

## **Gry i zabawy miasta z budową trasy tramwajowej do CH "STER"**

CH „Ster” oddano do użytku w październiku 1999 roku, jako „King Cross”. Wykonawca obiektu z tego co pamiętam chciał partycypować w kosztach budowy około jednego kilometra torów do obiektu. Miasto nie było zainteresowane ofertą (świadczy to o klasie polityków miejskich tamtego okresu), a szkoda.

Później, ZKM odpowiedzialny za harmonijny rozwój usług komunikacyjnych w lutym 2001 roku przekazał informację ówczesnemu wiceprezydentowi Janowi Dużyńskiemu (był taki) o zamierzeniach w latach następnych budowie między innymi:

- wybudowanie drugiego toru w ul. Ku Słońcu na końcowym odcinku trasy linii nr 8, / tj. od ul. Derdowskiego/, umożliwiającego dwukierunkowy ruch tramwajowy, wyremontowanie istniejącego toru pojedynczego. Jednoczesne wydłużenie trasy tramwajowej do ul. Hrubieszowskiej, z wybudowaniem pętli tramwajowo - autobusowej z punktem socjalno - sanitarnym dla prowadzących pojazdy pozwoli na objęcie nowych rejonów miejskiej zabudowy obsługą tramwajową.

Składane przez radnych, pasażerów, przedstawicieli rad osiedlowych petycje o nowe rozwiązania komunikacyjne, po sprawdzeniu ich zasadności winny być realizowane. Tymczasem ujmowane w planach modelowych na kolejne lata nowe zadania, przy weryfikacji planu i konfrontacji z przyznanymi środkami finansowymi na komunikację były pomijane, a działania organizatora komunikacji sprowadzały się do utrzymania dotychczasowego poziomu usług, a często do ich ograniczania.

Co miasto dotychczas zrobiło w tym temacie? Ograniczyło się do wynajdywania różnych przeszkód aby nie wybudować tak ważnego elementu jak komunikacja tramwajowa w rejonie dużej dzielnicy jaką są Gumieńce i ograniczenie ruchu samochodowego, pomimo próśb mieszkańców dzielnicy, wyborców radnych i prezydenta.

Byłbym niesprawiedliwy mówiąc, że miasto nic nie robiło w tym względzie.

Pod koniec 2005 roku powstała tzw. "Polityka transportowa miasta do 2015 roku", z której wynikało, że priorytetem jest komunikacja tramwajowa, a uzupełnieniem sieci tramwajowej autobusy miejskie. Był to dokument ogólny, który musiał powstać aby miasto mogło się przygotowywać do złożenia wniosków na dofinansowanie kolejnych inwestycji ze środków unijnych. 13 marca 2006 roku zatwierdzono „Politykę” na sesji miasta. Za uchwałą było 13 radnych, przeciw 3, a wstrzymało się od głosu 4. Co z niej pozostało- chyba niewiele

Kolejny raz tym razem wiceprezydent Benjamin Chochulski w styczniu 2010 roku przedstawił radnym dokument pn "Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007-2015". Między innymi w dokumencie tym znalazły się plany dotyczące rozwoju sieci tramwajowej i autobusowej. Wspomniano w opracowaniu między innymi o torowisku wzdłuż ulicy Mieszka I do ulicy Bronowickiej (nowy cmentarz). Jest też przewidziany **tramwaj od ulicy Ku Słońcu do granic miasta**, również linia w ciągu ulicy 26 Kwietnia na osiedla Zawadzkiego, trasa od Lasku Arkońskiego do alei Wojska Polskiego. 25 stycznia na XLIII zwyczajnej sesji Rady Miasta, radni przyjęli kontrowersyjny plan.

**1 czerwca 2015 roku w Urzędzie Miasta otwarto oferty dotyczące przetargu na „Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania „Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)” wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego”. 6 firm chce zaprojektować nową trasę tramwajową na Gumieńcach. W postępowaniu udział brały:**

- Progrej sp. z o.o. ul. Dekarzy 7c 30-414 Kraków - 2.442.780,00 zł
- Schuessler – Plan Inżynierzy sp. z o.o. ul. Grzybowska 12/14 00-132 Warszawa - 2.679.801,00 zł.
- BBF sp. z o.o. ul. Dąbrowskiego 461 60-451 Poznań - 1.835.160,00 zł.
- Egis Polska Inżynieria sp. z o.o. ul. Puławska 182 02-670 Warszawa - 1.851.673,22 zł,
- Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. ul. Jana Uphagena 27 80-237 Gdańsk - 1.826.550,00 zł,
- Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu sp. z o.o. ul. Kościuszki 68 61-891 Poznań - 1.792.356,00 zł.

