaku do Skolwina nic nie zmieniło się od roku. W Skolwinie pracowała jednak koparka. Na Gocławiu prace nie posuwają się od jesieni. Tak samo jak na Drzetowie. Dalej – w kierunku Niebuszewa i Dworca Głównego, również skończyło się na pracach rozbiórkowych.

SKM. Czy tylko dla pociągów pasażerskich?

Ze spółką PKP PLK szczecińska „Wyborcza” próbowała prowadzić dialog mający na celu wyjaśnienie tego, w jakim miejscu jest inwestycja. Pytaliśmy o istotne szczegóły. W odpowiedzi otrzymaliśmy ogólne formułki, w których czytamy, że „wykonawca zwiększył swój potencjał projektowy, po czym będzie mógł złożyć wnioski o pozwolenia na budowę”. Owym wykonawcą jest wspomniana spółka Trakcja, która działa w systemie zaprojektuj i zbuduj.

Jednym z kluczowych elementów przedsięwzięcia jest rodzaj sieci trakcyjnej, która ma zasilać pociągi. To niezauważalne dla przeciętnego obserwatora, ale niezwykle ważne. Linia Szczecin-Police to bowiem także linia dla ciężkich pociągów towarowych. Nie można zatem zaprojektować i wykonać dla niej tylko sieci „lekkiej” dla pociągów pasażerskich. To istotne także ze względu na miejscami górski charakter linii, w szczególności w rejonie Golecina i Gocławia. Firma Trakcja wskazywała, że przewidziany w pierwotnych założeniach projekt sieci, dostosowany tylko do ruchu pociągów pasażerskich, nie ma sensu. Na czym więc się skończyło? Teraz PKP PLK twierdzi, że „planowane na linii układy zasilania i sieć trakcyjna spełniają parametry techniczne, które pozwolą na płynne prowadzenie ruchu zarówno pociągów pasażerskich, jak i towarowych”.

W ostatnim wywiadzie na portalu Rynek Kolejowy, Arnold Bresch – członek zarządu PKP PLK ds. realizacji inwestycji, stwierdził zaś: - Od początku twierdziliśmy, że nośność linii kolejowej 406 [czyli Szczecin-Police – red.] musi być taka, aby mogły nią kursować ciężkie składy towarowe z przeznaczeniem obsługi portu Police. Trakcja, a więc wykonawca prac na tej linii w ramach dużego projektu SKM Szczecin, od początku twierdziła, że nie będzie wykonywać linii przystosowanej do dużych obciążeń, ponieważ jest to projekt mający na celu utworzenie kolei aglomeracyjnej. Naszym zdaniem było to absurdalne twierdzenie, które zupełnie nie uwzględniało podwójnego charakteru linii 406. Ostatecznie linia zostanie przystosowana

do jazdy ciężkich składów towarowych, tak więc ten problem udało się rozwiązać.