

Tramwaj do Mierzyna według obecnego projektu to wyrzucenie 100 mln zł w błoto. Jest sensowna alternatywa

12 listopada 2021 | 06:00 Andrzej Kraśnicki jr



Tramwaj linii 8 skręca na pętlę przy ul. Kwiatowej. Czy jest sens, by jechał dalej w kierunku Mierzyna? (CEZARY ASZKIEŁOWICZ)

Budowa za 100 mln zł linii tramwajowej do Mierzyna według projektu, w którym nie ma miejsca na park&ride, nie ma sensu. Samochody dalej będą korkować ul. Ku Słońcu. Jakie są alternatywy? Jedną z nich to wyłożenie kolejnych 200 mln zł. Może więc lepiej najpierw zbudować linię wzdłuż ul. Mieszka I?

Miasto powraca do projektu budowy tramwaju do Mierzyna, czyli przedłużenia linii wzdłuż ul. Ku Słońca od ronda Gierosa do Centrum Handlowego Ster.



Ku Słońcu przy skrzyżowaniu z ul. Żródlaną i Różaną CEZARY ASZKIEŁOWICZ

Ogłoszone zostały nawet tzw. konsultacje, czyli tak naprawdę rodzaj internetowego plebiscytu z niejasnymi pytaniami. Przebija się przez nie jeden wątek: miasto wydaje się stawiać warunek: chcecie ocalić 168 drzew stojących na trasie? OK, ale w takim razie nie będzie tramwaju.

Ja chciałbym postawić inne, dość zasadnicze pytanie: po co nam linia tramwajowa (bez czy też z drzewami), która nie rozwiąże problemu korków na ul. Ku Słońcu?

Jak to wygląda przy linii SST

Podstawowe założenia projektu linii do Mierzyna nie są niczym nowym, bo były publicznie omawiane w czasie konsultacji w 2016

r. Ówczesna sala sesyjna była pełna. Z przedstawionych wówczas informacji i projektu wynikało jasno: przy nowej pętli nie ma miejsca na parking park&ride (widoczne na wizualizacji auta to parking CH Ster).



Pętla na Mierzynie Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o

I to w zasadzie powinno przekreślać cały projekt. Dlaczego? To było oczywiste już wtedy, ale teraz – po kilku latach – mamy jeszcze doświadczenia z działaniem linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. Parking przy pętli Turkusowa (na 58 samochodów) codziennie jest przepełniony. [Klepisko przy ul. Jaśminowej, obok kolejnego przystanku, kierowcy szybko adaptowali na parking przesiadkowy.](#) Miasto utwardziło teren, a teraz zakończyło rozbudowę placu (w sumie zmieści się tam 200 aut) Wyśmiewany przez lata park&ride przy ul. Hangarowej jest teraz dzień w dzień pełny (to oznacza ponad 400 samochodów).

Do parkingów przy linii SST zjeżdżają samochodami ci, którzy mają do niej za daleko na piechotę, czy też nie mogą podjechać autobusem. I nikt już nie mówi, że owe parkingi są zbędne, bo przecież tuż przy samej linii tramwajowej stoi mnóstwo bloków.

Tramwaj do Mierzyna. Bez parkingu

Zwolennicy budowy linii do Mierzyna przedstawiają dramatyczny obraz korków, jakie codziennie rano tworzą się na ul. Ku Słońcu. Sznur pojazdów ciągnie się od ronda Gierosa po granicę Szczecina i Mierzyna. Kto próbuje jechać przez ul. Okulickiego, także staje w korku i na dodatek blokuje tramwaje oraz autobusy. Nie ma w tym jakiejś wielkiej przesady. Korki oznaczające nawet 40-minutowe „czołganie się” autem na odcinku kilkuset metrów to udręka.

I tu pada wizja tramwaju do Mierzyna, który ów problem rozwiąże. Jak? Gdzie mieliby zaparkować ci wszyscy, którzy chcieliby przesiąść się za aut do tramwaju? Nie ma takiego miejsca dzisiaj i nie ma go w projekcie. Parking CH Ster? To teren prywatny.