Komisja przetargowa badała złożone oferty. W ramach inwestycji miało powstać nowe torowisko tramwajowe wraz z pętlą tramwajowo-autobusową. Zmieniony miał być także układ drogowy oraz infrastruktura towarzysząca m.in.: perony przystankowe, chodniki, ścieżki rowerowe oraz zagospodarowanie terenu. Torowisko miało przebiegać w pasie rozdziału na Ku Słońcu, pętla zaś miała powstać na przeciwko CH Ster. Dodatkowo przy pętli zaplanowano budowę parkingu rowerowego oraz budynku socjalno-kasowego.

Na opracowanie dokumentacji projektowej wykonawca miał 17 miesięcy, a w ciągu 3 miesięcy zobowiązany został do przedstawienia minimum trzech wariantów zawierających nowy układ torowiska wraz z przyległymi jezdniami.

W Wieloletnim Programie Rozwoju Szczecina na budowę zapisano 31 milionów złotych. Realizację inwestycji zaplanowano na lata 2019-2020.

19 czerwca 2015 roku wybrano ofertę firmy Biuro Projektów Komunikacyjnych z Poznania sp. z o.o. z ulicy Kościuszki 68, jako najkorzystniejszą z 6 firm startujących w przetargu.

25 listopada 2015, Urząd Miejski upublicznił ogłoszenie o konsultacji w sprawie budowy linii tramwajowej długo skrywane przed społeczeństwem.

### **Przedstawiono trzy warianty**

**Wariant 1** zakładał budowę linii dwutorowej na odcinku od Ronda Gierosa do planowanej pętli przy centrum handlowym STER. Poszerzenie pasa rozdziału pomiędzy jezdniami ulicy Ku Słońcu do minimum 8 m. Ograniczono ilość przystanków do dwóch.

Zakres przebudowy infrastruktury drogowej oraz technicznej ograniczony został do minimum

**Wariant 2** zakładał przebudowę linii tramwajowej jednotorowej na odcinku od Ronda Gierosa do skrzyżowania z ulicą Kwiatową oraz budowę linii jednotorowej od ulicy

Kwiatowej do planowanej pętli przy centrum handlowym STER w obrębie istniejącego pasa rozdziału. Przyjęto budowę trzech przystanków

**Wariant 3** zakładał budowę linii dwutorowej na odcinku od Ronda Gierosa do planowanej pętli przy centrum handlowym STER. Poszerzenie pasa rozdziału pomiędzy jezdniami ulicy Ku Słońcu do 17 m. Przyjęte parametry geometryczne toru tramwajowego umożliwiałyby płynną i komfortową jazdę, a szeroki pas rozdziału pozwala na swobodną lokalizację peronów i innych urządzeń technicznych. Przyjęto lokalizację 3 przystanków

**Podwariant 3b** posiadał zmieniony w stosunku do Wariantu 3 wjazd na pętlę od strony Mierzyna, dodatkowy przystanek przy ul. Marynarzy Polskich, przystanek z peronami naprzeciwległymi przy ul. Kwiatowej i możliwość jazdy autobusów po torowisku od ul. Kwiatowej do Ronda Gierosa.

Sam projekt zlecony został w 2015 roku. Wykonano go w marcu 2017 roku, a pełna dokumentacja wykonawcza inwestycji czeka na realizację od stycznia 2018 roku. Opracowało je Biuro Projektów Komunikacyjnych, spółka z Poznania.

Z uchwalonego w dniu 22 stycznia 2019 roku budżetu miasta wynika, że na budowę trasy tramwajowej do Mierzyna UM przeznaczył 70.161 mln złotych. Finansowanie rozłożono na trzy lata. W tym roku miasto chce wydać na inwestycję 16 mln zł., spodziewając się wyłonienia wykonawcy robót i podpisania z nim umowy, jak również rozpoczęcia prac, po wyborze oferty, która miała nastąpić 31 stycznia, ale otwarcie ofert przesunięto na 7 lutego z powodu dużej ilości zapytań.

