



Inwestycje drogowe Szczecina

Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta

MIASTO SZCZECIN

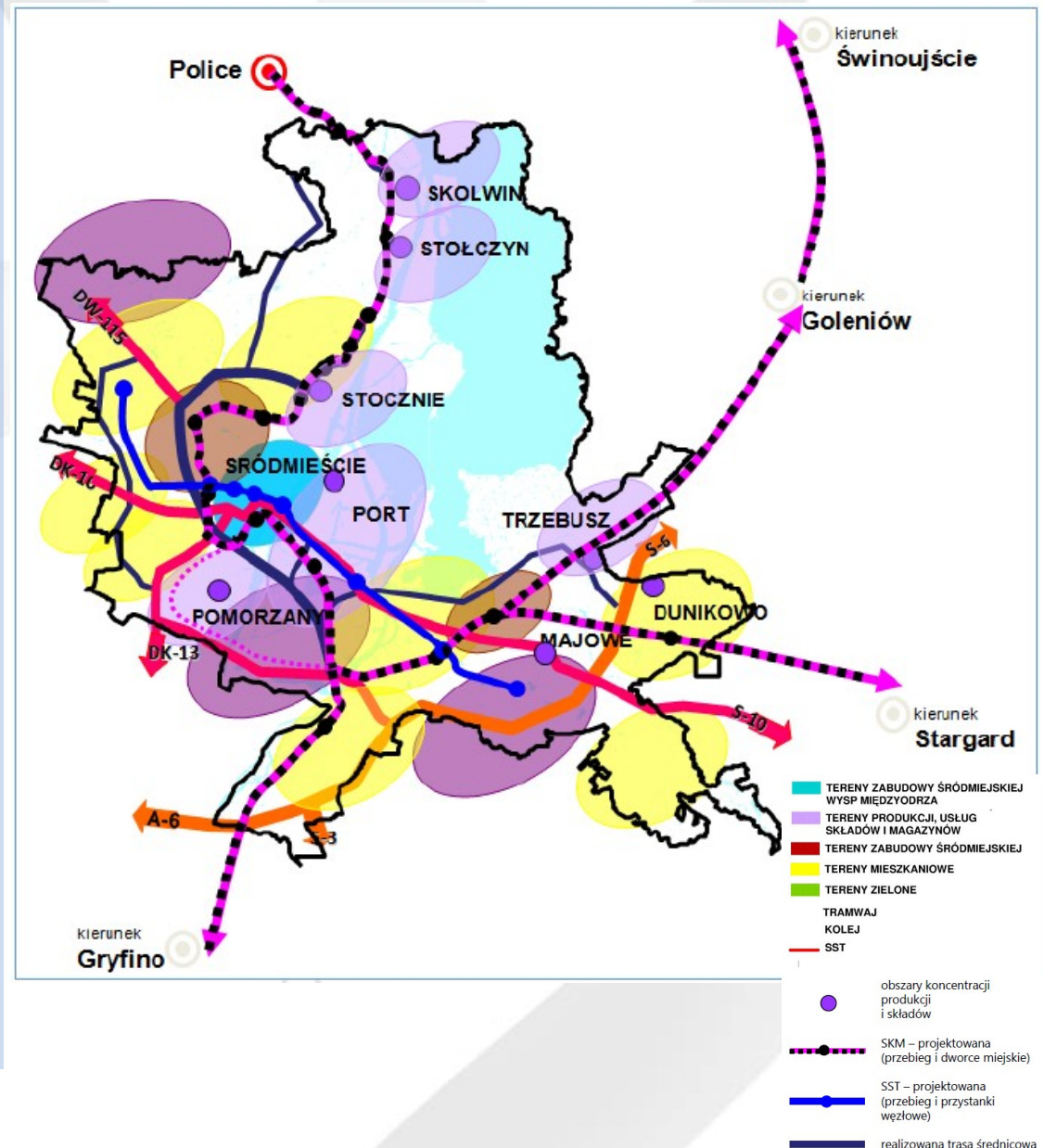
Szczeciński Obszar Metropolitalny



- ❑ W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym intensywnie realizowane są zadania wspierające rozwój metropolii, tzw. zintegrowane działania rozwojowe, na które składają się:
 - ✓ wdrażanie Strategii rozwoju SOM (2020),
 - ✓ Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego SOM na lata 2014-2020,
 - ✓ Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM na lata 2016-2023,
 - ✓ Zintegrowany Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla SOM
 - ✓ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Szczecin jako ośrodek metropolitalny – miasto rdzeniowe

- ❑ Według klasyfikacji ujętej w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Szczecin jest jednym z największych ośrodków metropolitalnych w Polsce.
- ❑ Według klasyfikacji METREX/ESPON, Miasto jest zaliczane do słabo wykształconych metropolii, znajdujących się w początkowej fazie rozwoju.



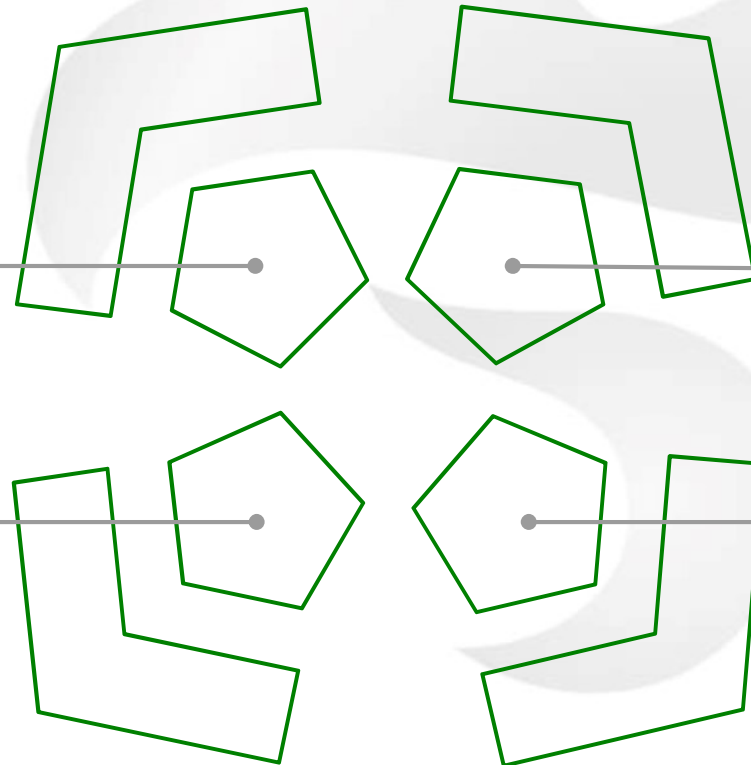
Strategia rozwoju Szczecina 2025

Szczecin – miasto
wysokiej jakości życia

Szczecin – miasto
nowoczesnej,
konkurencyjnej
i innowacyjnej gospodarki

Szczecin – miasto
o wysokim kapitale
intelektualnym

Szczecin – atrakcyjne
miasto metropolitalne



Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne

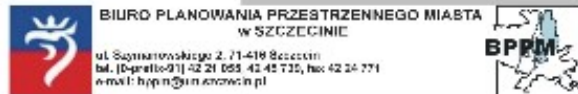
Intensyfikacja i wzrost efektywności współpracy międzynarodowej

Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta

Wspieranie rozwoju i harmonizacja metropolitalnych funkcji Szczecina oraz realizacja projektów budujących prestiż miasta



Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina



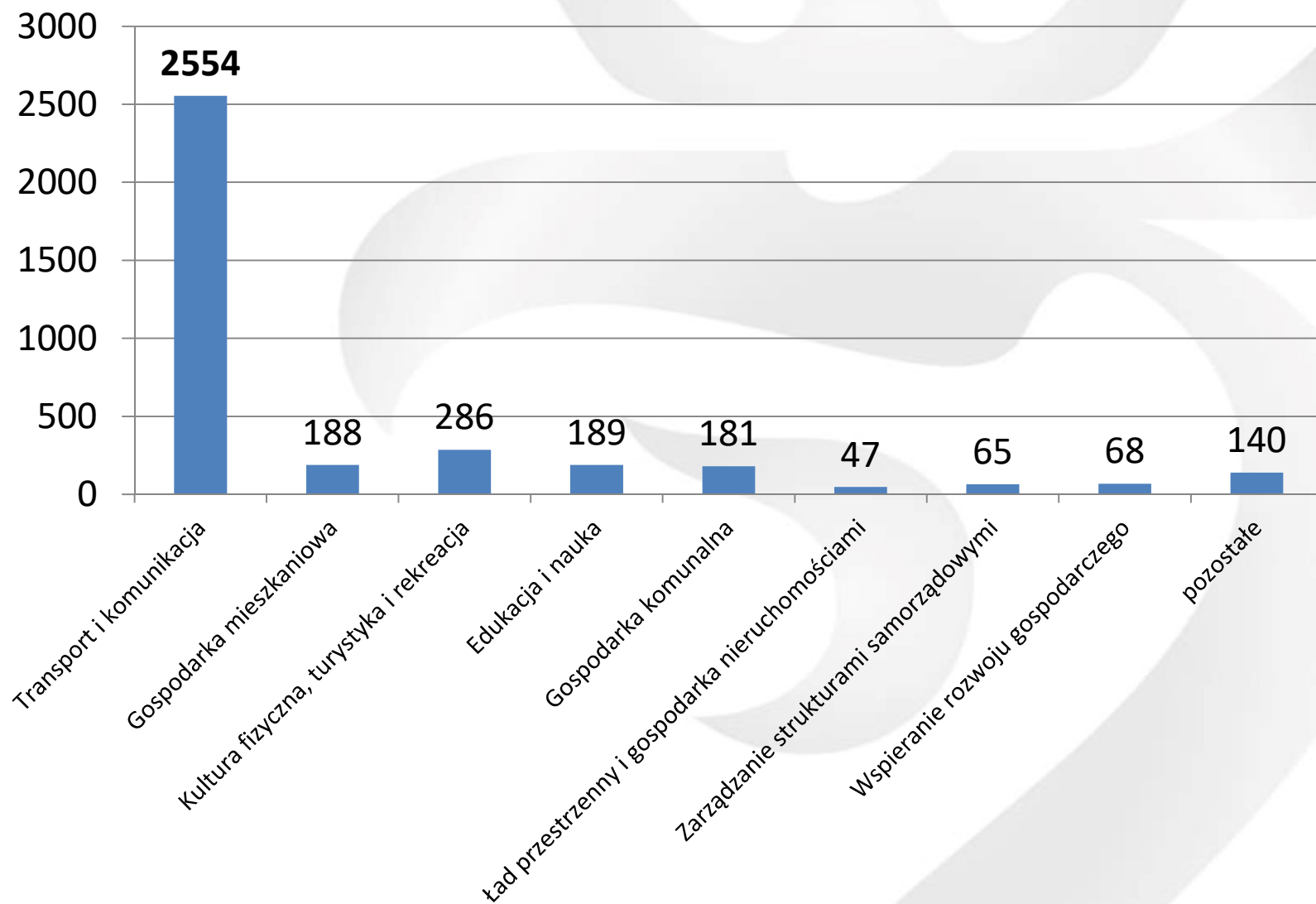
STUDIUM
UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO
MIASTA SZCZECIN

TOM - 0
WPROWADZENIE

Takiel "WPROWADZENIE" - załącznik nr 1
Do Uchwały Nr XXVIII/70/12
Rady Miasta Szczecin z dnia 28 marca 2012 r.

- ❑ Politykę przestrzenną oraz kierunki rozwoju miasta Szczecin określa Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina (SUiKZP) - Uchwała nr XVII/470/12 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 marca 2012 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin

Wydatki majątkowe w latach 2017-2023



Największe planowane inwestycje w perspektywie wieloletniej (2017-2023)

Lp.	Nazwa zadania	Nakłady ogółem [zł]
1	Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu drogowego w rejonie Międzyodrza	363 161 637
2	Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie – etap II	335 248 400
3	Modernizacja i zakup tramwajów	265 390 000
4	Przebudowa ul. Floriana Krygiera na odcinku pomiędzy mostem Pomorzana a mostem Gryfitów	245 000 000
5	Przebudowa Stadionu Miejskiego im. Floriana Krygiera	185 945 344
6	Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie	147 022 104
7	Szczecińska Kolej Metropolitalna	98 204 889
8	Przebudowa ulic: Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do al. Wojska Polskiego, etap III – Przebudowa ul. Arkońskiej (od pętli tramwajowej Las Arkoński do al. Wojska Polskiego)	92 742 710
9	Modernizacja ul. Krzysztofa Kolumba do węzła Zapadła wraz z placem przeddworcowym	90 000 000
10	Przebudowa ul. Floriana Krygiera celem połączenia z A6	85 583 370
	Największe przedsięwzięcia razem	1 908 298 454

Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do al. Wojska Polskiego, etap III – odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński” do al. Wojska Polskiego

- ✓ Zadanie ubiega się o dofinansowanie w ramach Projektu Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 Oś Priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach
- ✓ Planowana data podpisania umowy o dofinansowanie – I kw. 2018 r.

