

W związku z informacjami dotyczącymi rozbiórki łącznic Trasy Zamkowej, które w ostatnim czasie są prezentowane w przestrzeni publicznej, przedstawiamy stanowisko oparte na dokumentacji technicznej, obowiązujących przepisach prawa oraz analizie ekonomicznej stanowiącej podstawę podjętych decyzji.

Rozbiórka łącznic Trasy Zamkowej nie była działaniem przypadkowym ani podejmowanym w oderwaniu od prowadzonych inwestycji. Stanowiła konsekwencję przeprowadzonych analiz technicznych oraz dodatkowej niezależnej ekspertyzy, która jednoznacznie wykazała niedostateczny stan ogólny głównych elementów ustroju nośnego, w tym: postępującą karbonatyzację, zarysowania konstrukcji, korozję zbrojenia oraz obniżenie wytrzymałości betonu. Ekspertyza wprost rekomendowała rozważenie rozbiórki, wskazując ograniczoną przydatność obiektów do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu, a także biorąc pod uwagę konieczność wyburzenia łącznic przy budowie Mostu Kłodnego.

Rozbiórka łącznic została zlecona w trybie zamówienia z wolnej ręki, udzielonego dotychczasowemu wykonawcy remontu Trasy Zamkowej na podstawie art. 214 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 11 września 2019r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2024r. poz. 1320 ze zm.)

Zgodnie z powyższym przepisem Zamawiający może udzielić zamówienia z wolnej ręki, „w przypadku udzielenia, w okresie 3 lat od dnia udzielenia zamówienia podstawowego, dotychczasowemu wykonawcy usług lub robót budowlanych, zamówienia **polegającego na powtórzeniu podobnych usług lub robót budowlanych, jeżeli takie zamówienie było przewidziane w ogłoszeniu o zamówieniu dla zamówienia podstawowego i jest zgodne z jego przedmiotem oraz całkowita wartość tego zamówienia została uwzględniona przy obliczaniu jego wartości**”.

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy wszystkie przesłanki udzielenia zamówienia z wolnej ręki zostały spełnione, a mianowicie:

1. zamówienie podobne zostało udzielone nie później niż w okresie 3 lat od dnia udzielenia zamówienia podstawowego tj. w dniu 25.11.2025r.
2. zamówienia podobnego udzielono temu samemu wykonawcy, któremu udzielone zostało zamówienie podstawowe, tj. NIWA Szczecin Sp. z o.o.
3. wartość zamówienia podobnego została uwzględniona przez Zamawiającego przy obliczaniu wartości zamówienia podstawowego.
4. możliwość udzielenia zamówienia podobnego została przewidziana w treści ogłoszenia o zamówieniu podstawowym zaś w opisie przedmiotu zamówienia podstawowego określono warunki, na jakich zamówienie takie zostanie udzielone.
5. w zakres rzeczowy przedmiotu umowy dotyczącej zamówienia podobnego wchodziły roboty budowlane tożsame lub podobne do tych, które zostały ujęte w aneksie zamówienia podstawowego a polegające m.in. na rozbiórkach elementów żelbetowych, rozbiórce elementów wyposażenia obiektów mostowych a także na wykonaniu nowych nawierzchni, elementów żelbetowych, balustrad, barier ochronnych, krawężników, elementów

odwodnienia, zabezpieczenia sieci obcych, wykonania elementów oznakowania pionowego i poziomego, rozbiórka i odtworzenie nawierzchni – szczegółowy zakres zamówienia podstawowego oraz podobnego wskazuje **załącznik nr 1**.

Jednocześnie wskazać należy, iż o charakterze i rodzaju robót budowlanych decyduje ich faktyczny zakres a nie nazwa zadania w ramach którego są one realizowane. Podkreślić również należy, że rozbiórka łącznic A-C, C-B i C-D znajdowała uzasadnienie społeczne z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i pieszego, a także z uwagi na wystąpienie potrzeby zwiększenia zakresu rzeczowego robót. Ponadto realizacja zamówienia podobnego w trakcie robót objętych zamówieniem podstawowym pozwoliła uniknąć dodatkowych utrudnień dla mieszkańców Szczecina. Tym samym sugestie, jakoby zastosowana procedura była rozwiązaniem nadzwyczajnym lub pozostającym poza ramami obowiązującego prawa, są nieuprawnione i nie znajdują potwierdzenia w przepisach regulujących system prawa zamówień publicznych.

Warto również wyjaśnić kwestię kosztorysu robót rozbiórkowych. Kosztorys ten nie został sporządzony na potrzeby przedmiotowego zamówienia. Pochodził on z dokumentacji projektowej przygotowanej dla inwestycji związanej z budową Mostu Kłódnego, w której rozbiórka łącznic była od początku przewidziana jako jeden z elementów realizacyjnych. W związku z prowadzonym obecnie postępowaniem przetargowym dotyczącym budowy Mostu Kłódnego podjęto decyzję o przyspieszeniu procesu rozbiórek i wykonaniu tych prac już na obecnym etapie, wykorzystując potencjał wykonawcy realizującego roboty na Trasie Zamkowej.

