

Szczecińskie inwestycje



Rozmowa z **Michałem PRZEPIERĄ**, zastępcą Prezydenta Miasta ds. inwestycji i zarządzania projektami

Co z elektromobilnością w Szczecinie? Dlaczego rozwija się tak wolno? Jest mało stacji ładowania... Enea się nie wywiązuje?

Elektromobilność jest dość szerokim pojęciem i w przypadku takich podmiotów jak samorządy należy ją rozpatrywać z kilku stron. Miasto takie jak Szczecin to układ wielu powiązanych ze sobą naczyń. W związku z czym na działania w tym zakresie należy patrzeć przez wszystkie podejmowane projekty. Wdrażanie rozwiązań związanych z elektromobilnością to proces złożony, długotrwały i co ważne niedotyczący tylko samochodów. Mówimy o działaniach szeroko związanych z elektryfikacją środków transportu. Oczywiście prywatnego takiego jak samochody, ale w naszym przypadku to przede wszystkim komunikacja publiczna czy systemowe wdrażanie rozwiązań ułatwiających korzystanie z innych form transportu osobistego takich jak rowery czy hulajnogi. Dlatego patrząc przez pryzmat wielu realizowanych działań, trudno zgodzić się z tezą z wolnym rozwojem elektromobilności w Szczecinie. Po Szczecinie jeżdżą już autobusy hybrydowe i w pełni elektryczne. Posiadamy infrastrukturę do ich ładowania na zajezdni, jak i na mieście. Trzonem transportu publicznego w mieście są oczywiście tramwaje. Ostatnie lata to zatem inwestycje nie tylko

się toczy i jest realizowany przez kilka podmiotów: PKN Orlen, Techenergo sp. z o.o., Budimex SA, Eleport sp. z o.o., HoryzontEV sp. z o.o., Enea Operator sp. z o.o. Kwestią kilku miesięcy jest zatem uzyskanie przez mieszkańców dostępu do wymaganych ustawą 210 punktów ładowania. Szczecin nie wypada słabo w tym aspekcie wdrażania elektromobilności. Jesteśmy w czołowej piątce dużych polskich miast z największą liczbą stacji ładowania.

Kiedy pojedziemy tramwajem do Mierzyna?

To jedna z kilku inwestycji, która czeka w tzw. blokach startowych. Mamy dokumentację projektową, wszystkie decyzje i uzgodnienia. To co nas wstrzymuje to ograniczenia finansowe. Budżet Szczecina w wyniku wielu działań na szczeblu rządowym uległ w ostatnim czasie znacznemu uszczupleniu. Zmiany podatkowe, korzystne dla osób indywidualnych, niestety mocno odbiły się na naszych dochodach. Przerzuca się na nas coraz więcej zadań, jednocześnie nie zapewnając ich finansowania. Rosną koszty bieżącej działalności miasta i jak wszyscy mierzymy się z wysoką inflacją. Z tego też względu realizacja nowych dużych inwestycji została na chwilę obecna wstrzymana. Wielokrotnie już mówiliśmy o tym, że takie projekty jak tramwaj do Mierzyna

dyskutowany w ostatnim czasie projekt obwodnicy Polic i docelowo wyprowadzenia ze Szczecina ruchu w kierunku Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina. Jednak szybka realizacja tego zadania i to będą chyba powtarzał do znudzenia, nie będzie możliwa bez wsparcia finansowego, czy to na szczeblu krajowym lub unijnym. Brak KPO odczuwamy bardzo mocno. Środki, które już teraz mogłyby zostać rozdysponowane m.in. na takie inwestycje, wciąż są zawieszane z uwagi na konflikt naszego rządu z Unią Europejską. Dopóki to się nie zmieni, dopóty takie inwestycje będą niestety czekać na półce.

Co pan sądzi o pomysle, by zamiast inwestować w wymianę taboru, zainwestować w fundusz wynagrodzeń dla kierowców autobusów i motorniczych tramwajów? Od razu ponoć zagęściłaby się siatka połączeń miejskiej komunikacji... (pomysł jednego z pasażerów z peryferyjnej dzielnicy)?

- Na komunikację publiczną

tabor, ale przede wszystkim w infrastrukturę. Większość dużych inwestycji związana jest z budową bądź modernizacją tras tramwajowych, w tym stacji zasilania. Realizujemy projekt Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, który będzie oczywiście zasilany poprzez energię elektryczną. To SKM wspólnie z tramwajami ma pełnić funkcję głównych środków transportu w mieście w najbliższych latach. We flocie instytucji publicznych związanych bezpośrednio z Gminą Miasto Szczecin wykorzystywane są pojazdy zeroemisyjne i niskoemisyjne. Tworzymy również możliwości do tego, aby korzystać z indywidualnych form transportu takich jak rowery czy hulajnogi. W przypadku samochodów już w 2018 roku udostępniłmy pierwsze miejskie stacje ładowania samochodów elektrycznych, świadcząca dla mieszkańców nieodpłatne usługi ładowania w celu promocji elektromobilności. W roku 2022 po zakończeniu okresu trwałości projektu stacje zostały zamknięte, a następnie zastąpione przez prywatne stacje komercyjne. Tu należy zatem mocno podkreślić, że rolą samorządu nie jest budowa i eksploatacja punktów ładowania, a tym bardziej świadczenie usług ładowania. Realizujemy działania wspierające w postaci odpłatnego udostępniania gruntów miejskich czy też gruntów zarządzanych przez spółki i jednostki miejskie na potrzeby budowy i eksploatacji ogólnodostępnych stacji ładowania. Przyjęty przez nas „Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania” wskazuje lokalizacje ogólnodostępnych stacji ładowania na gruntach miejskich, które miały zostać zbudowane w ramach mechanizmu ustawowego w celu osiągnięcia liczby 210 szt. punktów ładowania. Sam plan, jak i mechanizm ustawowy wskazuje podmioty odpowiedzialne za wybudowanie i eksploatację stacji, a w wyniku zmian w ww. ustawie również ich następców prawnych. Ten proces