Cel projektu

1. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
2. Polepszenie sytuacji dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu i dla komunikacji publicznej.
3. Uporządkowanie potoków ruchu.
4. Podniesienie walorów przestrzeni ulicznej.

INWESTOR



GMINA MIASTO SZCZECIN
pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

KONSORCJUM FIRM

LIDER:

PRACOWNIA PROJEKTOWA DRÓG I MOSTÓW RYSZARD KOWALSKI
ul. Sosnowa 6A/E, 71-468 Szczecin
Tel/fax 091 450 07 45
email: biuro@dim.szczecin.pl



BIURO INŻYNIERSKIE DAMART KRAŚNIAŃSKI I WSPÓLNICY SP. J.
ul. Czorsztyńska 39A/5 71-201 Szczecin
Tel/fax 91 485 92 19
email: biuro@damart.home.pl

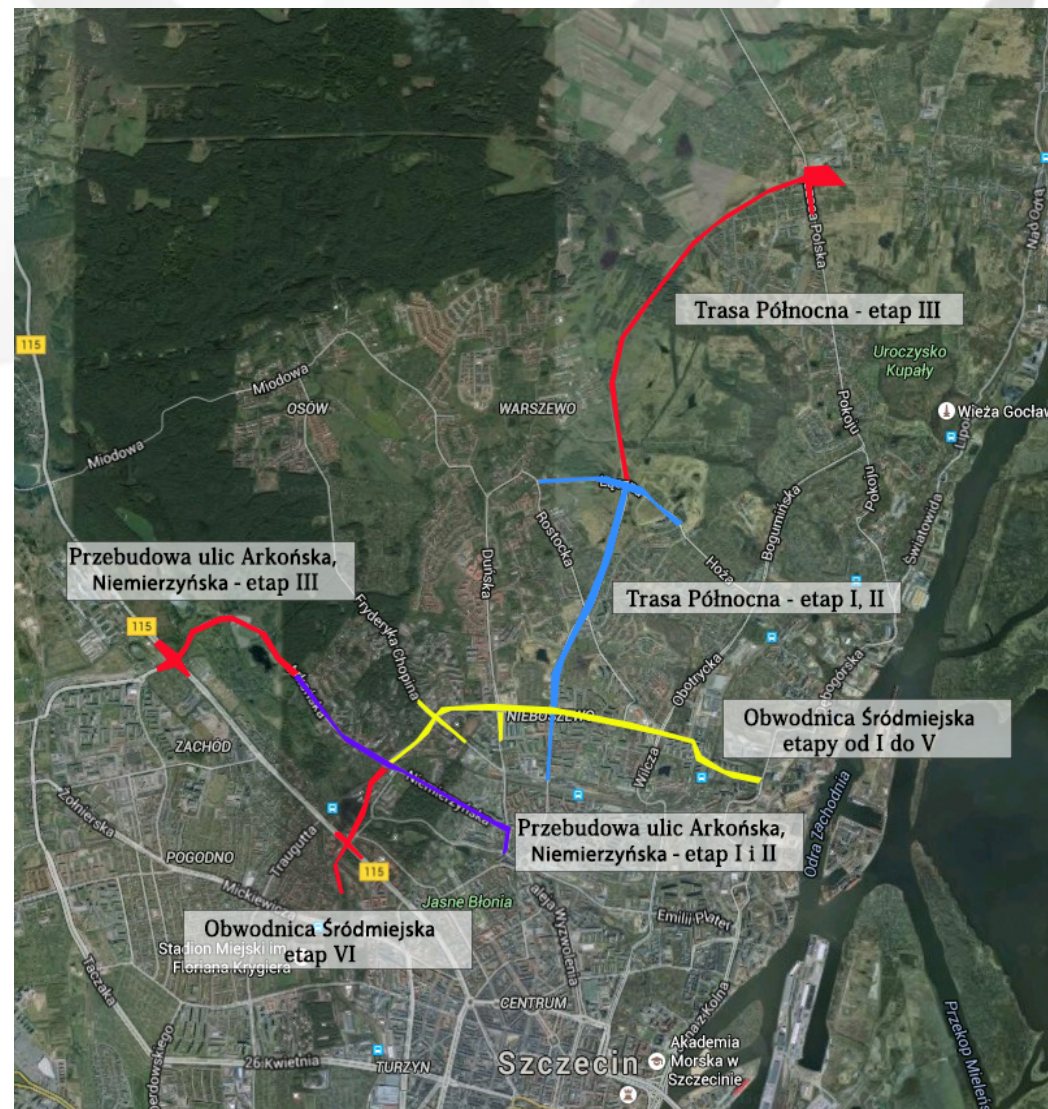
Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do al. Wojska Polskiego, etap III – odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński” do al. Wojska Polskiego

Opis inwestycji

Pętla tramwajowa „Las Arkoński”

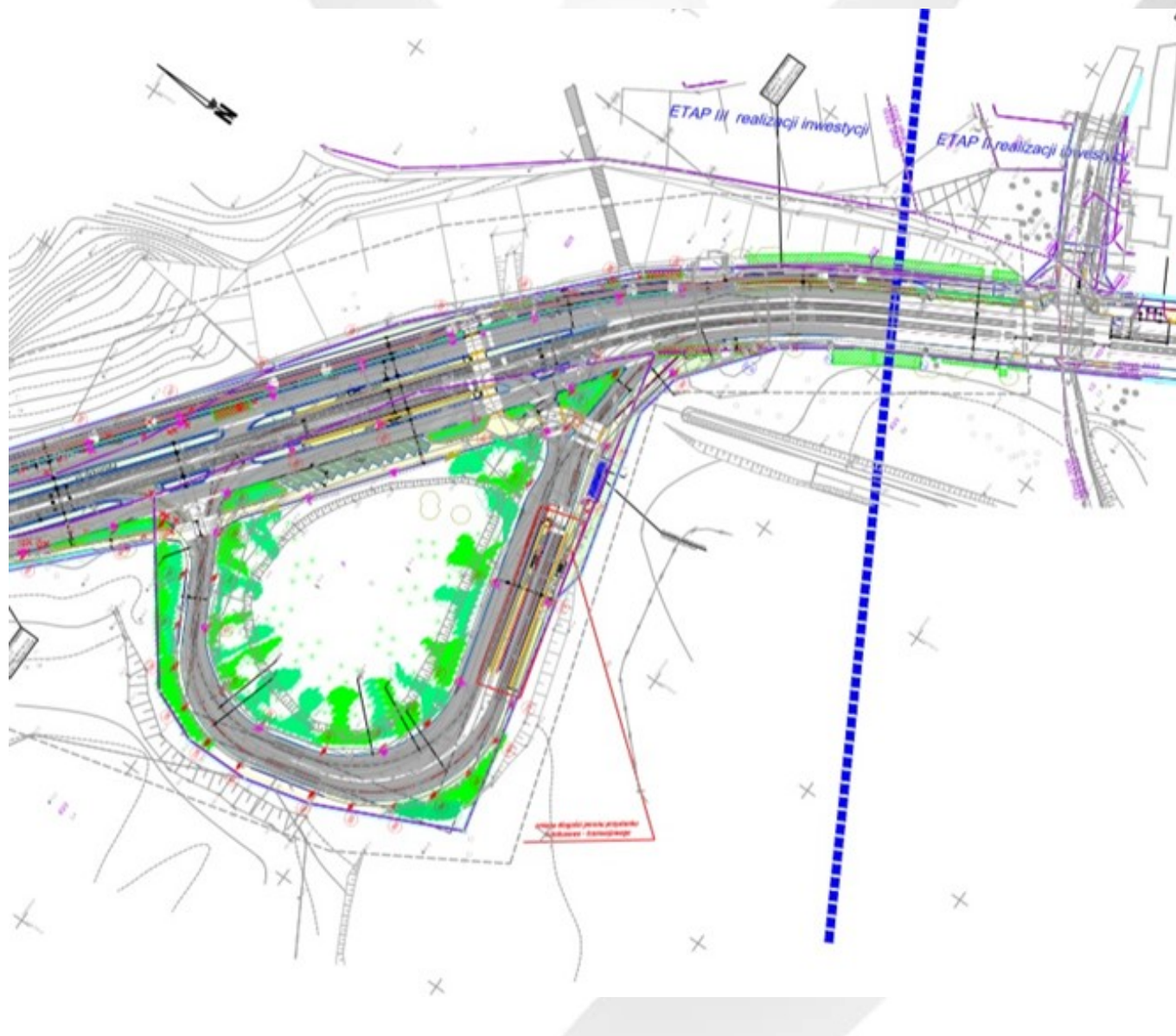
Istniejąca pętla tramwajowa podlegać będzie gruntownej przebudowie na pętlę tramwajowo – autobusową. Zmniejszono z trzech do dwóch liczbę torów postojowych na pętli. Przystanki na wyjeździe z pętli również będą przystosowane do ruchu autobusowego.

Przewidziano budowę stałego obiektu socjalnego dla potrzeb personelu Tramwajów Szczecińskich, który zastąpi istniejący tymczasowy obiekt służący do tego celu.



**Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do
al. Wojska Polskiego, etap III –
odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński”
do al. Wojska Polskiego**

Plan sytuacyjny



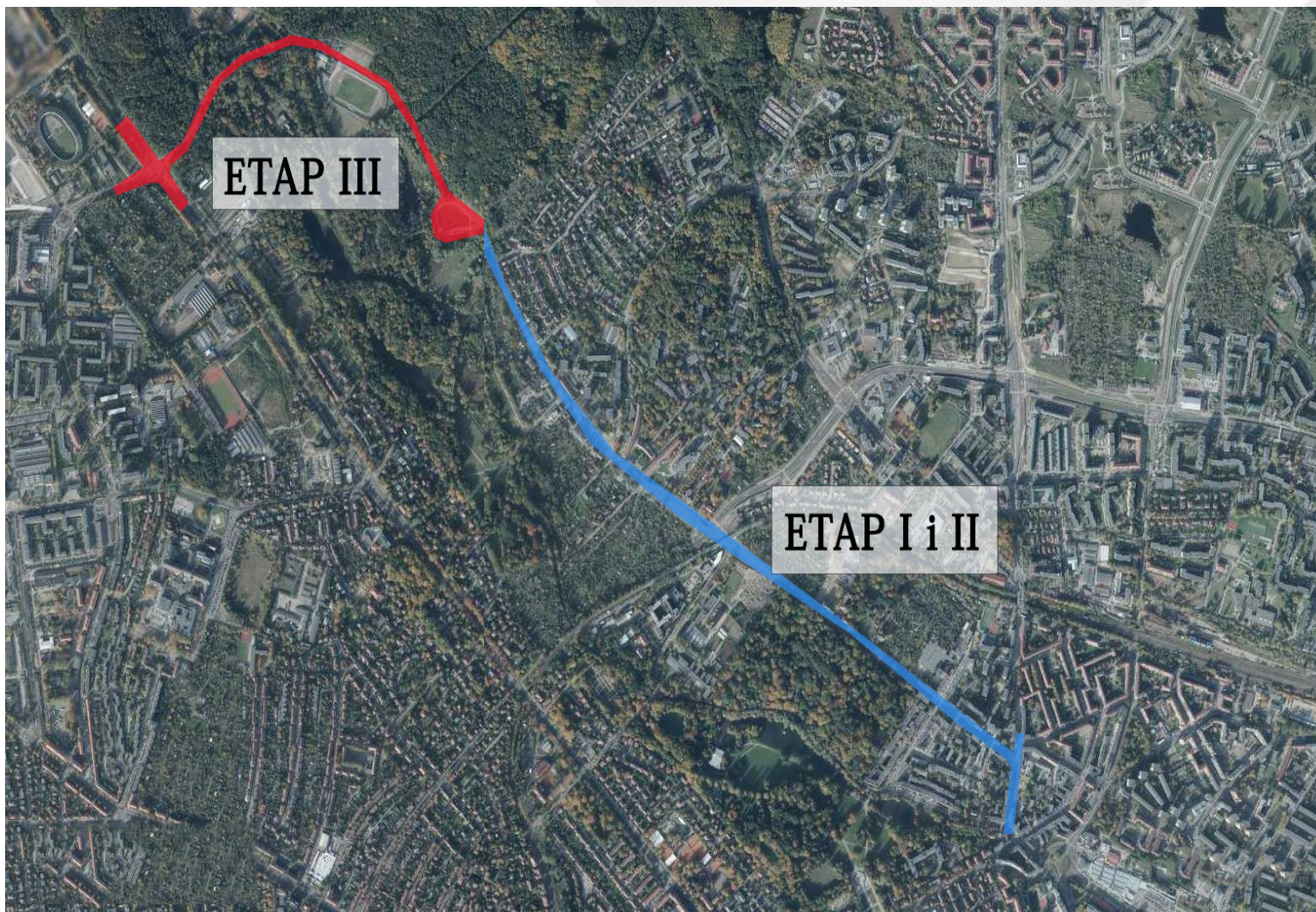
Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do al. Wojska Polskiego, etap III – odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński” do al. Wojska Polskiego

Założenia projektowe

1. Utrzymanie istniejącego korytarza ulicznego.
2. Dostosowanie rzeczywistej prędkości pojazdów samochodowych do charakteru przestrzeni ulicznej oraz funkcji jakie winna spełniać ulica.
3. Zwiększenie przekroju ulicznego do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku, przy czym pas lewy wspólny z torowiskiem tramwajowym - dla odcinków gdzie niewielkie poszerzenie pasa drogowego jest możliwe i akceptowalne.
4. Wspólne przystanki tramwajowo – autobusowe oraz zbliżenie krawędzi przystanku do pudła wagonu tramwajowego (w planie i w profilu) w celu polepszenia warunków wsiadania i wysiadania dla pasażerów.
5. Przebudowa pętli tramwajowej na wspólną pętlę tramwajowo – autobusową.
6. Lokalizacja miejsc parkingowych w miejscach ich deficytu (rejon stadionu KS Arkonia i kąpieliska Arkonka).

**Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do
al. Wojska Polskiego, etap III –
odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński”
do al. Wojska Polskiego**

Plan orientacyjny



Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do al. Wojska Polskiego, etap III – odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński” do al. Wojska Polskiego

Opis inwestycji

Ul. Arkońska – od skrzyżowania z al. Wojska Polskiego do pętli tramwajowej Las Arkoński

Powyższy odcinek ul. Arkońskiej posiada na większości swojej długości przekrój jednoprzestrzenny o szerokości jezdni 13,0 m i czterech pasach ruchu (po dwa w każdą stronę). Środkowe pasy ruchu są wspólne z torowiskiem tramwajowym wbudowanym w jezdnię).

Po obu stronach jezdni przewidziano chodniki o szer. 1,5 – 2,0 m oraz po stronie zachodniej ścieżkę rowerową dwukierunkową o szer. 2,0 m.

Po stronie północnej wiaduktu nad ścieżką parkową (ul. Wincentego Pola), zaprojektowano obustronne zejścia za pomocą schodów na poziom tej ścieżki.

Na terenie naprzeciwko stadionu zlokalizowano parking na **174** stanowisk dla sam. osobowych + **4** stanowiska dla autobusów. Wymagać to będzie zajęcia obecnego boiska treningowego.

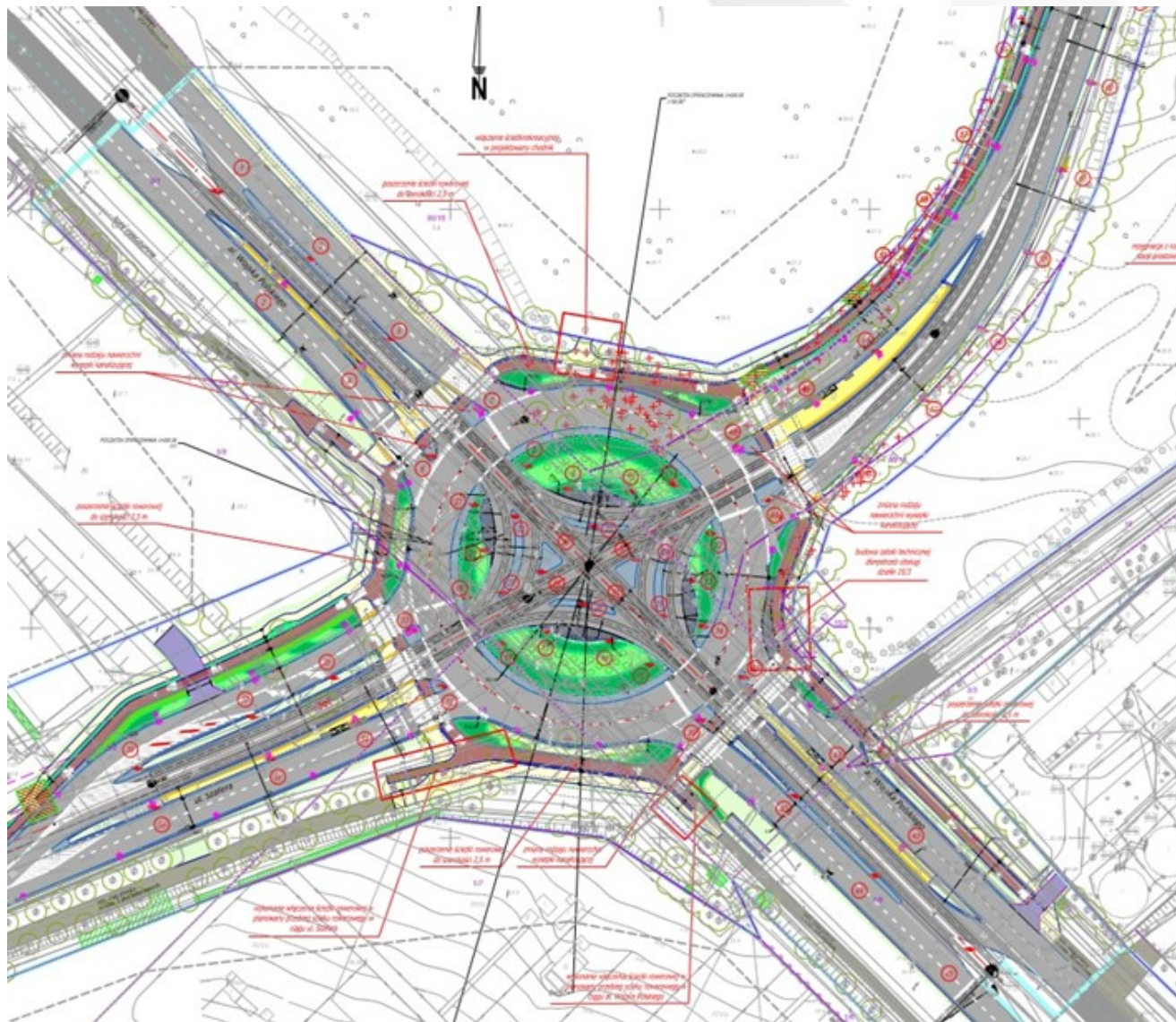
W pobliżu wejścia na stadion „Arkonii” zlokalizowano przystanki tramwajowo – autobusowe.

**Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do
al. Wojska Polskiego, etap III –
odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński”
do al. Wojska Polskiego**

Plan sytuacyjny



**Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do
al. Wojska Polskiego, etap III –
odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński”
do al. Wojska Polskiego**



Plan sytuacyjny

Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do al. Wojska Polskiego, etap III – odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński” do al. Wojska Polskiego

Opis inwestycji

Skrzyżowanie al. Wojska Polskiego – Arkońskiej – Szafera

Trasa prowadzi od skrzyżowania ulic: al. Wojska Polskiego, Arkońska, Szafera. Istniejące skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną zostanie przebudowane na skrzyżowanie typu rondo.

Na wyspie ronda o promieniu wewnętrznym 33,0 m mieścić się będą połączenia skątne linii tramwajowych przebiegających aktualnie wzdłuż al. Wojska Polskiego z linią na ciągu ul. Arkońskiej – Szafera.

Jezdnie ronda posiada dwa pasy ruchu o łącznej szerokości 10,0 m.

Wlotowe odcinki ulic dochodzących do przyszłego ronda również będą podlegać przebudowie na następujących odcinkach:

al. Wojska Polskiego od strony Głębokiego – ok. 110 m

al. Wojska Polskiego od strony Centrum – ok. 100 m

ul. Szafera – ok. 170 m

Każdy wlot na rondo posiadać będzie dwa pasy ruchu oraz wyspy przystankowe i kierunkowe oddzielające torowisko tramwajowe od jezdni. Jezdnie wylotowe z ronda również o dwóch pasach ruchu .

**Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do
al. Wojska Polskiego, etap III –
odcinek od pętli tramwajowej „Las Arkoński”
do al. Wojska Polskiego**

SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI INWESTYCJI

1. Roboty budowlane (wg kosztorysu inwestorskiego)	64 637 651,46 zł
2. Inżynier Kontraktu (zgodnie z umową)	864 300,00 zł
3. Nadzór Autorski (zgodnie z umową)	250 000,00 zł
4. Rezerwa i inne koszty	6 463 765,15 zł
Razem netto	72 215 716,61 zł
Podatek VAT (23%)	16 609 614,82 zł
RAZEM Z VAT	88 825 331,43 zł

Zgodnie z Budżetem Miasta Szczecin finansowanie zadania przypada na lata 2017 - 2019.

Planowane nakłady finansowe zadania wynoszą 92 742 710,00 zł brutto

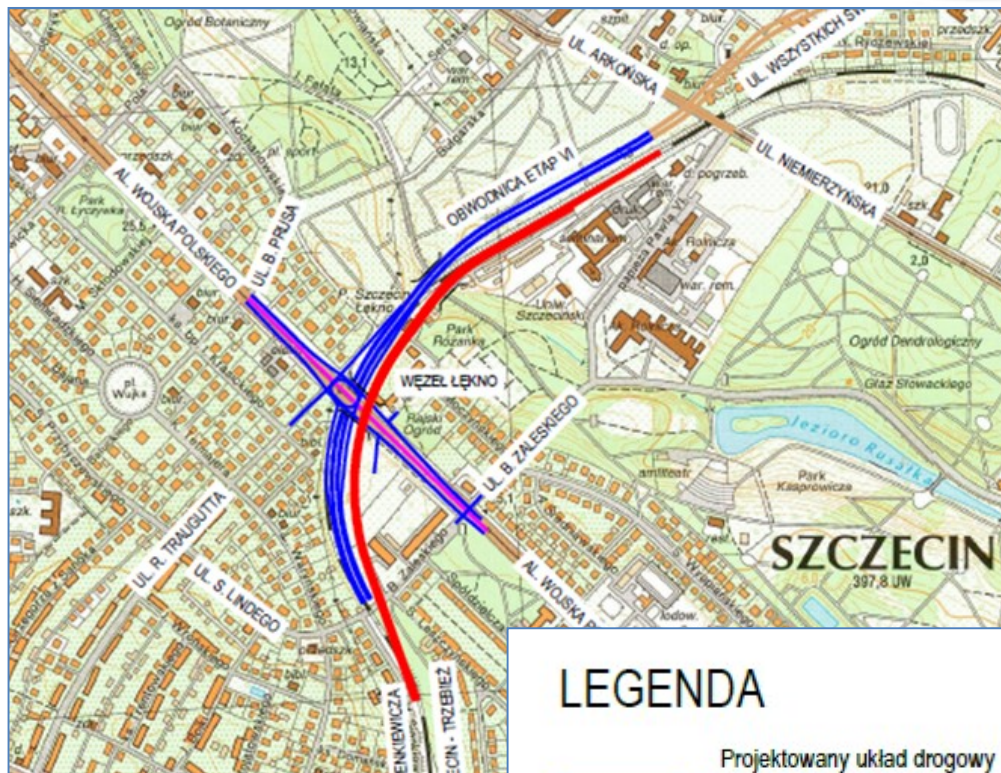
2017 – 1 200 000,00 zł brutto

2018 – 51 800 000,00 zł brutto





2019 – 39 742 710,00 zł brutto

Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie

Projekt zlokalizowany jest w północno-zachodniej części Szczecina, na granicy dzielnic Śródmieście i Zachód



LEGENDA

-  Projektowany układ drogowy
Obwodnica Śródmieścia etap VI
Al. Wojska Polskiego
-  Przebudowa linii kolejowej 406
-  Przebudowa linii tramwajowej
-  Obwodnica Śródmieścia etap V

✓ Regionalny Program Operacyjny
Województwa

Zachodniopomorskiego 2014-2020

✓ Nazwa działania: Zrównoważona
multimodalna mobilność miejska i
działania adaptacyjne łagodzące
zmiany klimatu w ramach Strategii
ZIT dla Szczecińskiego Obszaru
Metropolitalnego

✓ Umowa o dofinansowanie Projektu
Nr RPZP.02.02.00-32-0001/17-00
dnia 23 czerwca 2017 r.

Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie

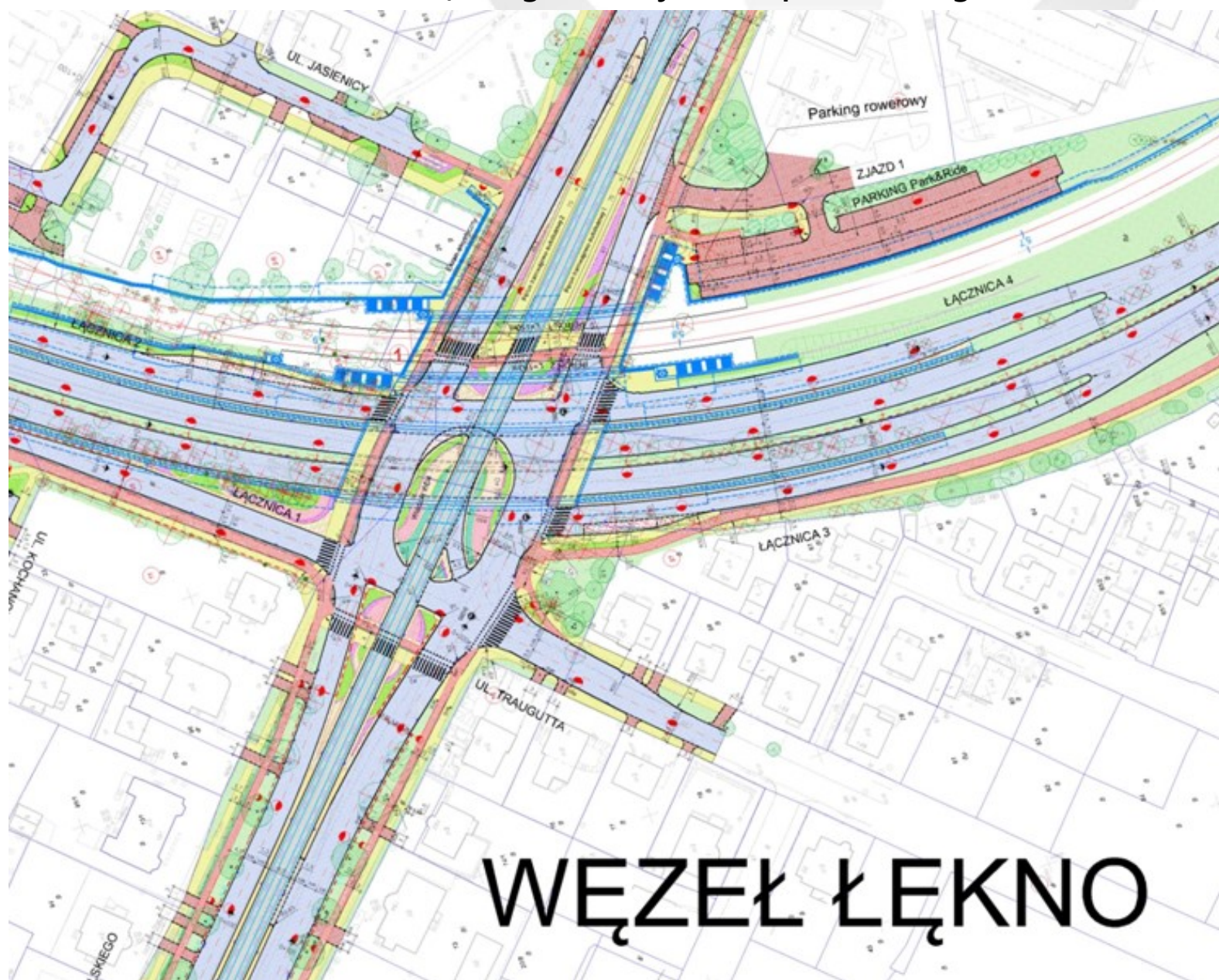
ZAKRES PROJEKTU

- ✓ Budowa Trasy Średnicowej Szczecina – Etap VI – dł. ~1km.
- ✓ Przebudowa linii kolejowej 406 wraz z przystankiem osobowym Łęknio - dł. ~1,2km.
- ✓ Budowa węzła Łęknio – integracja różnych form transportu zbiorowego.
- ✓ Budowa zadaszzonego parkingu dla rowerów – 44 miejsca.
- ✓ Budowa miejsc postojowych dla samochodów osobowych – 55 miejsc.
- ✓ Przebudowa al. Wojska Polskiego z przebudową torowiska tramwajowego - dł.~0,6km.
- ✓ Budowa pasa autobusowo-tramwajowego, w ciągu al. Wojska Polskiego – dł.~0,6km.

CELE PROJEKTU

- ✓ Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach.
- ✓ Promowanie strategii niskoemisyjnych, w szczególności dla obszarów miejskich.
- ✓ Ograniczenie spadku liczby osób podróżujących komunikacją miejską.

Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie



WĘZEL ŁĘKNO

Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie

ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Założenia ogólne:

- ✓ poprowadzenie trasy Obwodnicy Śródmieścia Szczecina w istniejącym wykopie linii kolejowej 406, minimalizacja oddziaływania drogi i linii kolejowej 406 na przyległy teren.
- ✓ przesunięcie w planie linii kolejowej 406 Szczecin Główny – Trzebież wraz z wykonaniem przystanku kolejowego Szczecin Łękno.
- ✓ wykonanie węzła komunikacyjnego „Łękno” integrującego transport zbiorowy i indywidualny.
- ✓ wykonanie torowiska tramwajowego w al. Wojska Polskiego w formie pasa autobusowo-tramwajowego tzw. PAT.
- ✓ wykonanie infrastruktury rowerowej (drogi rowerowe, parking dla rowerów).

Parametry techniczne Obwodnicy Śródmieścia Szczecina:

- ✓ klasa drogi: G (odcinek ul. Niemierzyńska - al. Wojska Polskiego), prędkość projektowa: $V_p = 60 \text{ km/h}$.
- ✓ GP (odcinek al. Wojska Polskiego – w kierunku ul. Mickiewicza), prędkość projektowa: $V_p = 60 \text{ km/h}$.
- ✓ przekrój uliczny (na terenie zabudowy), odwodnienie do kanalizacji deszczowej;
- ✓ 2 jezdnie, 2 lub 3 pasy ruchu o szerokości 3,5 m.

Parametry techniczne linii kolejowej 406 Szczecin Główny – Trzebież:

- ✓ Drugorzędna.
- ✓ Dwutorowa.
- ✓ Zelektryfikowana.
- ✓ Klasa techniczna torów 4.
- ✓ Prędkość konstrukcyjna 80 km/h.

Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie

ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO I PRZYJĘTE DZIAŁANIA ZABEZPIECZAJĄCE

1. ODDZIAŁYWANIE AKUSTYCZNE

- ✓ przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu przy budynku ul. Jasienicy 1 - budowa ekranu akustycznego.
- ✓ prowadzenie jezdni i linii kolejowej, w większości trasy w wykopie.
- ✓ wykonanie nowych konstrukcji nawierzchni jezdni, linii kolejowej i linii tramwajowej zmniejszających oddziaływanie akustyczne na otoczenie.
- ✓ wykonanie nasadzeń zmniejszających oddziaływanie akustyczne na otoczenie.

✓ EMISJA GAZÓW I PYŁÓW DO POWIETRZA

- ✓ brak przekroczeń norm zanieczyszczenia na całej inwestycji.

1. EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ ZWIĄZANA Z ODPROWADZANIEM ŚCIEKÓW OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH

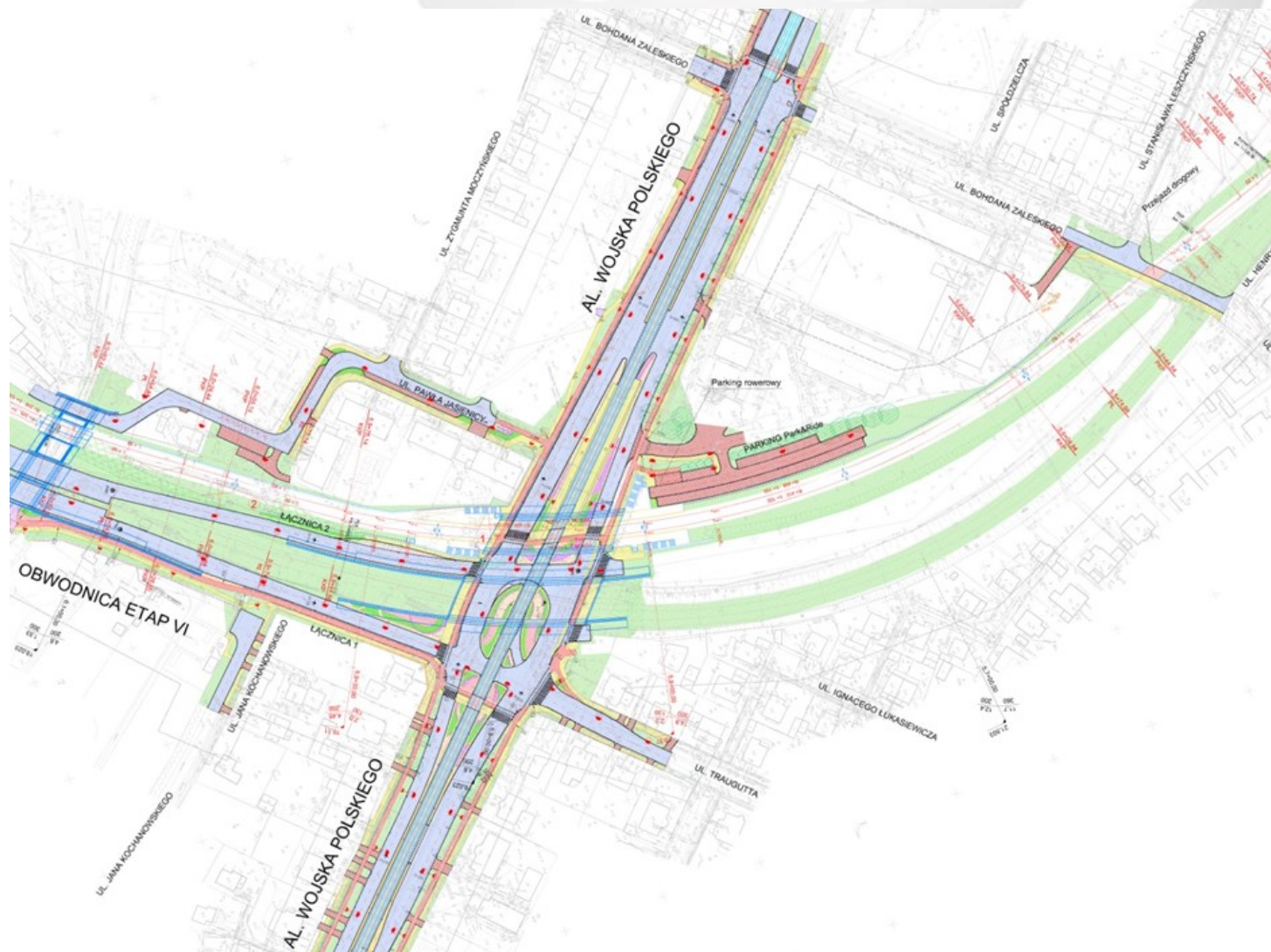
- ✓ brak przekroczeń norm zanieczyszczenia na całej inwestycji.

2. ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE - WYCINKA DRZEW I KRZEWÓW

- ✓ ograniczenie wycinek drzew wzdłuż al. Wojska Polskiego.
- ✓ działania kompensacyjne polegające na wykonaniu nowych nasadzeń.

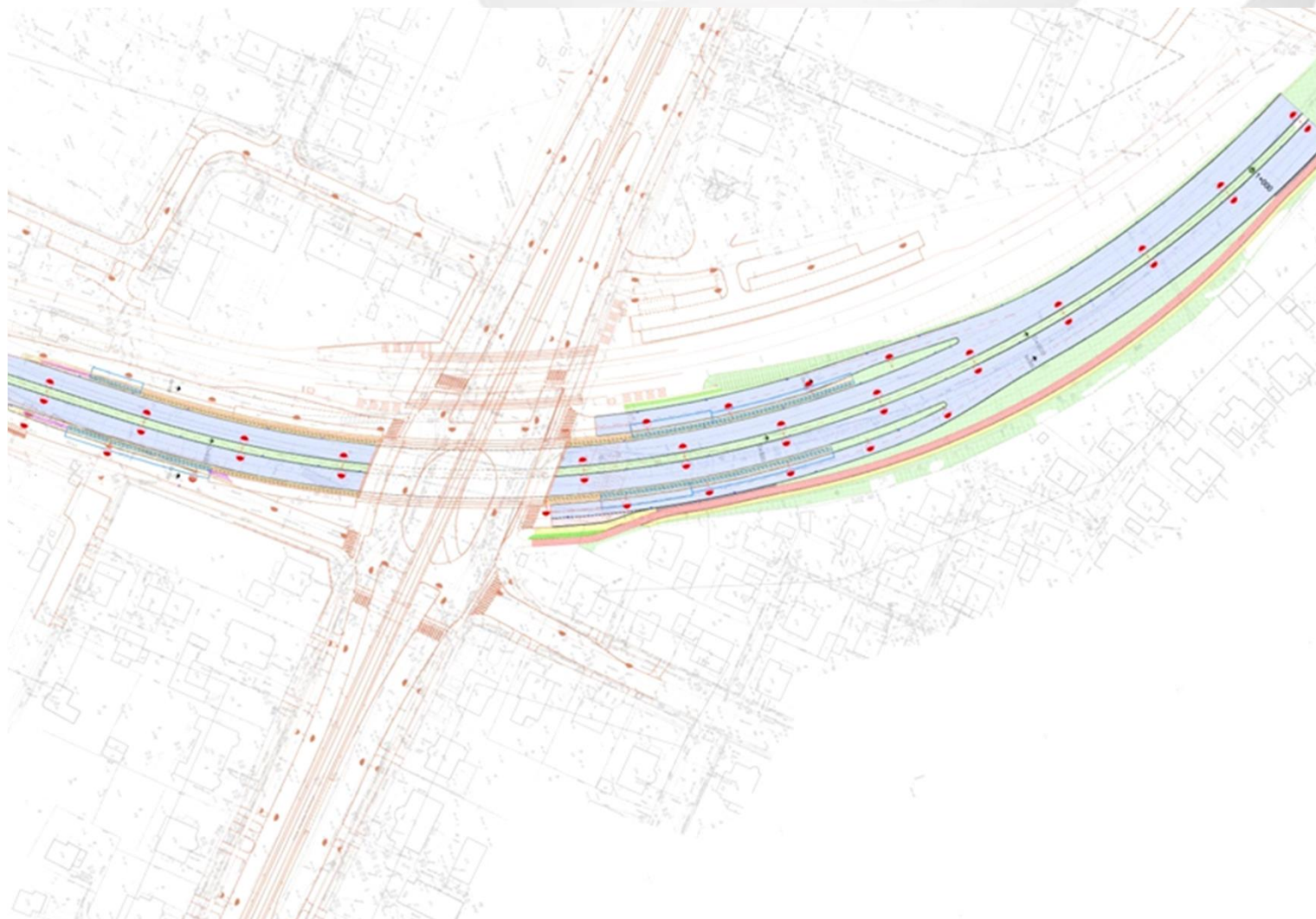
Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łąčno wraz z infrastrukturą na przebiegu trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie

PODZIAŁ NA ETAPY REALIZACYJNE – ETAP 1



Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie

PODZIAŁ NA ETAPY REALIZACYJNE – ETAP 2



Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie

PODSUMOWANIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ

1. OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA

- ✓ Przebieg równoległe lub po istniejącym terenie kolejowym.
- ✓ Węzeł z al. Wojska Polskiego bezkolizyjny na trasie Obwodnicy, w ciągu al. Wojska Polskiego skrzyżowanie z wyspą centralną, z sygnalizacją świetlną.