Tu ma powstać pętla tramwajowa. W głębi parking CH Ster Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Ster planuje rozbudowę i, jak uczy doświadczenie innych centrów handlowych, ([Turzyn](#), Outlet Park, dyskonty), zareaguje wprowadzeniem opłat za parkowanie. Niewielkich dla klientów, ale zbyt kosztownych, by pozostawiać tam samochody na cały dzień. Owszem, są i będą osiedla bliżej planowanej linii tramwajowej. Tyle że te 500 metrów bliżej do tramwaju nie zlikwiduje nawału aut sunących z bardziej odległych części Gumieniec, nie mówiąc już o Mierzynie i dalszych peryferiach.

Jak ratować tramwaj do Mierzyna

Czy ten projekt można uratować? Teoretycznie tak. Najłatwiejsze wyjście to zrobienie park&ride wewnątrz pętli. Jest tu miejsce na

park&ride (proszę przy tym nie zwracać uwagi na drzewa na wizualizacji, bo to tylko wizja przyszłości). Niezbyt wielki, ale jest. To jest już jakieś wyjście.



Pętla na Mierzynie Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o

Bardziej skomplikowane wydaje się – chociaż nie niemożliwe – porozumienie miasta z CH Ster. Tyle że ani w 2016 r., ani teraz nie słychać nawet o próbie jakiegoś uzgodnienia w sprawie korzystania z części ich parkingu jako park&ride. A miasto ma argument. Przecież chce zbudować linię tramwajową do samego centrum handlowego.

Zamiast tego mamy niebezpieczną myśl, która pojawia się w pytaniach „konsultacji”. Jest w postaci pytania „Jaki tramwaj powinien jeździć na nowym odcinku? (do wyboru: jednokierunkowy lub dwukierunkowy)”.

Skoro w projekcie jest pętla, to po co dwukierunkowy? Pod tym pytaniem kryje się tak naprawdę pomysł rezygnacji z pętli i budowy

końcówki w postaci równoległych torów połączonych zwrotnicami. To oczywiście znacząca oszczędność miejsca i tym samym naprawdę sporo wolnego terenu na parking.

Tyle że do realizacji tego pomysłu potrzebny jest ów dwukierunkowy tabor.

Tramwaj do Mierzyna. Astronomiczne wydatki

Obecnie w Szczecinie mamy dwa takie tramwaje. W przyszłym roku dojdą dwa kolejne. Gumieńce mają dwie linie tramwajowe: 8 i 10. Żeby zapewnić ich sprawną obsługę (uwzględniając przerwy serwisowe, naprawy po kolizjach itp.), do ich obsługi potrzeba 30 tramwajów. Trzeba by więc zakupić jeszcze 26. Jeden kosztuje obecnie około 8 mln zł. Mamy więc wydatek około 200 mln zł (dodatkowe linie uruchamiane na Wszystkich Świętych mogłyby zawracać przez obecną pętlę na ul. Kwiatowej).

Podsumujmy: na 100 mln zł szacowana jest obecnie budowa samej linii tramwajowej. 200 mln zł to tabor dwukierunkowy. Razem 300 mln zł. Prawie tyle, co kosztuje budowany stadion lub aquapark. Nawet przy unijnym dofinansowaniu inwestycja, wraz taborem, jest niemożliwa do zrealizowania w 2-3 lata (a tyle może potrwać budowa trasy tramwajowej).

Próbę budowy na Gumieńcach końcówki dla tramwajów dwukierunkowych można włożyć między bajki, chyba że przesuniemy całe przedsięwzięcie o 10 lat, bo do tego czasu, z pomocą

eurofunduszy takie tramwaje pojawią się w Szczecinie w większej liczbie.

Pozostaje więc pętla. Z niewielkim park&ride (o ile zmieni się projekt) i bez większych szans, by znaleźć jeszcze dodatkowe miejsca parkingowe. W takiej sytuacji tramwaj do Mierzyna sensu nie ma. Tak jak sensu [nie miała pętla SST bez pętli autobusowej i parkingu. Pamiętajcie ten absurd, zanim błąd naprawiono?](#) Chcemy podobnej powtórki na Gumieńcach?

