

Skandal torowy z tragedią w tle

PĘTLA autobusowa przy stacji końcowej pierwszego odcinka trasy tzw. szybkiego tramwaju na prawobrzeżu Szczecina powstanie, ale uruchomiona zostanie nie wcześniej niż w dwa lata po tym, jak tramwaje ruszyły nią do obrzeży osiedla Słonecznego w końcu sierpnia 2015 roku. Na samym torowisku – o czym pisaliśmy – doszło tymczasem do kolejnej awarii i tramwaje znów nie były w stanie w ogóle nim jeździć, bo niezbędna okazała się doraźna naprawa szyn w torze do pętli w rejonie wjazdu składów do tzw. rynny pod wiaduktem nad ul. Hangarową.

SYTUACJĘ z nowymi torowiskami od mostu Długiego przez ulice Energetyków, Gdańską, Basen Górnicy po pętlę przy ul. Turkusowej, po kolejnych inspekcjach ich stanu technicznego w tym miesiącu, kolejny raz w lipcu referował radnym komisji ds. rewitalizacji, gospodarki komunalnej i ochrony środowiska Michał Przepiera, prezydencki zastępca odpowiedzialny za komunalne inwestycje. Jak zaznaczył, roboty zaplanowane przez spółkę Strabag, generalnego wykonawcę odcinka nowego torowiska w rejonie zjazdu w wykop pod wiaduktem na ul. Hangarowej (do odkształceń szyn doszło w torze prowadzącym w niecce w kierunku pętli Turkusowa), to jedynie tymczasowe środki zaradcze.

Pętli nie ma, czyli stacja w polu

Radni również dowiedzieli się, że po odstąpieniu w czerwcu br. przez magistrat od umowy z Zakładem Robót Inżynieryjno-Budowlanych Andrzej Dykowski, która w formule „zaprojektuj i zbuduj” miała urządzić część autobusowej pętli przy stacji końcowej SST/Turkusowa wraz z drogami dojazdowymi, jeszcze w tym miesiącu, a na pewno w sierpniu ogłoszony zostanie nowy przetarg na to zadanie. Miasto – w ramach

podmieniono!), że gdzie się „wygło”, bo, sorry, taki mamy mikroklimat, jak oficjalnie „tramwajowa ekipa raczyła donieść (obciach roku)... I że na te sygnały nie zareagowano właściwie. Bo dzisiaj jest tak, że coś się dzieje, a potem dopiero reagujemy. Zawsze „two steps behind”. I na razie się udaje, bo że tramwaj jedzie 10 km/h, to jest jedynie śmiesznie. Ale co w sytuacji, kiedy ktoś coś pominię, czegoś nie zauważy? Strach myśleć.

14 bm. Michał Przepiera raportował radnym: – Dysponuję wstępnymi wyjaśnieniami projektanta, firmy wykonawczej Strabag i inżyniera kontraktu. Dotarły też do mnie sygnały, że jest problem z torowiskiem zaraz za Basenem Górnicy, ale nie mam potwierdzenia tej informacji. Kazałem to zweryfikować. Te spawy, które były wymieniane wcześniej na tej części torowiska do Turkusowej, nie mają wpływu na prędkości – i inspekcje kolejne to potwierdzają, że wszystko jest w porządku.

Wedle przekazów M. Przepiera, projektant tzw. szybkiego tramwaju tłumaczy, że są to szyny łączone bestrykowo i pracują one pod wpływem temperatury. Po naprawie doraźnej (ta się już odbyła) projektant ma zastosować na łuku w rynnie docelowo rozwiązanie w postaci tzw. ślizgów, dyatacji, czyli m.in. montaż urządzeń wyrównawczych

Radni żądają audytu z zewnątrz

Do Piotra Krzystka trafiło datowane na 18 lipca br. pismo przewodniczącego komisji ds. gospodarki komunalnej, rewitalizacji i ochrony środowiska z oficjalnym wnioskiem o zlecenie niezależnemu podmiotowi zewnętrznemu zbadania aspektu technicznego i przedstawienia wniosków dotyczących realizacji inwestycji pod nazwą „Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju” od mostu Długiego do pętli Turkusowa. A to w trosce o bezpieczeństwo pasażerów i minimalizację potencjalnych strat finansowych.

Takie badanie, zdaniem członków komisji, powinno dotyczyć całej inwestycji poczynając od etapu projektowania, poprzez proces realizacji,

był w jej posiadaniu zastępca prezydenta Michał Przepiera – taką kolejną uwagę dzielił się szef komisji komunalnej z radnym podczas ich lipcowego posiedzenia i pytał: – W co grają Tramwaje Szczecińskie?