2. ZINTEGROWANIE TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO

- ✓ Pas autobusowo-tramwajowy wraz z przystankami.
- ✓ Bezpośrednie połączenie przystanków tramwajowych i kolejowych za pomocą wind;
- ✓ Miejsca postojowe oraz parking rowerowy.

3. BRAK ZDOMINOWANIA PRZYLEGŁEGO TERENU MIEJSKIEGO

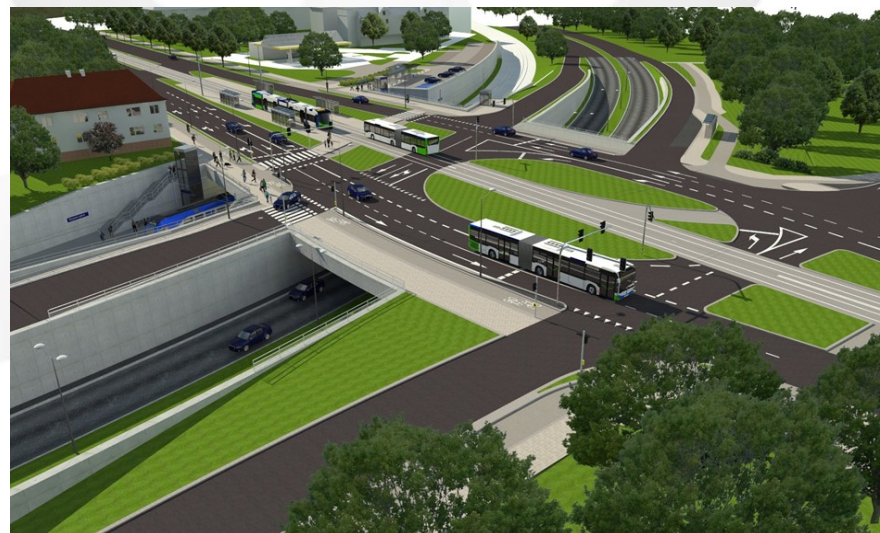
- ✓ Jezdnie Obwodnicy Śródmieścia Szczecina prowadzone w większości po terenie lub poniżej.
- ✓ Wykorzystanie terenu wzdłuż linii kolejowej 406 – skomasowanie uciążliwości.

4. PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA KORZYSTNE ZE WZGLĘDÓW ŚRODOWISKOWYCH

- ✓ Jezdnie Obwodnicy Śródmieścia Szczecina prowadzone w większości po terenie lub poniżej.
- ✓ Linia kolejowa 406 prowadzona w większości w wykopie.

Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego łącznie z infrastrukturą na przebiegu trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie

WIZUALIZACJA



Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie

SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI INWESTYCJI – ETAP I

1. Roboty budowlane (wg kosztorysu inwestorskiego)	115 000 000,00 zł brutto
2. Inżynier Kontraktu (2,5% kosztów robót budowl.)	3 000 000,00 zł brutto
3. Nadzór Autorski (zgodnie z umową)	100 000,00 zł brutto
4. Planowane koszty terenowo-prawne	6 500 000,00 zł brutto

RAZEM Z VAT

124 600 000,00 zł brutto

Przyznana kwota dofinansowania 73 000 000,00 brutto

Zgodnie z Budżetem Miasta Szczecin finansowanie zadania przypada na lata 2017 - 2020.

Planowane nakłady finansowe zadania wynoszą 147 050 000,00 zł brutto.

2017 – 7 350 000,00 zł brutto

2018 – 35 000 000,00 zł brutto

2019 – 52 000 000,00 zł brutto

2020 – 52 700 000,00 zł brutto

Przebudowa ciągów komunikacyjnych DK31 – rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6



INWESTOR

GMINA MIASTO SZCZECIN
pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

PROJEKTANT

Transprojekt Gdański z siedzibą przy ul. Partyzantów 72a,
80-254 Gdańsk
Umowa: nr CRU/15/000121 z dnia 31.03.2015 r.

INŻYNIER KONTRAKTU

TRWA PROCEDURA WYŁONIENIA INŻYNIERA
KONTRAKTU

WYKONAWCA ROBÓT BUDOWLANYCH

TRWA OPRACOWANIE OPZ – PLANOWANE
OGŁOSZENIE PRZETARGU
– IV KW. 2017R.

- ✓ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020
- Działanie 4.2 : Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego
- ✓ Umowa o dofinansowanie Nr: PIOS.04.02.00-00-0007/16-00 z dnia 19.05.2017r.

Cel projektu

Celem zadania jest poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego Miasta. Rozwiązanie problemów w organizacji ruchu i zwiększenie przepustowości skrzyżowania.

Przebudowa ciągów komunikacyjnych DK31 – rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6

WIZUALIZACJA OBIEKTU



Przebudowa ciągów komunikacyjnych DK31 – rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6

Założenia projektu

- ✓ Stworzenie komplementarnego do ciągu ulicy Gdańskiej połączenia, skomunikowanie miejskiego układ transportowego z układem dróg krajowych oraz odciążenie ulicy Gdańskiej, oraz zapewnienie sprawnego dostępu do portu.
- ✓ Poprawę warunków ruchu i bezpieczeństwa, poprzez uwzględnienie rozwiązań technicznych oraz rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu, spełniających współczesne standardy dla tego typu drogi,
- ✓ Upłynnienie ruchu i w konsekwencji, zmniejszenie hałasu, zwiększenie komfortu podróży, zwiększenie bezpieczeństwa oraz ograniczenie emisji szkodliwych substancji do środowiska, Istnienie sprawnego, komplementarnego połączenia w znacznym stopniu ograniczy możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych oraz ich negatywnych skutków dla funkcjonowania miasta.

Przebudowa ciągów komunikacyjnych DK31 – rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6

HARMONOGRAM REALIZACJI INWESTYCJI

PLANOWANA REALIZACJA ZADANIA W LATACH 2018-2019

1. Gmina Miasto Szczecin posiada dokumentację projektową wraz z decyzją ZRID nr 21/2016 z dnia 29.12.2016r.
2. Pełnienie usługi Inżyniera Kontraktu
Planowane ogłoszenie postępowania na udzielenie zamówienia publicznego IV kw. 2017r.
3. Wykonawca Robót Budowlanych
Planowane ogłoszenie postępowania na udzielenie zamówienia publicznego IV kw. 2017r.
4. Etap prac budowlanych zaplanowano na 15 – miesięcy w latach 2018 -2019

Przebudowa ciągów komunikacyjnych DK31 – rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6

W ramach realizacji inwestycji zostaną wykonane roboty budowlane polegające na:

1. Przebudowie ul. F. Krygiera na odcinku od km 0+917,50 do km 1+816,34. Ulica w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania zostanie wyposażona w: dwie jezdnie, trzy pasy ruchu na dojeździe do skrzyżowania oraz dwa pasy ruchu na wylocie ze skrzyżowania.
2. Przebudowie ul. Granitowej na odcinku od km 0+000.00 do km 0+413.87; Zostanie wybudowana jezdnia o szer. 7,00m o dwóch pasach ruchu o szer. 3,5m wyposażona w obustronne chodniki o szerok. 2,00m oraz ścieżki rowerowe o szer. 2,00-2,50m.
3. Budowie skrzyżowania jednopoziomowego z wyspą centralną z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu ul. F.Krygiera z ul. Granitową. Geometria skrzyżowania zapewni swobodny poziom ruchu i największą przepustowość. Skrzyżowanie posiada wyspę centralną o wymiarach 32,80m x 35,60m wyokrągloną promieniami $R = 12,00m$. Wokół wyspy środkowej zaplanowano 2-3 pasy ruchu.
4. Rozbiorce istniejącego wyłączanego z ruchu mostu drogowego przez rzekę Regalicę. Rozbiorce podlega zamknięty w 2008 r. dla ruchu drogowego most imienia „I Armii Wojska Polskiego” oraz budowie w uwolnionym miejscu nowego mostu drogowego nad rzeką Regalicą.

Przebudowa ciągów komunikacyjnych DK31 – rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6

WIZUALIZACJA OBIEKTU



Przebudowa ciągów komunikacyjnych DK31 – rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6

SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI INWESTYCJI

1. Roboty budowlane (wg kosztorysu inwestorsk.)	63 567 787,30 zł
2. Inżynier Kontraktu (2,5% kosztów robót budowl.)	1 788 617,89 zł
3. Nadzór Autorski (zgodnie z umową)	108 000,00 zł
4. Koszty nabycia nieruchomości	4 065 040,65 zł
Razem	69 529 445,85 zł
Podatek VAT (23%)	15 991 772,55 zł
RAZEM Z VAT	85 521 218,40 zł

Zgodnie z Budżetem Miasta Szczecin finansowanie zadania przypada na lata 2017 - 2019.

Planowane nakłady finansowe zadania wynoszą 86 000 000,00 zł.

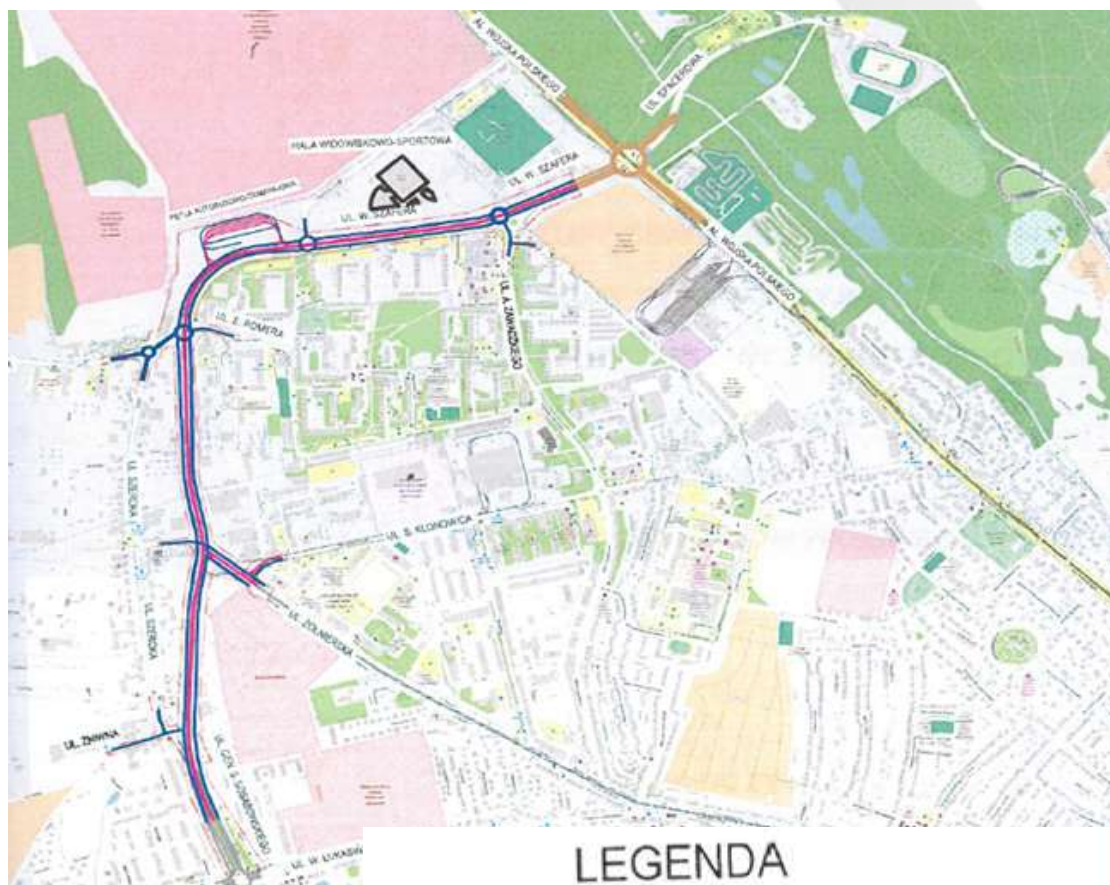
2017 – 6 000 000,00 zł

2018 – 45 000 000,00 zł





2019 – 35 000 000,00 zł

Przebudowa ulicy Szafera (od al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)

Plan orientacyjny



LEGENDA

-  Projektowany układ drogowy ul. Szafera
-  Projektowany układ linii tramwajowej
-  Projekt przebudowy ul. Arkońskiej - Etap III
-  Orientacyjny zakres inwestycji

✓ Zadanie ubiega się o dofinansowanie w ramach Projektu Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 Oś Priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach

✓ Planowana data podpisania umowy o dofinansowanie – I kw. 2018r.

