

Miasto rezygnuje z budowy tramwaju do Mierzyna. Cięcia mogą być jeszcze większe. Będzie skandal

ANDRZEJ KRAŚNICKI JR 27 marca 2019



Rondo Gierosa ze zbudowanym kilka lat temu 'ślepy' odcinkiem toru, który miał być początkiem zmodernizowanej trasy wzdłuż ul. Ku Słońcu (Andrzej Kraśnicki jr)

Piotr Krzystek i jego zespół tną dofinansowane z Unii Europejskiej na tramwajowe inwestycje, by starczyło na stadion i aquapark - dowiedziała się "Wyborcza". Na pierwszy ogień idzie budowa tramwaju do granic Szczecina i Mierzyna

Magistrat jeszcze tego oficjalnie nie ogłosił i nie wyjaśnił, ale dowód „wisi” w rejestrze umów w Biuletynie Informacji Publicznej. Został tam umieszczony przez Wydział Inwestycji Miejskich we wtorek o godzinie 17.06. To informacja o umowie miasta z firmą Wyg International. Jej zadanie to „aktualizacja dokumentacji aplikacyjnej projektu pn. Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie, w związku z planowaną rezygnacją z zadania 1 – Budowa torowiska do nowej pętli tramwajowej Mierzyn”. Firma wykona to za 34,44 tys. zł.

CRU/19/0001128	2019-03-25	WYG INTERNATIONAL SP. Z O.O.	aktualizacja dokumentacji aplikacyjnej projektu pn. Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie, w związku z planowaną rezygnacją z zadania 1 - Budowa torowiska do nowej pętli tramwajowej Mierzyn	34440	udostępnił: Wydział Inwestycji Miejskich, odpowiedzialny: dyrektor/kierownik, wprowadził: dane automatycznie wygenerowane z systemu finansowo-księgowego, dnia: 2019-03-26 17:06:15
----------------	------------	------------------------------	--	-------	---

Informacja o umowie z firmą Wyg International Biuletyn informacji publicznej

Umowa o dofinansowanie była podpisana

Mowa o aplikacji, która została złożona przez miasto, by na budowę nowej linii tramwajowej otrzymać unijne dofinansowanie. Jej efektem było podpisanie 27 grudnia 2017 r. umowy między prezydentem Piotrem Krzystkiem a Przemysławem Gorgolem – dyrektorem Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Dotyczyła ona dofinansowania eurofunduszami budowy nowych tras tramwajowych w Szczecinie. Budżet przedsięwzięcia oszacowano na 195 mln zł, z czego dofinansowanie na 85,7 mln zł. W projekcie ujęte zostały trzy inwestycje:

- przedłużenie linii tramwajowej wzdłuż ul. Ku [Słońcu](#), wraz z budową pętli na granicy Szczecina i Mierzyna
- przebudowę ul. Szafera na odcinku od al. Wojska Polskiego do hali widowiskowo-sportowej, wraz z budową torowiska i nową pętlą tramwajowo-autobusową
- przebudowę ul. Arkońskiej, wraz z budową torowiska od pętli Las Arkoński do al. Wojska Polskiego.

[Tylko ta ostatnia inwestycja do tej pory ruszyła i jest obecnie na półmetku](#) (prace warte są ponad 90 mln zł, z czego 72 mln to tak zwane wydatki kwalifikowane, do których dokłada UE – rzeczywista dotacja to 52 mln zł).

Budowa linii do nowej pętli przy Netto Arena [jest na etapie ogłoszonego w lutym przetargu. Oferty mają zostać otwarte 28 marca.](#)

Oferty przekroczyły budżet

Miasto rezygnuje z przedłużenia linii tramwajowej do Mierzyna po tym, jak po ciągnącej się kilka miesięcy procedurze przetargowej w połowie lutego tego roku otwarte zostały koperty z ofertami. [Szczecin przygotował na tę inwestycję 64,1 mln zł. Tymczasem każda z sześciu złożonych ofert znacząco ten pułap przewyższyła.](#)

Najtańsza z nich przekroczyła budżet aż o 26 mln zł. Na dodatek ta propozycja może budzić wątpliwości. Złożyło ją konsorcjum składające się z hiszpańskiego potentata budowlanego i

polskiej spółki. Tyle że Balzola zasłynęła w ostatnich miesiącach z tego, że została wyrzucona z budowy linii tramwajowej we Wrocławiu. Kolejna oferta opiewała na 93 mln zł, a następne przekraczały już 100 mln zł.



Pętla przy Mierzynie Urząd Miasta

Kwoty mogły szokować, tym bardziej że utarło się mówić o budowie 700 metrów torów. W rzeczywistości skala inwestycji jest większa. Obejmuje nie tylko dłuższy, bo 1,2-kilometrowy odcinek nowych torów od ronda Gierosa do granic miasta wraz z nową pętlą, ale także gruntowną przebudowę ul. Ku Słońcu na tym odcinku. Jej efektem miały być także wyposażone w sygnalizację przejścia dla pieszych, których od lat domagają się mieszkańcy Gumieniec. Po kolejnych potrąceniach pieszych (ostatnie miało miejsce dwa dni temu na wysokości ul. Kwiatowej) miasto i lokalni radni zapewniali, że światła powstaną w ramach budowy linii tramwajowej.



