

Tramwaje przed rewolucją

Do 2023 r. Szczecin musi wyremontować ok. 13 km torowisk tramwajowych. Niby niewiele, bo to zaledwie kilkanaście procent całej sieci. Spieszyć się jednak trzeba, bo jeśli prace nałożą się na siebie, miasto zostanie sparaliżowane. Jeśli zaś spółka „Tramwaje Szczecińskie” nie dotrzyma terminu, może stracić 175 mln zł unijnego dofinansowania, które przyznano ponad rok temu. Na razie nie udało się wydać ani złotówki.

Środki przyznało Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju. Długa lista zadań podzielona jest na 20 etapów, co oznacza poważne utrudnienia nie tylko dla pasażerów, ale także dla kierowców.

Niestety, udało się ogłosić zaledwie dwa przetargi – na przebudowę torowiska w ul. Mickiewicza od mostu Akademickiego do ul. Brzozowskiego oraz na przebudowę węzłów przy moście Długim i na pl. Szarych Szeregów. Nie rozstrzygnięto żadnego. Pozostałe zadania czekają, bo wciąż nie są gotowe projekty. W kolejce są także m.in. pl. Rodła, al. Wyzwolenia i ul. Asnyka z pętlą Dworzec Niebuszewo, ul. Kolumba i Chmielewskiego, al. Powstańców Wielkopolskich z pętlą Pomorzany, ul. Matejki.

– Postępowania, a później roboty budowlane muszą być przygotowane w odpowiedni sposób, tak aby nie zająłoby się ze sobą zadania w jednej okolicy. Utrudnienia z pewnością będą, ale harmonogram będzie kluczowy dla rozwiązań czasowych organizacji ruchu i minimalizowania niedogodności dla kierowców i pasażerów – tłumaczy Hanna Pieczyńska, rzeczniczka miasta ds. dróg i transportu miejskiego.

„Tramwaje Szczecińskie” planują, by w pierwszej części przebudowano torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu al. Niepodległości – pl. Żołnierza Polskiego – al. Wyzwolenia – pl. Rodła do ronda Giedroycia, w ciągu ul. Kołłątaja – ul. Asnyka – pętla Niebuszewo oraz od pl. Żołnierza Polskiego przez pl. Hołdu Pruskiego – ul. Matejki do ul. Piłsudskiego przed pl. Rodła. Na te zadania jest już odebrana dokumentacja projektowa, wydano też zezwolenia na realizację. Kolejny etap to ogłoszenie przetargów i żmudne wyłanianie wykonawców – doświadczenie pokazuje, że może to trwać miesiącami.

– Kolejna część to „Rozbudowa i przebudowa układu drogowego al. Powstańców Wielkopolskich dla zadania pn. Przebudowa torowiska

wraz z siecią trakcyjną w ciągu al. Powstańców Wielkopolskich do pętli Pomorzany wraz z rozbudową pętli – przypomina Hanna Pieczyńska.

Planowane zakończenie dokumentacji i uzyskanie zezwoleń na realizację inwestycji powinno nastąpić w drugim kwartale tego roku. W podobnym terminie spółka chce mieć kompletną dokumentację dla zadania „Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu ul. Nabrzeże Weleckie na wysokości ulic: Podwale – Kolumba – Chmielewskiego – Smolańska – Budziszewska – do rozjazdów przed pętlą Pomorzany” oraz „Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu ul. Nowa od wiaduktu kolejowego – pl. Ratuszowy – ul. Dworcowa na wysokości hotelu Novotel wraz z dodatkową relacją pod wiaduktem”.

– To potężne zadania, a co za tym idzie – trzeba uzyskać wiele zgód i uzgodnień. Gestorzy sieci, właściciele działek i budynków, instytucje, konserwator zabytków – to wiąże się niejednokrotnie z aneksami do umów, które prowadzi Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska – przyznaje Hanna Pieczyńska.

Nie ma wciąż zatem ostatecznego harmonogramu ogłaszania postępowań, gdyż nadal w trakcie realizacji są jeszcze dokumentacje projektowe. A to oznacza, że jeśli w zbliżonym terminie uda się przeprowadzić i rozstrzygnąć kilka przetargów, tramwaje mogą stanąć na długo. Tylko przebudowa torowisk w ul. Mickiewicza zakłada wstrzymanie ruchu na ok. 360 dni. Na węzłach przy moście Długim oraz pl. Szarych Szeregów prace mogą trwać nawet 450 dni. W pozostałych miejscach nie da się tego jeszcze oszacować. Nie trzeba być jednak fachowcem, by sobie wyobrazić, jak może wyglądać poruszanie się po mieście przy utrudnieniach w kilku miejscach jednocześnie. ©

**Tekst i fot.
Tomasz TOKARZEWSKI**



Torowisko w ul. Matejki to jedno z tych, które od lat czekają na remont.