Projektant:

Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S. A.

ul. Jana Uphagena 27

80-237 Gdańsk



Przebudowa ulicy Szafera (od al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)

Zakres opracowania

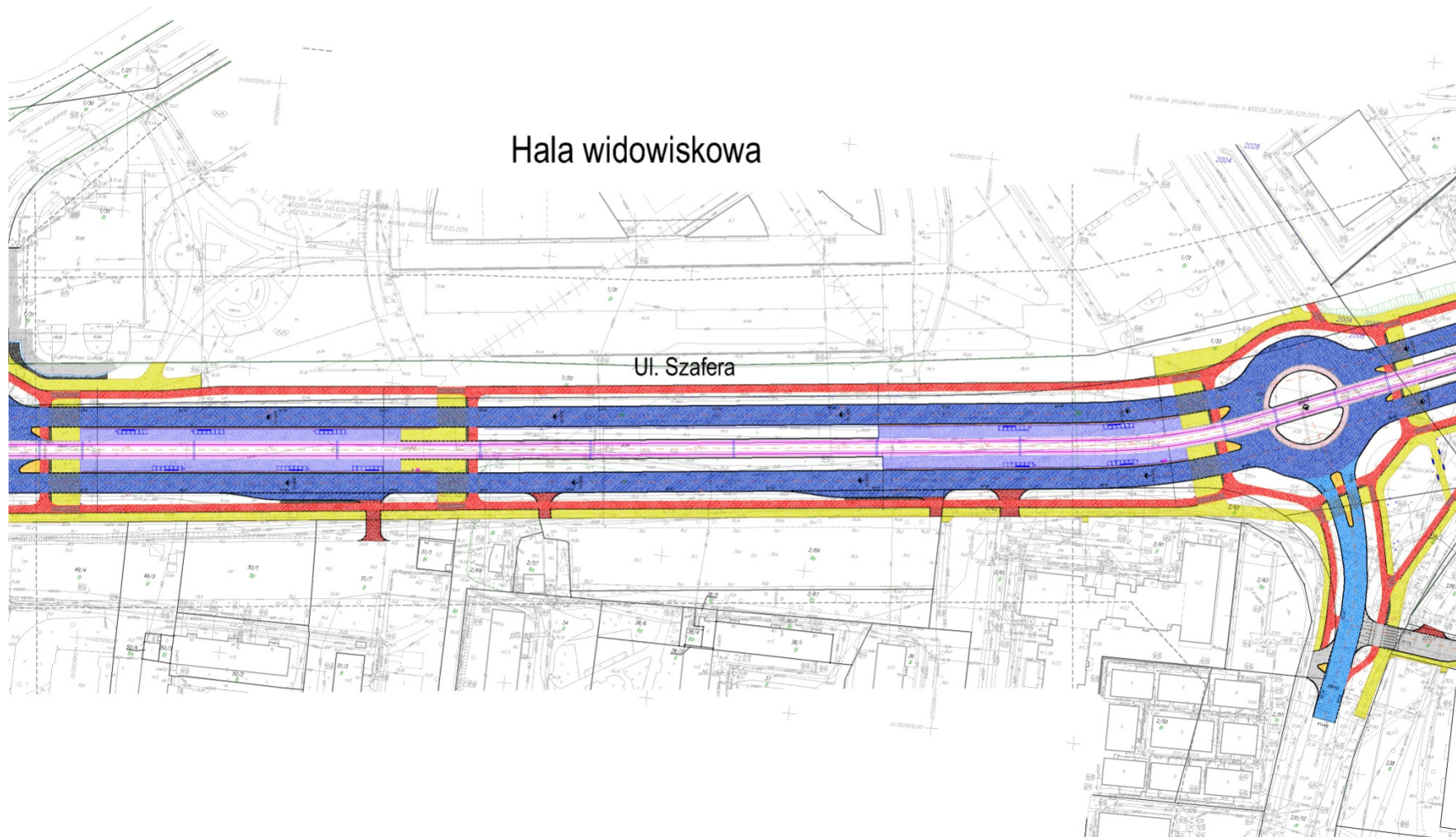
obejmuje budowę układu drogowego ul. Szafera od skrzyżowania z al. Wojska Polskiego do włączenia w istniejący stan ul. Sosabowskiego za skrzyżowaniem z ul. Żniwną.

Założenia projektowe:

Ulica	Klasa drogi
Szafera	G
Zawadzkiego	L
Jarzyńskiego	L
Romera	L
Modra	Z
Szeroka	L
Żołnierska – część zachodnia	L
Żołnierska – część wschodnia	G
Klonowica	L
Żniwna	L

Przebudowa ulicy Szafera (od al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)

Przystanki tramwajowo-autobusowe w rejonie hali widowiskowej



Przebudowa ulicy Szafera (od al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)

Rozwiązania w zakresie komunikacji zbiorowej:

1. Pętla tramwajowo-autobusowa:

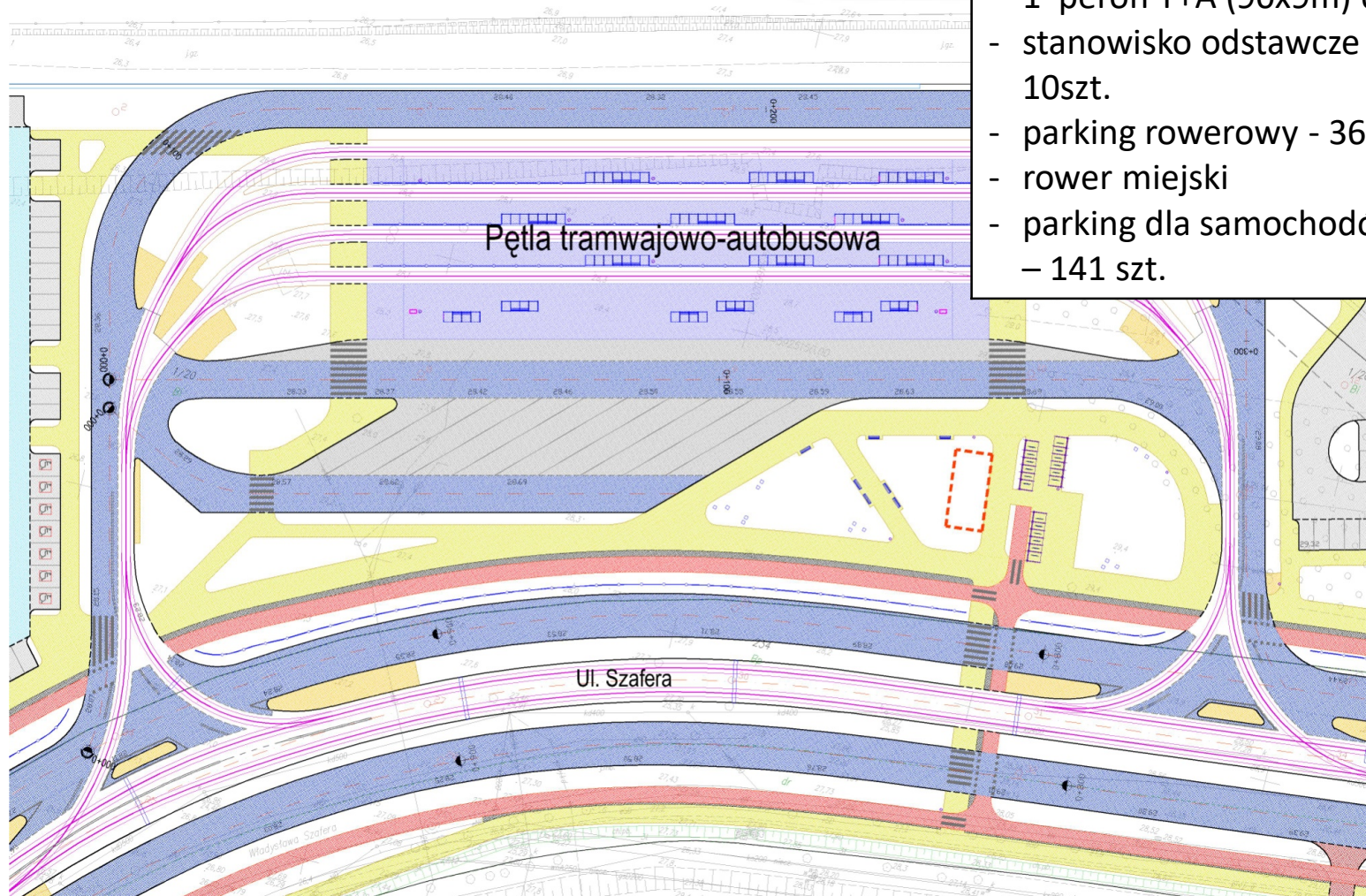
- 3 perony tramwajowe (90x4m);
- 1 peron tramwajowo-autobusowy (90x9m) door-to-door;
- stanowisko odstawcze autobusu - 10szt.;
- parking rowerowy - 36szt.;
- rower miejski;
- parking dla samochodów osobowych – 141 szt.

2. Pas autobusowo-tramwajowy:

- perony tramwajowo-autobusowe dł. 65m;
- torowisko tramwajowe zabudowane szer. 6.5m.

Przebudowa ulicy Szafera (od al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)

Pętla tramwajowo-autobusowa
w rejonie hali widowiskowej



Parametry pętli

- 3 perony T (90x4m)
- 1 peron T+A (90x9m) door-to-door
- stanowisko odstawcze autobusu - 10szt.
- parking rowerowy - 36szt.
- rower miejski
- parking dla samochodów osobowych – 141 szt.

Przebudowa ulicy Szafera (od al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)



Etapowanie inwestycji

Przebudowa ulicy Szafera (od al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)

ETAPY INWESTYCJI

Zadanie zostało podzielone na 3 etapy realizacyjne:

Etap I: od Al. Wojska Polskiego do rejonu skrzyżowania ulic Modra, Romera, Szeroka, Szafera. Etap I przewiduje budowę torowiska tramwajowego na odcinku od al. Wojska Polskiego do rejonu skrzyżowania ulic Modra, Romera, Szeroka i Szafera oraz pętli tramwajowo-autobusowej zlokalizowanej przy Hali Widowiskowo-Sportowej „Azoty”.

Etap II: od rejonu skrzyżowania ulic Modra, Romera, Szeroka, Szafera do rejonu skrzyżowania ulic Żołnierska, Szeroka. Etap II przewiduje budowę torowiska tramwajowego na odcinku od rejonu skrzyżowania ulic Modra, Romera, Szeroka, Szafera do rejonu skrzyżowania ulic Żołnierskiej i Szerokiej.

Etap III: od rejonu skrzyżowania ulic Żołnierska, Szeroka do ul. Sosabowskiego.

Przebudowa ulicy Szafera (od al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)

Skrzyżowanie Szafera-Żołnierska-Klonowica przystanki tramwajowo-autobusowe



Przebudowa ulicy Szafera (od al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)

SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI INWESTYCJI

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1. Roboty budowlane –ETAP I | ok. 70 000 000,00 zł brutto |
| <i>(Kosztorys Inwestorski powstanie w IV kw. 2017 r.)</i> | |
| 2. Inżynier Kontraktu | 1 575 000,00 zł brutto |
| 3. Nadzór Autorski | 430 500,00 zł (zawarta umowa) |
| RAZEM BRUTTO: | 72 005 500,00 zł |

Zgodnie z Budżetem Miasta Szczecin finansowanie zadania przypada na lata 2017 - 2020.