Ile faktycznie będzie kosztowała trasa tramwajowa do CH "Ster" dowiedzieliśmy się **13 lutego 2019** roku, kiedy otwarto oferty. Wpłynęło ich 6. Urząd Miasta chce wydać na inwestycje kwotę w wysokości **64 100 000,00 zł brutto**. W przetargu wystartowały firmy:

- Budimex S.A. Warszawa - chce wykonać zadanie za **104 790 735,61 zł brutto**,
- Konsorcjum w składzie: Balzola Polska Sp. z o.o. Warszawa, Construcciones y Promociones Balzola S.A. Avenida Sabino Arana, Bilbao, Hiszpania - chce wykonać zadanie za **89 998 785,85 zł brutto**,
- Konsorcjum w składzie: Aldesa Construcciones Polska Sp. z o.o. Warszawa, Aldesa Construcciones S.A. c/Bahia de Pollensa Madryt, Hiszpania - chce wykonać zadanie za **93 646 800,19 zł brutto**,
- Konsorcjum w składzie: Trakcja PRKiI S.A. Warszawa, Tor-Kar-Sson Sp. z o.o. Sp.k. Warszawa, AB Kauno Tiltai Ateities Kowno, Litwa - chce wykonać zadanie za **138 611 732,21 zł brutto**,
- Konsorcjum w składzie: Roverpol Sp. z o.o. Warszawa, Rover Infraestructuras, S.A. C/Botánico Canvanilles, Walencja, Hiszpania - chce wykonać zadanie za **110 577 000,00 zł brutto**.
- EUROVIA POLSKA S.A. Bielany Wrocławskie Kobierzyce - chce wykonać zadanie za **109 771 528,37 zł brutto**.

Jak widać z powyższego zestawienia kwoty zaproponowane przez oferentów znacznie odbiegają od tych, które chce przeznaczyć miasto.

Wybrany (jeśli zostanie wybrany) wykonawca na wykonanie prac będzie miał nie więcej niż 24 miesiące od dnia podpisania umowy. Inwestycja została objęta dofinansowaniem z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w ramach działania 6.1. Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach.

Kolejne zamieszczenie w sprawie budowy wybuchło 26 marca 2019 roku po ukazaniu się na stronie Urzędu Miasta (BIP) informacji o aktualizacji dokumentacji aplikacyjnej projektu „Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie”, w związku z planowaną rezygnacją z zadania 1 - „Budowa torowiska do nowej pętli tramwajowej Mierzyn”. Aktualizację ma wykonać firma Wyg Intemational za 34 440 złotych. I zaczęło się.

Sprzeczne informacje miasta w tej sprawie powodują protesty mieszkańców Gumieniec i Mierzyna i nie tylko.

Ruszyła zbiórka podpisów pod petycją do prezydenta Piotra Krzystka. Mieszkańcy domagają się w niej budowy obiecywanej od około 20 lat inwestycji. Ma ona nie tylko ułatwić i skrócić czas przejazdu do centrum dużej części mieszkańców Mierzyna i Gumieniec czy zmniejszyć korki na Ku Słońcu i Okulickiego, ale także poprawić bezpieczeństwo w ciągu Ku Słońcu, gdzie na przejściach dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej wielokrotnie dochodziło do potrażeń, często śmiertelnych. Tym bardziej, że Piotr Krzystek obiecał budowę tego odcinka wraz z modernizacją tej części ulicy Ku Słońcu już w roku 2013.

Miasto tłumaczy, że rynek budowlany w tej materii jest niełatwy, stąd miasto zleca różne analizy aby łatwiej można było podejmować ostateczne decyzje. Jednak te zapewnienia nie uspokajają mieszkańców nauczonych smutnymi doświadczeniami z lat poprzednich. Mówią, że uwierzą, jak decyzja o budowie trasy w tym rejonie będzie na piśmie, a do tej pory są to decyzje zmierzające do odsunięcia inwestycji „Ad calendas graecas”.

Zobaczmy co postanowi miasto, czy doloży brakującą kwotę, czy unieważni inwestycje, nie bacząc na protesty mieszkańców. Unieważnienie inwestycji będzie ciosem rzutującym w wizerunek prezydenta Piotra Krzystka i popierających go radnych, którzy dostali się do rady miasta właśnie z Gumieniec.

Sądzę, że brak pieniędzy na inwestycje tramwajowe powodują ogromne koszty budowy stadionu Pogoni jak również forsowany uparcie projekt budowy Aquaparku, które nas podatników kosztują około 1 miliarda złotych. Rezygnacja z budowy Aquaparku (trwa przetarg) uratowałaby niektóre inwestycje tramwajowe, do których można by dolożyć pieniądze z tej inwestycji.