Gmina Miasto Szczecin podejmując decyzję o realizacji zamówienia podobnego miała do wyboru poniższe rozwiązania:

1. Rozbiórka łącznic oszacowana w oparciu o dokumentację projektową dot. budowy Mostu Kłódnego na kwotę **8 900 000,00 zł brutto**.
2. Remont częściowy łącznic, umożliwiający jedynie czasowe użytkowanie obiektów (do czasu budowy Mostu Kłódnego) oszacowany na kwotę 3 397 370,84 zł brutto - do tej kwoty należałoby również **doliczyć koszt nieuniknionej późniejszej rozbiórki łącznic w szacowanej wysokości 8 900 000,00 zł brutto**.

Ostatecznie wartość umowy zawartej z wykonawcą w ramach zamówienia podobnego na realizację rozbiórki wyniosła 7 581 554,29 zł brutto, a więc była dużo niższa zarówno od wartości wynikającej z kosztorysu inwestorskiego, jak i od kosztów alternatywnych scenariuszy rozważanych przez Miasto.

Jak wynika z powyższego wariant polegający na wykonaniu remontu częściowego, a następnie przeprowadzeniu rozbiórki w późniejszym terminie, oznaczałby **konieczność poniesienia wydatków przekraczających 12 mln zł**. Przyjęte rozwiązanie pozwoliło uniknąć tych kosztów, generując wymierne oszczędności dla budżetu Miasta Szczecin. Co więcej, koszt remontu

częściowego obejmował wyłącznie zakres robót niezbędny do czasowego przywrócenia ruchu. Doświadczenia związane z realizacją podobnych inwestycji infrastrukturalnych pokazują, że po odsłonięciu elementów konstrukcyjnych rzeczywisty zakres niezbędnych napraw bardzo często okazuje się większy od pierwotnie zakładanego, co prowadzi do dalszego wzrostu kosztów i ryzyka inwestycyjnego. Przyjęty model działania pozwolił zatem jednocześnie zrealizować zalecenia wynikające z ekspertyzy technicznej, ograniczyć przyszłe utrudnienia komunikacyjne, przygotować teren pod budowę Mostu Kłódnego oraz zoptymalizować wydatkowanie środków publicznych. Wszystkie decyzje podejmowane były w oparciu o przesłanki techniczne, ekonomiczne i prawne, a nie względy polityczne czy medialne.

W przestrzeni publicznej pojawiają się również wątpliwości dotyczące udziału podwykonawcy przy realizacji robót rozbiórkowych. W tym zakresie należy jednoznacznie wskazać, że podwykonawca inwestycji – Spółka Recycling Group Sp. z o.o., Spółka komandytowa z siedzibą w Szczecinie – zgodnie z obowiązującymi przepisami i postanowieniami umowy została formalnie zgłoszona Zamawiającemu, wobec czego jej udział został zaakceptowany zgodnie z procedurami. Wyżej wymieniony Podwykonawca występuje również w zamówieniu podstawowym. Realizacja procesu prac budowlanych przy współudziale podwykonawców jest rzeczą powszechnie stosowaną w szeroko pojętych procesach inwestycyjnych.

Jednocześnie nieprawdziwe są sugestie, jakoby przedmiot zamówienia podobnego sprowadzał się wyłącznie do wykonania robót objętych umową podwykonawczą. Powyższe wynika z faktu iż roboty objęte zamówieniem podobnym nie ograniczały się wyłącznie do wykonania robót zleconych podwykonawcy lecz obejmowały znacznie szerszy zakres prac, szczegółowo wymieniony w **załączniku nr 2**.

Z ubolewaniem odnotowujemy, że w debacie publicznej pojawiają się wypowiedzi, które nie znajdują potwierdzenia w dokumentacji technicznej, analizach finansowych ani obowiązujących przepisach prawa. Formułowane zarzuty nie są poparte merytoryczną argumentacją, a przedstawiane opinie pomijają istotne okoliczności faktyczne i dokumentacyjne związane z realizacją inwestycji. W efekcie opinia publiczna otrzymuje przekaz oparty na wybiórczo prezentowanych informacjach, które mogą prowadzić do błędnych ocen i nieuzasadnionych wątpliwości dotyczących działań podejmowanych przez nadzór inwestorski a w konsekwencji Miasto Szczecin.

Pozostajemy otwarci na merytoryczną dyskusję opartą na faktach, dokumentach i obowiązujących przepisach prawa. Jednocześnie nie możemy pozostać obojętni wobec pomówień i insynuacji pojawiających się w przestrzeni publicznej, które nie znajdują oparcia w materiale dowodowym, a których skutkiem jest wywoływanie dezinformacji, wzbudzanie nieuzasadnionych kontrowersji wokół inwestycji publicznych oraz próby zdyskredytowania działań podejmowanych przez spółkę Szczecińskie Inwestycje Miejskie oraz Miasto Szczecin. Mieszkańcy mają prawo oczekiwać debaty publicznej opartej na rzetelnych informacjach, a nie na tezach pozbawionych merytorycznego uzasadnienia.

Wszystkie działania związane z rozbiórką łącznic Trasy Zamkowej zostały przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, przy zachowaniu oszczędnego i racjonalnego wydatkowania środków publicznych.