Planowane nakłady finansowe zadania wynoszą 72 525 520,00 zł brutto

2017 – 1 525 520,00 zł brutto

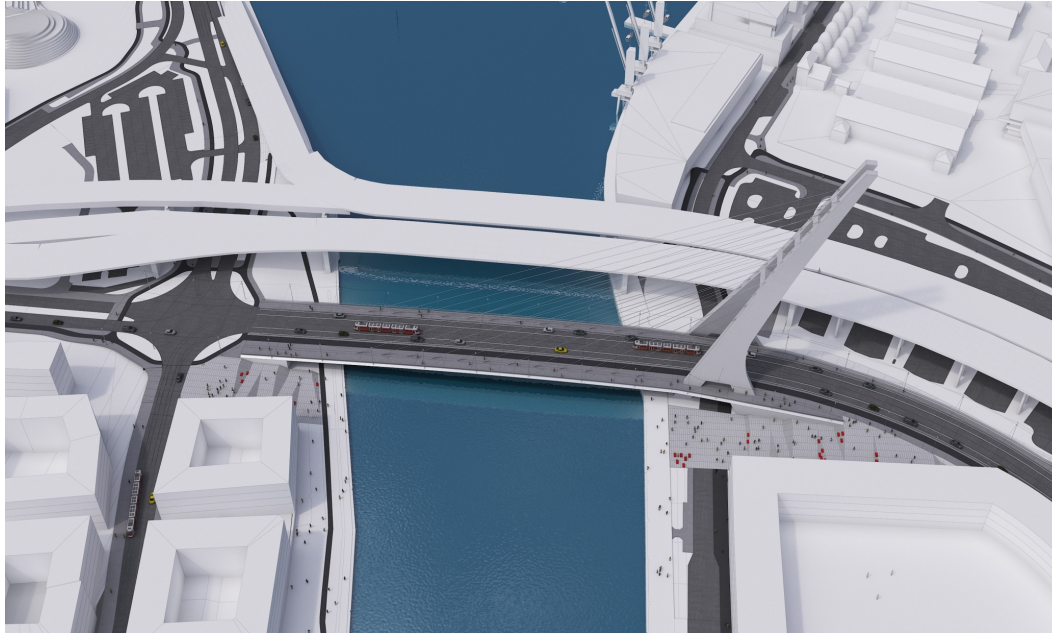
2018 – 19 000 000,00 zł brutto

2019 – 20 000 000,00 zł brutto

2020 – 32 000 000,00 zł brutto

Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

Wizualizacja Mostu Kłódnego



Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Międzyodrza

INWESTOR



GMINA MIASTO SZCZECIN
pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

Wykonawca dokumentacji projektowej i

Nadzór autorski:



Jednostka Projektowa:
EGIS Polska Inżynieria Sp. z o. o.

PRZEDMIOT I CEL PROJEKTU

Przedmiot opracowania obejmuje obszar wysp Międzyodrza, terenu nad Odrą lewobrzeżnej części miasta Szczecina oraz tereny portowe, a w szczególności:

- ✓ Wyspę Łasztownia (wraz z budową Mostu Kłódnego).
- ✓ ul. Energetyków – ul. Gdańska (do okolic Estakady Pomorskiej).
- ✓ ul. Jana z Kolna do węzła Trasa Zamkowa.
- ✓ Wycinek Kępy Parnickiej (ul. Heyki do wiaduktu kolejowego).
- ✓ ul. Górnośląska i ul. Basenowa.
- ✓ Teren pod Estakadą Pomorską.
- ✓ Tereny stanowiące dojazd do Portu Morskiego (ul. Bytomska, ul. Bulwar Śląski, ul. Rybnicka, ul. Kujota, ul. Hryniewieckiego).

Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza



Zakres przestrzenny
i etapowanie projektu

Legenda

- Etap I
- Etap II
- Etap III
- Etap IV

Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

CELE PROJEKTU:

BEZPOŚREDNIE

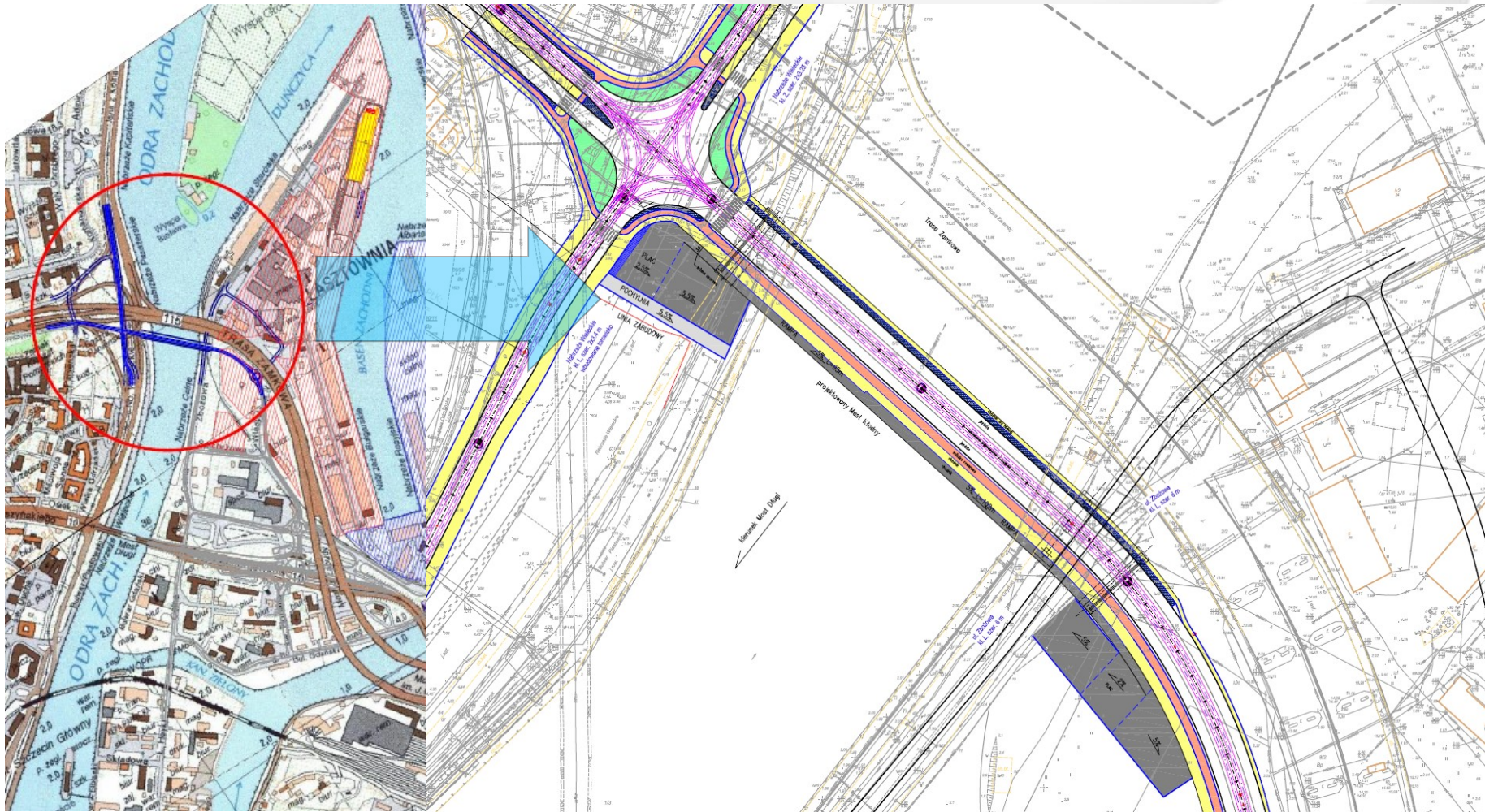
1. Połączenie Lewobrzeżnej części miasta z Łasztownią. (Obecnie komunikacja jest utrudniona i prowadzona za pośrednictwem wielu innych ulic).
2. Doprowadzenie komunikacji zbiorowej na teren Łasztowni.
3. Uelastycznienie komunikacji zbiorowej w rejonie Portu.
4. Ułatwienie dostępu do Portu.
5. Poprawa warunków technicznych istniejących ulic.
6. Podniesienie nośności istniejących ulic.

POŚREDNIE

1. Uatrakcyjnienie turystyczne miasta.
2. Otwarcie na inwestycje w rejonie Portu i Łasztowni.
3. Zwiększenie ilości miejsc pracy.
4. Otwarcie miasta na dostęp do rzeki.
5. Poprawa bezpieczeństwa ruchu, głównie dla niechronionych użytkowników ulic.
6. Zwiększenie możliwości inwestycyjnych (pojawienie się nowych obszarów pod inwestycje) oraz kulturalnych (umożliwienie lokalizacji muzeum, ciągu spacerowo – wypoczynkowe wzdłuż Odry).

Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

Lokalizacja Mostu Kłódnego w Szczecinie



Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Międzyodrza

ETAPOWANIE PROJEKTU

Zadanie inwestycyjne zostało podzielone na III etapy realizacyjne:

Etap I - Budowa mostu Kłodnego, wszystkie prace związane z realizacją prac torowych (Nabrzeże Wieleckie, ulica Zbożowa, Wendy, Spichrzowa itp.) budowa ronda na ulicy Energetyków;

Etap II - Budowa pozostałego układu drogowego na terenie Międzyodrza, tj. ulice: Hryniewieckiego, Logistyczna, Kujota, Rybnicka, św. Floriana, Celna, Bytomska, Bulwar Gdański;

Etap III - Budowa Górnośląskiej, Basenowej oraz Gdańskiej w pobliżu przedmiotowych ulic.

Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

Etap I



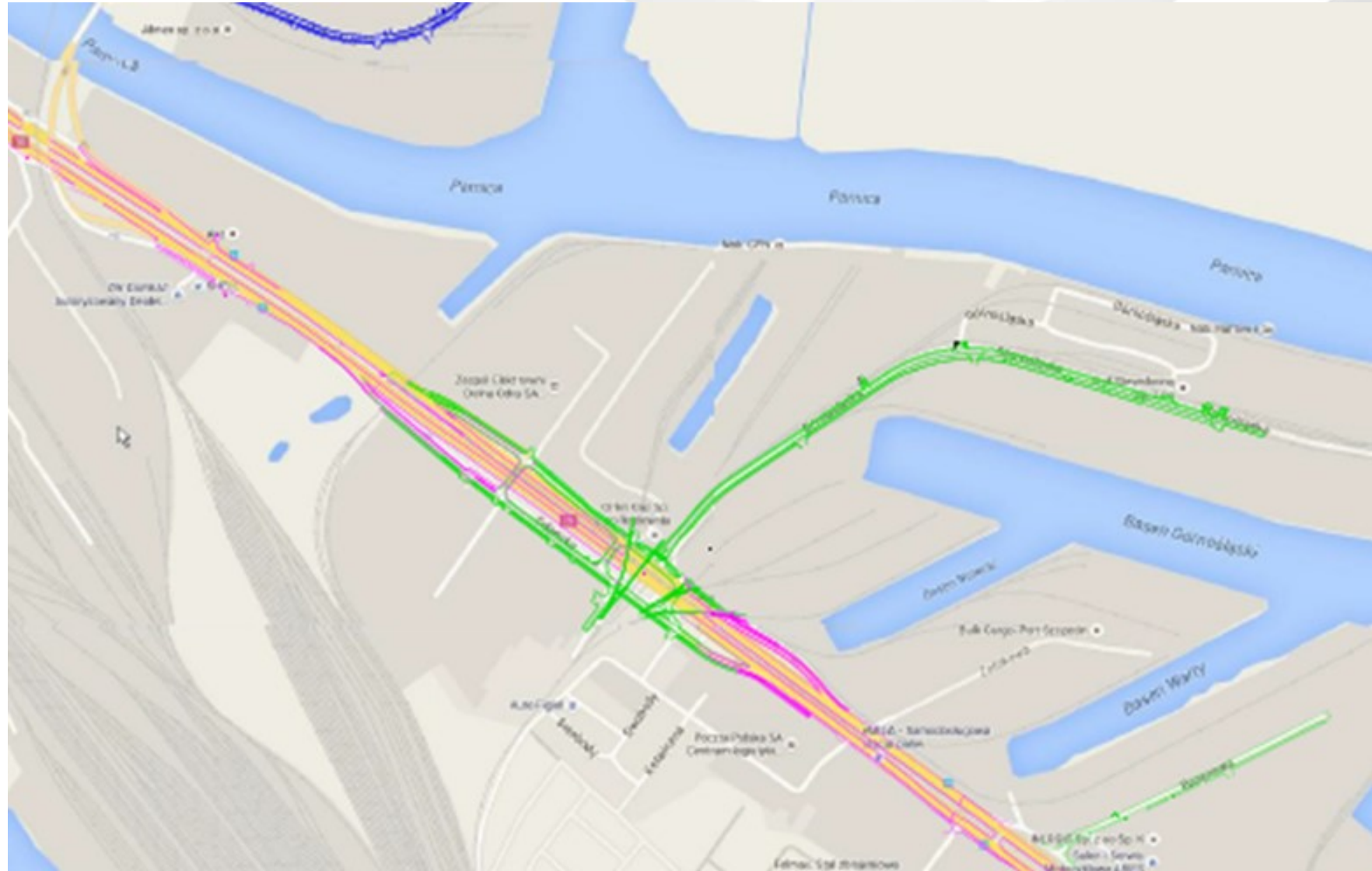
Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

