

# W oczekiwaniu na tramwaj

**KONSORCJUM firm Szybki Tramwaj sp. z o.o. i STRABAG sp. z o.o. 11 kwietnia br. oficjalnie zakończyło prace przy budowie pierwszego odcinka trasy tzw. szybkiego tramwaju na prawobrzeżu Szczecina. Pierwszej zresztą trasy zbudowanej w mieście od podstaw po 1990 roku. Dopiero w dwadzieścia lat po oddaniu do użytku mostu Pionierów z wydzielonym dla niej pasem.**

PROJEKT w całości finansował wykonawca. Zapłacił 165 mln zł brutto. Miasto zwróci mu pieniądze po oddaniu trasy do użytku. Jak wyjaśnia Bogdan Jaroszewicz, zastępca prezydenta Szczecina, łączna wartość inwestycji: to 188 542 193,81 zł. Składają się na nią m.in. wynagrodzenie wykonawcy, koszty projektów, usług firmy wybranej do roli inżyniera kontraktu czy wykupów gruntów dokonanych przed przystąpieniem do realizacji inwestycji. Kwota dofinansowania z unijnego Funduszu Spójności wyniesie na 86 121 734,69 zł, co stanowi 58,9 proc. kosztów kwalifikowanych.

– Dzięki bardzo dobrej sytuacji finansowej Grupy STRABAG, w porozumieniu z bankiem PKO BP byliśmy w stanie wziąć na siebie cały ciężar finansowania budowy przez cały okres realizacji, tj. przez dwa lata, bez angażowania środków publicznych – informuje Wojciech Trojanowski, członek zarządu STRABAG.

W związku z zakończeniem zasadniczych robót budowlanych trwają przeglądy techniczne. Odebrane zostały już instalacje wodno-kanalizacyjne, w trakcie przeglądów są sieci telekomunikacyjne i elektryczne.

## Kontrakt w liczbach:

20.463 m sześć. betonu  
18 216 m sześć. tłuczniwa kolejowego  
1 322 ton stali zbrojeniowej  
789 m wykopu obudowanego  
158 m łączna długość estakady, wiaduktu i kładki

Swoją infrastrukturę przeglądają i odbierają przyszli użytkownicy, m.in. Tramwaje Szczecińskie i ZDiTM.

– Wykonawca jest zobowiązany dostarczyć do sprawdzenia referat kolaudacyjny, czyli kompletną dokumentację powykonawczą. I na koniec dopiero czeka nas cała procedura wydania pozwolenia na użytkowanie dla praktycznie trzech oddzielnych odcinków, bo na takie trzy etapy inwestycja została rozpisana – wyjaśnia Agnieszka Belina, zastępca dyrektora Wydziału Inwestycji Miejskich w Urzędzie Miasta.

Jak zaznacza A. Belina, cała ta procedura może zająć od kilku do kilkunastu tygodni. W każdym razie oficjalne zgłoszenie z 11 kwietnia wcale nie oznacza, że ekipy budowlane – jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki – z dnia na dzień zniknęły z placu budowy.

Nadal wykonywane są tam prace kosmetyczne i porządkowe, w tym na poboczach wzdłuż trasy przy uzupełnianiu nasadzeń roślin, przy wykańczaniu chodników i krawężników. Wygrózione zostały perony i teraz malowane są płotki. Robotnicy montują ostatnie elementy małej architektury na przystankach, w tym oświetlenie, siedziska w wiatach. Wszystkie konstrukcje wiat na każdym z trzech przystanków, włącznie ze środkową częścią dojścia do tego przy dąbskim lotnisku nową kładką nad ul. Eskadrową, zostały także zadaszone szymbami z grubego, odpornego na akty wandalizmu akrylu w czterech kolorach marki pływakających ogrodów. Tuż przy zejściu, obok



Ostatnie prace przy montażu zadaszenia kładki nad ul. Eskadrową, przy zejściach na przystanki.

Fot. Miroslaw WINCONEK

schodów, na znajdujący się w betonowym wykopie przystanek „Gryfińska” w kierunku centrum, przed wjazdem na nowy wiadukt w ul. Batalionów Chłopskich, stoją już też wiaty do parkowania pod nimi rowerów z 32 miejscami postoju.

Nadal nie wiadomo, w jaki sposób i kiedy – przed dopuszczeniem do użytku i inauguracją regularnych przewozów – nowa trasa zostanie przetestowana przez tramwaje. Bo wciąż jest odcięta od reszty miasta z powodu czteromiesięcznego poślizgu przy wymianie torowisk w ulicach Gdańskiej i Energetyków i przebudowie pętli

na Basenie Górnicy. Te mają się zakończyć do 15 czerwca. W tej sytuacji przez pewien czas był rozważany wariant dostarczenia składów na jazdy techniczne lawetą. Ostatnio raczej przeważa opcja, by zaczekać do zespawania szyn odcinka torów w ulice Gdańskiej i Energetyków i przetoczenia po nich składów na testy, kiedy nie będzie jeszcze rozwieszona do pętli na Basenie Górnicy nowa sieć trakcyjna.

Od dziś z jezdni ulic przyległych do trasy tramwaju na prawobrzeżu znikają wszelkie ograniczenia w ruchu kołowym.

Miroslaw WINCONEK