



Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin

**Michał Przepiera**

pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin

tel. +48 91 435 1100, fax +48 91 423 0805

mprzepie@um.szczecin.pl; www.szczecin.eu

Szczecin, dn. ~~29~~<sup>31</sup>.12.2021 r.

**Pani  
Agnieszka Kurzawa  
Radna Rady Miasta Szczecin**

WZP.II.7012.<sup>31</sup>2021.ML

Dotyczy: Zapytania nr 3429 w sprawie budowy Obwodnicy Mierzyna (DK 10) oraz budowy torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH „STER”).

W odpowiedzi na Pani zapytanie, dotyczące budowy Obwodnicy Mierzyna (nowy przebieg DK 10) oraz budowy torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH „STER”) informuję, że choć są to dwie odrębne inwestycje acz o równie istotnym znaczeniu dla Miasta Szczecin, to pomimo, że faktycznie spotkają się w bliskim sąsiedztwie i będą oddziaływać na siebie to nie są i nie będą w kolizji. Nie jest więc tak jak Pani pisze cyt.: „obwodnica zaczyna się w miejscu, w którym docelowo miałyby być pętla tramwajowa.” tylko obok tego miejsca. Rozwiązania szczegółowe inwestycji DK 10 na jej styku z tramwajem są na bieżąco uzgadniane i konsultowane pomiędzy GDDKiA a Miastem Szczecin tak aby wzajemnie się uzupełniały.

Budowa Obwodnicy Mierzyna (nowy przebieg DK 10) ma na celu powiązanie układu drogowego Miasta Szczecin z planowanym do realizacji Zachodnim Drogowym Obejściem Szczecina w ciągu drogi S6, co pozwoli na usprawnienie i upłynnienie ruchu drogowego, podniesienie poziomu komfortu podróży i poprawę bezpieczeństwa, a także przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszary ściśle zabudowane. Inwestycja będzie realizowana wspólnie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział Szczecin oraz Miasto Szczecin. Zostało przygotowywane Porozumienie, które określa zasady i zobowiązania stron w zakresie projektowania i realizacji niniejszej inwestycji, w tym dowiązanie do przyszłej pętli tramwajowej. Na ten cel już na sesji wrześniowej w 2021 r. Miasto Szczecin zabezpieczyło w Wieloletniej Prognozie Finansowej środki budżetowe w wysokości 1,9 mln zł na wspólne projektowanie, w udziale na części znajdujące się w granicach Szczecina.

Całkiem odrębną inwestycją jest budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH „STER”), które jest zadaniem jedynie Miasta Szczecin. Dla niniejszego zadania została już wykonana dokumentacja budowlana (jest to więc inwestycja dużo bardziej zaawansowana niż nowy przebieg DK 10), wg której nastąpi modernizacja trasy tramwajowej na odcinku od Ronda Gierosa do ul. Kwiatowej, z dobudową drugiego toru oraz budowę nowego odcinka dwutorowego od ul. Kwiatowej do nowoprojektowanej pętli „Mierzyn”. Projekt obejmuje również przebudowę układu drogowego w ciągu ulicy Ku Stońcu, wykonanie pętli autobusowej wraz z ciągami pieszymi, rowerowymi i parkingami rowerowymi dla obsługi podróżnych. Na wysokości ul. Kwiatowej zaprojektowano węzeł rozjazdowy, umożliwiający wjazd w torowisko w ul. Kwiatową, zarówno od strony Ronda Gierosa jak i Mierzyna. Na przebudowywanym odcinku znajdują się cztery perony tramwajowe. W ciągu układu drogowego znajdują się skrzyżowania z ul. Krętą, Różaną, Źródlaną, Przygodną, Kwiatową, Polskich Marynarzy, Hrubieszowską. Nadto Miasto Szczecin posiada dla tej inwestycji ZRID oraz w pełni dysponuje zapotrzebowaniem terenowym. Z uwagi na dość

gruntowną przebudowę układu komunikacyjnego w tym rejonie miasta oraz w związku z głosami Mieszkańców, postanowiono przeprowadzić dodatkowe konsultacje społeczne (Zarządzenie nr 5102/21 Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 22 października 2021 r. w sprawie konsultacji społecznych dotyczących budowy torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn). Z wynikami Konsultacji można zapoznać się na stronie BIP Miasta Szczecin: [https://konsultuj.szczecin.pl/chapter\\_116292.asp](https://konsultuj.szczecin.pl/chapter_116292.asp)

Konsultacje te stanowiły uzupełnienie szeroko prowadzonych konsultacji społecznych z roku 2015 i 2016, które odbywały się w czasie projektowania budowlanego tej inwestycji i wówczas w pełni poznano zdanie Mieszkańców co do sporządzanego projektu budowlanego. Tegoroczne konsultacje miały stanowić potwierdzenie, czy Mieszkańcy w zdecydowanej większości nadal oczekują zrealizowania inwestycji tramwajowej.

Z uwagi na szacunek kosztów tej inwestycji na ponad 100 mln zł, Miasto w obecnej sytuacji budżetowej nie może zrealizować jej jedynie z własnych środków. Oczekujemy na uruchomienie bieżącej perspektywy unijnego dofinansowania, którego wsparcie pozwoli na realizację tego zadania i/lub też ewentualnie na inne środki dotacyjne. Z chwilą ich pozyskania Miasto niezwłocznie przystąpi do realizacji inwestycji, niemniej należy podkreślić, iż bez posiadania dokumentacji budowlanej, decyzji środowiskowej, dysponowania nieruchomościami oraz ZRID szanse na pozyskanie dofinansowania byłyby znikome czy wręcz żadne. Dotychczasowe działania Miasta świadczą więc o rzeczywistym planach co do tej inwestycji – tzw. pełnym stopniu dojrzałości tej inwestycji – co w porównaniu z nowym przebiegiem DK 10, gdzie obecnie posiadana jest jedynie decyzja środowiskowa a brak projektu budowlanego, praw do nieruchomości nie wspominając o ZRID wyraźnie wskazuje, która z inwestycji jest znacznie bardziej zaawansowana i jak to się Pani wyraziła „ustalona”, a więc która inwestycja do której musi się ewentualnie „dostosować”.

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA  
Michał Przepiera