Gumieńce potrzebują tramwaju w innym miejscu

Warto też zwrócić uwagę na to, że od 2016 r., czyli ostatniej dyskusji o przedłużeniu linii na Ku Słońcu, wiele się zmieniło. Gwałtownie rozrosła się południowo-zachodnia część Gumieniec. To okolice ulicy Cukrowej. Zamiast starej Cukrowni mamy kilkutyśieczne osiedle. Obok powstaje kolejne (Cukrownia Apartamenty – 700 mieszkań). Zapęlnia się osiedle Harmonia. I zbliża się realizacja kolejnych inwestycji. Radni zgodzili się na budynki mieszkalne w miejscu hotelu Reda. Nie jest też już tajemnicą, że kolejne wielkie osiedle stanie w miejscu hal Famabudu. A tuż za rogatkami miasta mamy wciąż rozbudowujące się Warzymice i Przeclaw.

Cała komunikacja tej części miasta i peryferii z centrum Szczecina wisi na ul. Mieszka I, ulicy już dziś oblepionej centrami handlowymi z Ikeą na czele. Ta sama ulica stanie się częścią najkrótszej trasy łączącej centrum miasta z węzłem z autostradą A6 i drogą S3.

Tworząca taki układ obwodnica Przeclawia i Warzymic (wepnie się w miejską sieć dróg na rondzie Hakena) to nie wizja przyszłości, ale trwająca inwestycja z finałem pod koniec 2023 r.

Ruchu tranzytowego nie powstrzymamy. Powstrzymać można tysiące aut mieszkańców tej części Szczecina i peryferii, oferując ich właścicielom sprawny, niezależny od korków na drodze transport, jakim jest tramwaj.

Tramwaj na ul. Mieszka I. Ile może kosztować?

Nie jest to jakaś fantazja, bo miejsce pod linię między jezdniami ul. Mieszka I zaplanowano. Jest nawet wiadukt nad torem kolejowym. To tak naprawdę inwestycja tylko tramwajowa, bez przesuwania jezdni wraz z podziemną infrastrukturą, dobudowywania pasów itp., jak to ma być w wypadku realizacji tramwaju do Mierzyna (to właśnie to mocno winduje koszty tej inwestycji). Koszty tramwaju na ul. Mieszka I? Budowa trasy od al. Piastów do rejonu ronda Uniwersyteckiego oznacza wydatek około 100 mln zł.



Ulica Mieszka I Andrzej Kraśnicki jr

I nie ma co liczyć na to, że ów problem komunikacyjny zdejmą nam z pleców Niemcy, którzy w 2026 r. chcą mieć zmodernizowaną linię kolejową Szczecin-Berlin prowadzącą przez Gumieńce. Pociągi jeżdżące w szczycie co pół godziny i docierające jedynie na stację Szczecin-Główny to nie to samo co SKM przecinająca całe miasto i nie tramwaj, który z Mieszka I może pojechać na Krzekowo, Głębokie, plac Rodła, [Bramę Portową](#).

Dokąd ten tramwaj i na co nas stać?

Linia na Mieszka I może stać się świetnym polem do rozwoju dwukierunkowej sieci tramwajowej. Jest na to czas. Samo wykonanie

projektu, wraz z odpowiednimi pozwoleniami, to minimum trzy lata. Do tego dwa lata budowy. W tym czasie miasto z pewnością sięgnie już po fundusze unijne i kupi chociaż część taboru dwukierunkowego. Idealnego na ul. Mieszka I oraz dalej, bo ową trasę możemy nawet etapować, bez budowy pętli na końcówce trasy.

Wszystko sprowadza się do jednego: decyzję w sprawie ulicy Mieszka I należy podejmować już teraz, by nieuniknione problemy komunikacyjne, które nadciągają, trwały jak najkrócej.

Robiąc zaś przymiarki do tej inwestycji, miasto musi ocenić, czy stać nas także na tramwaj do Mierzyna. A jeżeli nie, to czas postawić pytanie, która linia ma większy sens? Na razie tramwaj do Mierzyna, w obecnym kształcie, sensu nie ma.