Prezes TS od wielu miesięcy nie zabiera osobiście publicznie głosu w wielu kwestiach dotyczących spraw związanych z działalnością spółki, której szefuje. Dokładnie od dnia powołania w tej i jeszcze dwóch innych spółkach przewozowych, których właścicielem jest samorząd miasta, stanowiska rzecznika prasowego w jednej i tej samej osobie. Ustawił prezesa Wawrzyniaka. Została Hanna Pieczyńska, równocześnie rzeczniczka prasowa Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego, jednostki budżetowej gminy.



Nie szybki, a szczeciński tramwaj wodny

Fot. Mirosław WINCONEK

tyjni, równie krytyczny, podsumowuje: – To, że tak się dzieje, dowodzi, jak słabo wyszkolone kadry techniczne mamy. Te wszystkie mankamenty, które dziś cytuję się nam na komisji, to za moich czasów dzieci uczyły się o nich w szkole podstawowej na lekcjach fizyki. To, co dziś się proponuje jako środki zaradcze, mnie nie przekonuje i nie chcę się licytować, ale zakładam, że za rok lub dwa lata wrócimy do tematu. Trzeba powiedzieć STOP. Jak z torami nic się nie da zrobić, to czas zdecydować, że zamykamy i wymieniamy przy zastosowaniu właściwej technologii, by było bezpiecznie. Bo tak, to sami się ośmieszamy. Kolejne naprawy i gra w piłkę, po której stronie ona jest: wykonawcy, projektantów, inżyniera kontraktu, inwestor, podwykonawcy. Każdy się broni i odpycha. To nie jest zabawne. Każdy od siebie odpowiedzialność odpycha i przerzuca. Winni są i trzeba ich pokazać i zagonić ich, by nie na koszt samorządu, ale swój zrobili to porządnie.

Michał Przepiera odpowiada: – Mamy wyjaśnienia projektanta, ale należałoby to zweryfikować inną ekspertyzą i może wystarczyć droga polubowna, ale nie wykluczam, że każda ze stron będzie też dochodzić swoich racji przed sądem. Bo jeśli okaże się, że wykonawca zrobił wszystko, jak było zapisane w projekcie, to i on od nas będzie mógł dochodzić roszczeń. Jeśli nie dogadamy się przy stole, co do rekompensaty, bo póki co wszystko odbywa się w ramach gwarancji i rękojmi, to zostanie droga sądowa. Nie zakładamy na razie scenariusza, że dojdzie do kolejnego wstrzymania komunikacji, by nie mogły jeździć tramwaje z prędkością eksploatacyjną. Wpadek kilka już

aż do oddania do eksploatacji ze

Marek Duklanowski (PiS) mówi

roszczeń i rozliczeń z Zakładem Robót Inżynieryjno-Budowlanych Andrzej Dykowski – przejął projekt budowlany, i to w kształcie według tej dokumentacji po wyłonieniu nowego wykonawcy ma powstać ta druga część infrastruktury drogowej do pętli, do której tramwaje wciąż dojeżdżają i wysadzają podróżnych w szczerym polu na tyłach Selgrosa. Niezależnie od tego wynagrodzenie, zakładane wcześniej do wypłaty jako osobna część kontraktu, płatna za projekt po jego wykonaniu i uzyskaniu zezwolenia drogowego na realizację, w kwocie prawie 600 tys. zł, zostało zaliczone na poczet kary umownej. Ponadto uruchomiona została polisa ubezpieczeniowa, czyli zabezpieczenie należytego wykonania umowy w formie gwarancji ubezpieczeniowej na sumę 424 444,44 zł.

Jak poinformował Michał Przepiera, realna szansa, że część autobusowa pętli Turkusowa z drogami dojazdowymi do niej stanie się konkretem, to późna wiosna lub początek lata przyszłego roku.