©Agencja Gazeta

CEZARY ASZKIEŁOWICZ

Polityczny problem

[Sens budowy trasy do granic Szczecina i Mierzyna od początku budził wątpliwości](#) związane z rzeczywistym oddziaływaniem linii tramwajowej. Tym bardziej że przy planowanej pętli nie znalazło się miejsce na duży parking park & ride mogący „zatrzymać” potok samochodów z ludźmi jadącymi z zachodnich peryferii do Szczecina.

Mimo tego rezygnacja to jednak potężny wizerunkowy cios w prezydenta Piotra Krzystka, który [obiecywał budowę tej trasy i modernizację ul. Ku Słońcu już od 2013 r.](#) To także problem dla wpływowych lokalnych radnych, którzy są w koalicji wspierającej prezydenta. To Michał Wilkocki – przewodniczący Rady Miasta z klubu Bezpartyjni, który swoją polityczną karierę zawdzięcza działalności w radzie osiedla Gumieńce, a także Dominika Jackowski z Koalicji Obywatelskiej, która także zaczęła polityczną karierę w radzie osiedla. Oboje wciąż bardzo aktywnie działają na Gumieńcach.

Co jeszcze wytną?

Tyle że skala cięć w planach inwestycji komunikacyjnych może być jeszcze większa i spodziewany protest mieszkańców i radnych z Gumieniec może być tylko elementem większej awantury o inwestycyjne priorytety. Zagrożony jest także program modernizacji szczecińskich torowisk. Dlaczego?

Dotychczasowe przetargi na tego typu prace – także w innych miastach – pokazały, że ceny proponowane przez firmy budowlane znacznie przekraczają zakładane budżety. W drugim przetargu na modernizację kilometrowego odcinka torów wzdłuż ul. Mickiewicza [najtańsza](#)

[oferta przekraczała o milion zakładany budżet w wysokości 27 mln zł](#) (tyle że znów złożyli ją wspomniani Hiszpanie z Balzola), a kolejne już o kilka milionów zł. Tramwaje Szczecińskie wciąż nie zdecydowały, co dalej z tym postępowaniem.

Szczecin zakładał tymczasem ambitny plan modernizacji kluczowych tramwajowych szlaków:

- al. Niepodległości – al. Wyzwolenia – pl. Rodła – al. Wyzwolenia – Kołłątaja – Dworzec Niebuszewo (oraz uliczna pętla w śródmieściu przez ul. Matejki)
- ul. Powstańców Wielkopolskich
- pętla Pomorzany
- ul. Kolumba
- tory od dworca PKP do mostu Długiego
- tory wzdłuż ul. Nowej i Dworcowej
- tory wzdłuż ul. Jagiellońskiej.
- Szlaki są na większości odcinków w katastrofalnym stanie. Na pętli [Pomorzany](#) regularnie wykoleją się tramwaje, na odcinku między pl. Rodła a pl. Żołnierza (zbudowany w 1979 r.) [doraźne remonty już nie wystarczają, szyny zapadają się w błocie](#). Na pozostałych odcinkach tramwaje w najlepszym razie bujają się na boki, a stan torów i nawierzchni przy nich wpływa na równie katastrofalny stan całej jezdni. Bez modernizacji to kwestia kilku lat, by doprowadzić je do stanu, w którym najbardziej optymistycznym wariantem będzie wycofanie z części szlaków tramwajów niskopodłogowych.



©Agencja Gazeta

- Zbudowane od podstaw zostaną m.in tory wzdłuż alei Wyzwolenia. Te z lat 80. są już w fatalnym stanie. Z tego powodu w kwietniu doszło to do widowiskowego wykolejenia się tramwaju Swing CEZARY ASZKIEŁOWICZ

Nie wiadomo również, co w tej sytuacji z budową nowej linii tramwajowej na Łasztownię przez nowy most Kłodny i co z samym mostem. Ta inwestycja miała komunikacyjnie „otworzyć” portową dzielnicę.

Co jest ważniejsze od komunikacyjnego filaru miasta?

Pieniądzy na tramwajowe inwestycje może brakować, bo miasto postawiło na dwa potężne przedsięwzięcia. Jedno z nich realizuje, mimo że budżet także poważnie rozjechał się z rzeczywistymi kosztami. To przebudowa stadionu Pogoni. Miasto przygotowało na ten cel 280 mln zł, ale ostatecznie okazało się, że jedyna oferta opiera na 364 mln zł. [Radni wspierający prezydenta zgodzili się na zmiany w budżecie](#).

– Jeszcze nigdy nie byliśmy tak blisko podjęcia decyzji o realizacji tej inwestycji i zakończenia wieloletniej sagi związanej ze stadionem – mówi przewodniczący komisji ds. Inicjatyw Społecznych, Sportu i Młodzieży Patryk Jaskulski.

Kolejnym kosztownym przedsięwzięciem, które forsuje Piotr Krzystek, jest budowa aquaparku ([przetarg trwa](#)). Inwestycja może kosztować ponad 400 mln zł. Miasto nie ma na to żadnego dofinansowania. O tym, że w Szczecinie są pilniejsze inwestycje niż takie widowiskowe, „pomnikowe” projekty, [mówili w ostatniej kampanii wyborczej konkurenci Krzystka, a dziś jego koalicjanci: Sławomir Nitras z PO i Przemysław Słowik z Nowoczesnej](#).