

# Przebudowa od Niebuszewa-Bolinka do centrum

**Pierwsza z odsłon szczecińskiej tzw. rewolucji torowej, czyli przebudowa torowisk od al. Niepodległości, przez pl. Żołnierza Polskiego, ul. Matejki, pl. Rodła, al. Wyzwolenia po pętlę na Niebuszewie-Bolinku przy ul. Orzeszkowej miała zakończyć się do 1 grudnia tego roku. Tak w każdym razie zakładał pierwotny zapis kontraktu z ZUE SA z Krakowa. Teraz za realny termin finału inwestycji wykonawca podaje lato 2023 roku.**



*Sporo czasu jeszcze upłynie, nim ZUE SA upora się z przebudową w al. Wyzwolenia i z całą inwestycją w jej pełnym zakresie między centrum i pętlą na Niebuszewie-Bolinku. Na normalność, w tym powrót na tę trasę tramwajów, poczekaemy przynajmniej do przyszłego lata.*

Fot. Mirosław WINCONEK

– Trwa procedowanie wniosku terminowego złożonego przez wykonawcę. Nowy termin, który jest omawiany, to 31 lipca. Przyczyny są niezależne od wykonawcy czy zamawiającego. Chodzi o kolizje z infrastrukturą podziemną i późniejsze procesy z tym związane, ale także problemy z dostępnością materiałów (COVID i wojna w Ukrainie) – odpowiada Hanna Pieczyńska, rzeczniczka prasowa spółki Tramwaje Szczecińskie.

Nieaktualny już termin ukończenia robót nadal jednak widnieje na tablicach budowy, zarówno tych wyblakłych, jak i całkiem czytelnych, jak np. na tej ustawionej w pasie nowego trawnika przy nowych torach i nowym przejściu dla pieszych w al. Wyzwolenia na wysokości CH Galaxy.

Nadal nie są przejezdne w pełni okolice dojazdu do pętli Niebuszewo przy ul. Orzeszkowej, gdzie wciąż nie ma gotowej nawierzchni jej jezdni na styku z ul. Boguchwały. Blokadą nadal stoją także w rejonie skrzyżowania tej ostatniej z ul. Asnyka. Z drugiego końca placu przebudowy, czyli w centrum, też nie brak miejsc, gdzie

krzątają się robotnicy w mniejszej lub większej liczbie. Jak nie w krótkiej ul. Roosevelta, to na poboczu pobliskiej al. Piłsudskiego na wysokości Pazimu i gmachu ZUS, gdzie nie zakończyły się dotąd prace na chodniku, pasie wytyczonej tam drogi rowerowej i nowego pasa postoju. W ostatnich dniach spory ruch panował też na użytkowanych już od dłuższego czasu przystankach tramwajów między pl. Żołnierza Polskiego i ul. Matejki, gdzie dostawiano m.in. ławki i podpórki.

W samej al. Wyzwolenia główny plac robót ZUE SA przeniósł się na fragment między pl. Witosą i rondem Giedroycia. Tam do wykonania pozostaje nie tylko część prac brukarskich nawierzchni, przy wygradzeniach i wiatach w obrębie nowych przystanków usytuowanych na wysokości Hanzy Tower i hotelu Dana czy przy urządzeniu pobocza wzdłuż nowego muru oporowego na odcinku od skrzyżowania z ul. Odzieżową na wysokości znajdującej się poniżej ul. Ofiar Oświęcimia. Dopiero co ruszyła rozbiórka starej części pasa jezdni w kierunku centrum od okolic zamkniętego

dla ruchu skrzyżowania z ul. Lubomirskiego, gdzie z kolei brakuje ostatniego odcinka nowego toru w kierunku centrum. Do połowy rozkopana jest również arteria dalej aż do ronda Giedroycia (nie licząc tej nitki, po której obecnie dopuszczony jest ruch kołowy od minionego weekendu „pod prąd” do skrzyżowania z ul. Felczaka).

Krakowskie ZUE SA wyceniło swoją pracę na niespełna 174,5 mln zł. Do spółki Tramwaje Szczecińskie, która w imieniu miasta odpowiada za realizację inwestycji, skierowaliśmy jednocześnie pytania, czy i jeśli tak, to o ile będzie ona droższa w stosunku do pierwotnej ceny kontraktowej i jakie pozycje z listy robót dodatkowych – jeśli takie trzeba było wykonać i w jakim zakresie – złożą się na wyższy ostatecznie koszt przedsięwzięcia.

– Nie znamy kosztów całej inwestycji, jest to inwestycja rozliczana na podstawie faktycznie wykonanych i potwierdzonych robót. Wartość będzie znana po zakończeniu wszystkich prac – oświadczyła H. Pieczyńska. ©

**Mirosław WINCONEK**