Sorry, taki mamy mikroklimat

W kontekście torowiska i ostatnich odkrytych odkształceń szyn, czy jak kto woli, ich wyboczeń, furorę zaczęła robić teoria o specyficznym lokalnym mikroklimacie na zakręcie przy wjeździe do tzw. rynny pod wiadukt drogowy nad ulicą Hangarową. Tak na gorąco i obszernie podczas obrad komisji ds. gospodarki komunalnej, rewitalizacji i ochrony środowiska, jak też na swoim profilu facebookowym całą sprawę komentował Marek Duklanowski, jej przewodniczący: – Absolutnie nie chciałem, aby spełnił się taki scenariusz, że wydarza się jakaś tragedia. I mówiliśmy o tym dzisiaj wszyscy. A potem, już po fakcie, łatwo powiedzieć, że przecież były sygnały – że trakcja źle podpięta, że pantograf zrywa ją na zakręcie, że woda na przystanku, że szyny pękają, że źle gdzieś zamontowane (choć teraz oficjalna wersja, że próbki

jak też wskaźników-czujników, by sytuacja się nie powtórzyła, czyli by nie doszło do wyboczeń i monitoringu stanu torów. Z ekspertyzy Przepiera cytował projektanta: „Wyboczenie to efekt przekroczenia bezpiecznego zakresu temperatury szyn, a tym samym bezpiecznych sił podłużnych. Praktycznie tor bezstykowy jest w stanie pracować bezpiecznie w naszym klimacie bardzo długimi odcinkami, o ile nadano mu temperaturę neutralną w zakresie od +15 do +30 stopni Celsjusza. O ile został ostatecznie zespawany i przytwierdzony w takiej właśnie temperaturze szyny i jest właściwie utrzymywany tak, aby temperatura nie uległa zmianie, a wychylenie faktycznych temperatur szyn nie wykraczało poza dopuszczalny zakres. Temperatura neutralna może jednak zmieniać się na wybranych odcinkach wskutek pełzania, mikroprzemieszczeń poszczególnych toków szynowych lub całego rusztu torowego. W naszej ocenie mamy z tym do czynienia przy założeniu, że tor został prawidłowo wykonany”.

Według projektanta, wyboczenie, do którego doszło na zakręcie w kopie, nastąpiło w wyniku powstania specyficznego mikroklimatu, który taki wykop może powodować, w którym gorące stojące powietrze nadmiernie nagrzewa szyny, wywołując nierównomierność w ich nagraniu przed wykopem i za wykopem. Dodatkowo dołek sprawia, że odcinki od niego prowadzące obciążają siły podłużne taboru tramwajowego.

– Skoro projektant mówi o specyfice miejsca, to pojawia się pytanie, dlaczego tego faktu nie uwzględnił. Dlaczego, wiedząc o tym, takiej sytuacji nie zapobiegł – mówi M. Przepiera. – I dla mnie to wyjaśnienia nie są satysfakcjonujące. I w tej kwestii chociażby z projektantem będziemy się rozliczać. A jeśli okaże się to konieczne, to wtedy także rozliczeń z wykonawcą i ewentualnych rozszczeń finansowych, czy wreszcie rozliczeń z inżynierem kontraktu.

dłowości projektowania w oparciu o normy, możliwe do rozpoznania uwarunkowania lokalizacyjne i wiedzę techniczną, prawidłowości wykonania torowiska ze szczególnym uwzględnieniem zastosowanych materiałów i technologii.

A wnioski z takiego audytu wewnętrznego powinny jednoznacznie wskazywać na przyczyny awarii występujących w trakcie eksploatacji oraz podmiot odpowiedzialny.

– Co więcej mogliśmy zrobić jako radni? Sześciokrotnie na komisji, której przewodniczę, omawialiśmy aktualną sytuację, za każdym razem chcąc za pośrednictwem mediów przekazać jak najbardziej wyczerpującą informację dla mieszkańców Szczecina. Co mógł zrobić prezydent miasta? Przy pomocy podległych sobie instytucji zbadać już dawno stan inwestycji. Ale ze tego nie zrobił, podjęliśmy stosowne kroki (które i tak może zbagatelizować). Co więcej, to w gestii prezydenta jest podjęcie działań w celu być może ułożenia wszystkiego na nowo – podkreśla M. Duklanowski.

Żenująca tłumaczenia – i co dalej?

W obliczu skandalu torowego na niespotykaną dotąd skalę padają pytania o wiarygodność, rzetelność, fachowość i zwykłą uczciwość w przekazywaniu opinii publicznej informacji przez służby prezydenta i szerzej osób odpowiedzialnych za prowadzenie inwestycji komunalnych: tak przez sztab urzędników zatrudnionych w stosownych wydziałach w magistracie, jak i prezesów komunalnych spółek.