będą realizowane pod warunkiem otrzymania dofinansowania. Na razie nie wiadomo, co będzie ze środkami z Unii Europejskiej i Krajowego Planu Odbudowy. Trudno zatem wskazać, choćby nawet orientacyjnie, kiedy moglibyśmy przystąpić do realizacji. Na uwadze musimy też mieć, że inwestycja jest mocno powiązana z planowanym nowym przebiegiem Drogi Krajowej nr 10 i w tym zakresie nasze działania musimy skoordynować z podmiotami odpowiedzialnymi za ten projekt.

Czy szczecińskie gigaparkingi się sprawdzają? Czy system: zaparkuj i jedź dalej transportem publicznym dalej egzamin?

Obserwując, jak zapełniają się parkingi, które powstały w ostatnim czasie przy okazji realizacji wielu inwestycji, można stwierdzić, że decyzja o tym, aby takie miejsca budować, była jak najbardziej słuszną. Parkingi to jednak tylko część systemu. Trzon musi stanowić komunikacja publiczna. Mamy zatem inwestycje w zakresie modernizacji torowisk. W ostatnim czasie pojawiły się nowe autobusy elektryczne. Realizujemy też, wspomniany już wcześniej, projekt Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Po naszej stronie to infrastruktura wokół stacji, drogi dojazdowe, chodniki, przystanki autobusowe, jak i wspomniane parkingi. Do końca tego roku powinniśmy nasze zadania ukończyć. Gorzej wygląda to z inwestycją, za którą odpowiada rządowa spółka PKP PLK SA. Część kolejowa jest niestety mocno opóźniona.

Na jakim etapie przygotowań jest miasto, jeśli chodzi o trzeci etap Trasy Północnej?

Mamy projekt i tak jak w przypadku tramwaju do Mierzyna jesteśmy gotowi do jego realizacji. Tu po raz kolejny jednak muszę ostudzić emocje. Chociaż jesteśmy gotowi w zakresie formalnym, to finansowo jesteśmy na etapie oczekiwania. Niewątpliwie Trasa Północna jest potrzebna. To ważny projekt choćby z uwagi na szeroko

trzeba patrzeć wieloaspektowo. Aby działało dobrze, trzeba spełnić kilka warunków. Ważny jest sprzęt w postaci sprawnego taboru, a to wymaga nakładów w zakresie zakupu nowych pojazdów, jak i utrzymania tych, które już jeżdżą po mieście. Ważna jest infrastruktura. To drogi, po których jeżdżą autobusy czy torowiska tramwajowe z których korzystają tramwaje. Ważni są też ludzie, którzy obsługują komunikację publiczną. W ramach dostępnych środków w budżecie musimy zatem pogodzić te wszystkie aspekty. Niestety, bywa to trudne, zwłaszcza teraz. Obecne warunki gospodarcze mocno nadwyrężają budżet miasta i komunikacja miejska w ostatnim czasie bardzo mocno to odczuła. Choć nasze nakłady w tym zakresie w ostatnich latach rosły, a nie malały. Oczywiście należy patrzeć na to z szerszymi perspektywami. Inwestycje są realizowane z dofinansowań, przede wszystkim unijnych i takie pieniądze nie mogą być przekierowane na place czy inne koszty bieżące, a jedynie przeznaczane na wydatki majątkowe. Na dzisiaj to co jest widoczne u nas, ale i w innych samorządach, czyli wysoki koszt zakupu paliwa i wręcz abstrakcyjnie wysokie koszty energii elektrycznej w porównaniu z poprzednimi latami powodują, że budżet jest drenowany dodatkowym kosztem. W skali takiego miasta jak Szczecin przekłada się to na kwoty rzędu kilkuset milionów złotych rocznie więcej. Kierowcy, motorniczowie, jak i inne osoby zatrudnione w jednostkach odpowiedzialnych za komunikację publiczną z uwagi na inflację oczekują wzrostu wynagrodzeń, co jest oczywiście w pełni zrozumiałe. Od stycznia br. wynagrodzenie dla pracowników zatrudnionych na etacie, w tym motorniczych, wzrosło. Podobnie kierowcy otrzymali wzrost wynagrodzenia. Robimy zatem, co możemy, aby wynagrodzenia podnosić w ramach możliwości budżetowych miasta.