– Przed tygodniem (5 lipca) czytałem ten mały fragment (pochodzący z 28 czerwca), który wcześniej znalazłem na skyscraperpicy, o zwolnieniu do 10 km/h, ale zaprzeczając temu wówczas oficjalnie prezes Tramwajów Szczecińskich, Krystian Wawrzyniak. Wypierał się w żywe oczy na tej sali. Dzisiaj okazało się, że informacja o tym była i że od piątku (6 lipca)

tłumaczeniem. Dla mnie to jakaś koszmarna epopeja torowa, która zdaje się nie mieć końca. Boję się, że później, już po fakcie, powiemy, że mieliśmy masę sygnałów ostrzegawczych do tej tragedii, która nastąpiła kiedyś tam w konkretnej dacie. Próby szukania uzasadnień, że ten buduje przecież pięknie, buduje pod Olsztynem, więc jest znakomity i trzeba chwalić EnergoPOL, bo świetnie robi, choć spieprzył robotę w Szczecinie. To znów zły reżim technologiczny – fajne tłumaczenie, ale ktoś do tego dopuścił. Teraz mamy wyboczenie-mikroklimat. I dodaje: – Próbuje się znaleźć uzasadnienie dla tego badziewia, zadadostwa, czegoś, co grozi gigantyczną tragedią. I jesteśmy bezradni. Gdzie się nie ruszymy, mamy efekty żelaznej konsekwencji w zgodzie na opóźnienia, posłizgi, żelaznej konsekwencji w przepłacaniu za inwestycje i braku fachowego dozoru i nadzoru. Czas na realne działania, a nie na fajerwerki, krojenie tortu, dni morza. Kiedy jeździ się autem z przeciwnymi szybami po mieście, to nie widzi się i nie słyszy się ludzi. Nie słucha się mieszkańców.

– Nie powinniśmy przechodzić do porządku dziennego nad takimi informacjami, skoro ktoś nas może świadomie okłamać. Powinniśmy wyciągać z takich zachowań konsekwencje. Czy na decyzje kadrowe – uważa Wojciech Dorzyńkiewicz, radny niezrzeszony. I co dalej? Czy miasto będzie szło do sądu z EnergoPolem i Strabagiem i żądać wyższych niż do tej pory odszkodowań za to, co się dzieje na tych torowiskach – dopytuje prezydenckiego zastępcę M. Przepierę. I wszyscy tak jak radni czekają na konkrety i odpowiedzi.

– To był stary aktualizowany kilka razy projekt – przypominają Joanna Bródka, radna PO. – Jakie było wynagrodzenie za ten projekt i w jakiej kwocie ewentualnie miasto będzie dochodzić?

Władysław Dzikowski, przewodniczący prezydenckiego klubu Bezpar-

ma, ale też nie ma twardej podstaw, by twierdzić, że są przewidywane jakieś kolejne uszkodzenia.

– A co, jeśli w sierpniu nadejdą na trzy tygodnie 30-stopniowe upały? – nie wyklucza czarnego rozwoju wypadków Robert Stankiewicz, inny z radnych PiS. – Opieramy się tylko na obserwacji, ale to działania niewystarczające. Nie wizualny, ale stały elektroniczny system ostrzegania należałoby rozważyć. Co z tego, że ktoś sprawdzi coś przed wjazdem tramwaju, a coś stanie się w trakcie jazdy. Bo może dojść do tragedii.

Grzechy główne, czyli długa lista niedoróbek

Szyny z pękającymi spawami, wyboczenia, brak koordynacji wszelkich poczynań z budową ledwie pierwszego odcinka tzw. szybkiego tramwaju na prawobrzeże Szczecina, a chodzi nie tylko o pętlę autobusową za Selgrosem z dwuletnią obsuwą. To niepełna lista niedoróbek. Do tego – jak na skalę szczecińską – megaparking budowany właśnie skrajem dąbskiego lotniska. Do dziś wielu podaje w wątpliwość sens tego przedsięwzięcia w miejscu zakładanym tylko jako stacja pośrednia w świetle planów rozbudowy sieci torowisk na prawobrzeżu po Kijewo z odgałęzieniami sieci do innych osiedli, jak Słoneczne, Majowe, Bukowe. Scepytocy twierdzą, że to niestety widomy znak, iż na tym, co jest, tzw. SST się zatrzyma na kolejne dziesięciolecie. Mimo deklaracji, zleczonych koncepcji i urządzanych na tę okoliczność konsultacji. Nikt na czas nie zadbał o montaż słynnych elektronicznych gadżetów przystankowych, w sytuacji, kiedy tylko w nich ZDiTM „utopił” w ostatnich kilku latach ponad 50 mln zł. Plus pękające mury betonowe przejść na pętlę Turkusowa, czy tonąca w wodzie pętla Basen Górnicy po przebudowie i pas torowiska na ul. Gdańskiej, bo nie ma wciąż tam właściwego odwodnienia. ©©

Tekst i fot. Mirosław WINCONEK