Etap II



Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

Etap III



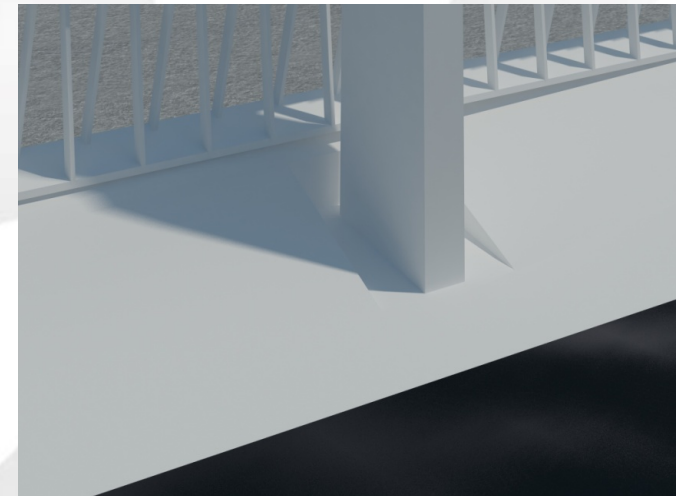
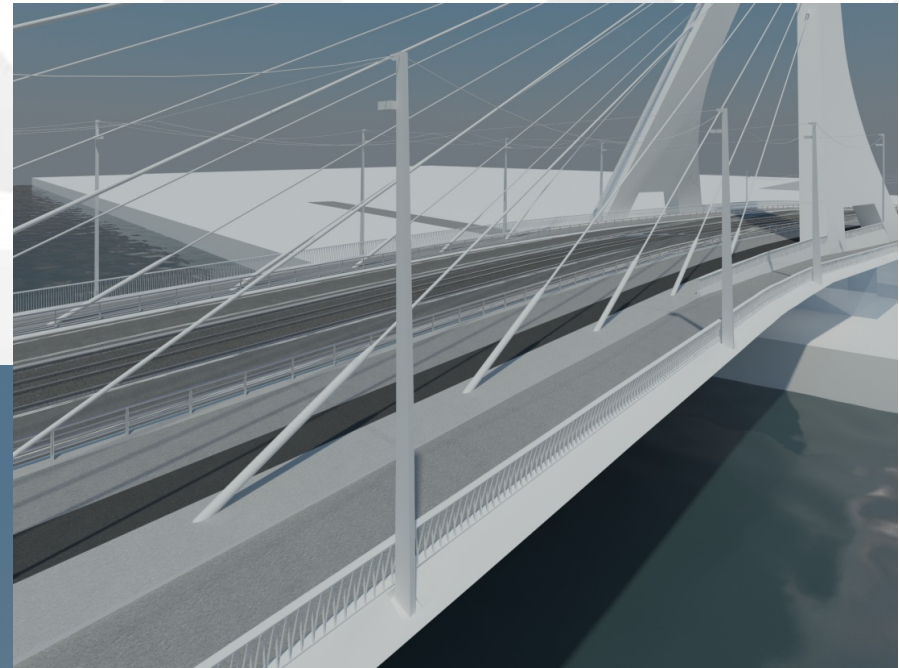
Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

Wizualizacja Mostu Kłódnego



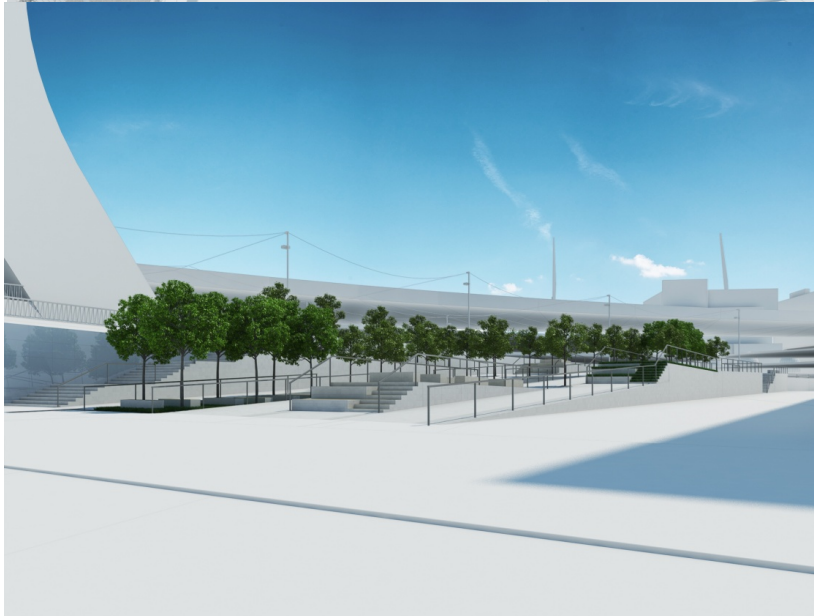
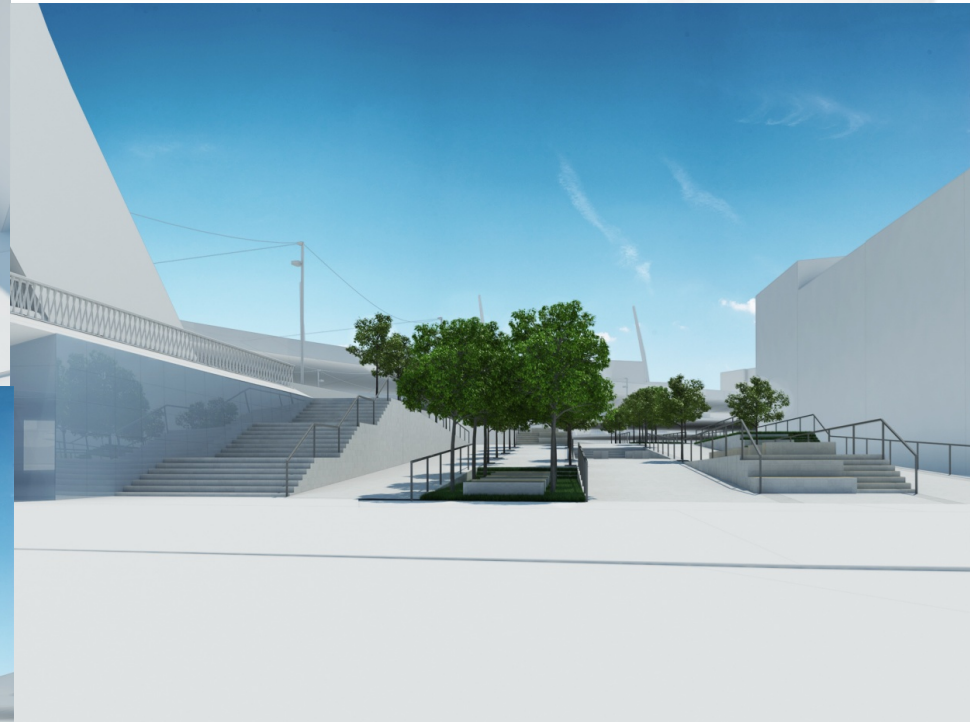
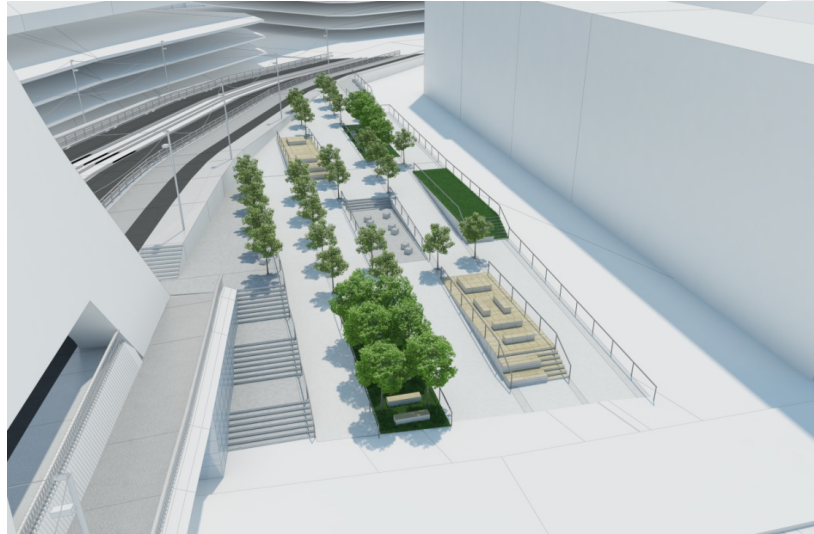
Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

Wizualizacja Mostu Kłodnego



Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

Niektóre propozycje projektowe – place przy nowym moście



Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

Niektóre propozycje projektowe – place przy nowym moście



Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie; Przebudowa układu drogowego w rejonie Miedzyodrza

SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI INWESTYCJI

1. Roboty budowlane (wg kosztorysu inwestorsk.) *po uzyskaniu projektów wykonawczych,*
w tym Kosztorysu Inwestorskiego:
ok. 350 000 000,00 zł brutto
2. Inżynier Kontraktu (2,5% kosztów robót budowl.) ok. 8 750 000,00 zł brutto
3. Nadzór Autorski (zgodnie z umową) 324 720,00 zł brutto

Razem netto

359 074 720,00 zł brutto

Zgodnie z Budżetem Miasta Szczecin finansowanie zadania przypada na lata 2017 - 2023.

Planowane nakłady finansowe zadania wynoszą **363 870 000,00 zł brutto**

2017 – 3 000 000,00 zł brutto

2018 – 12 000 000,00 zł brutto

2019 – 25 000 000,00 zł brutto

2020 – 75 000 000,00 zł brutto

2021 – 99 870 000,00 zł brutto

2022 – 74 000 000,00 zł brutto

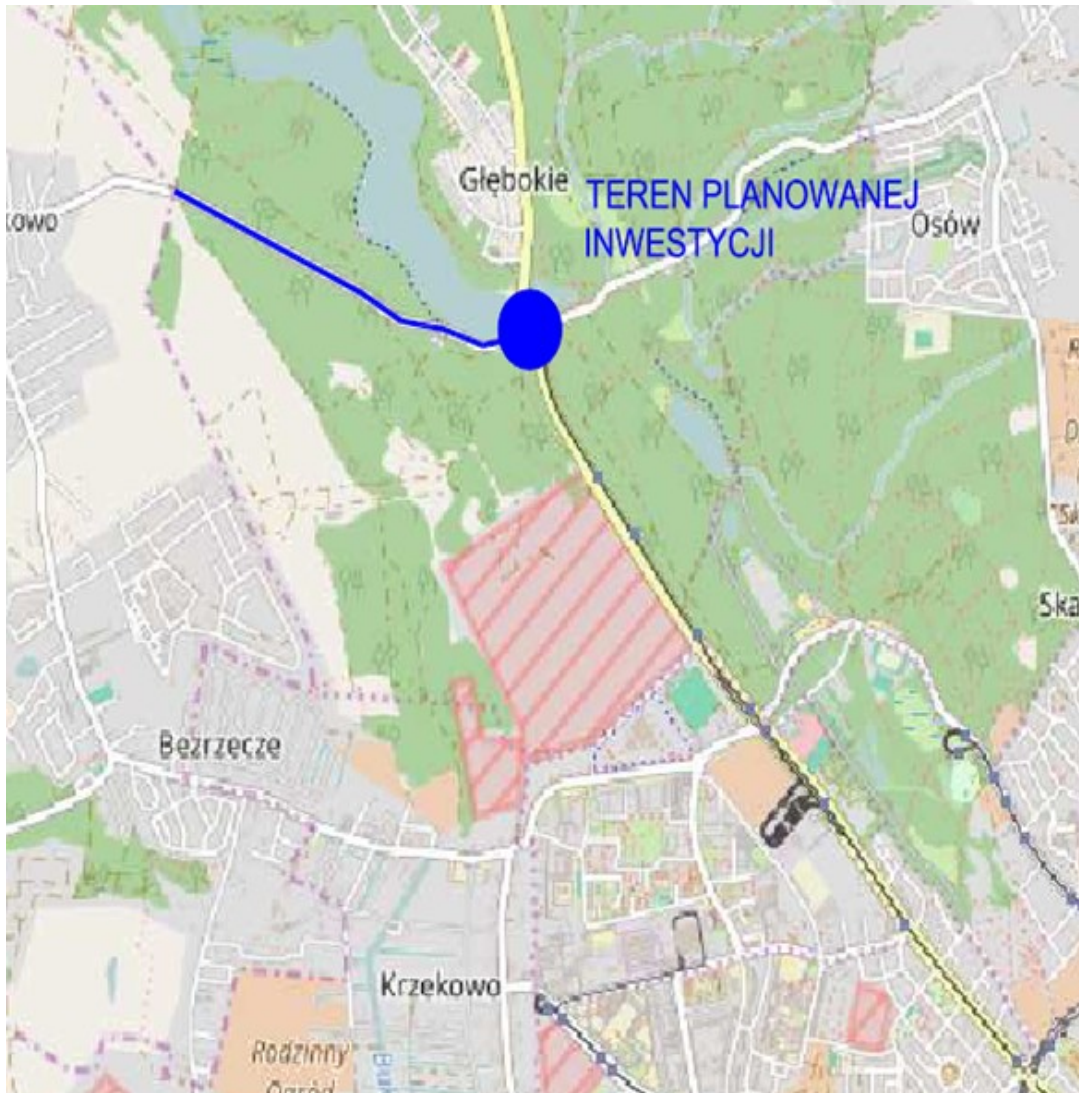
2023 – 75 000 000,00 zł brutto

Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina

„Węzeł przesiadkowy Głębokie”



Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina



✓ Zadanie ubiega się o dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020

INWESTOR

GMINA MIASTO SZCZECIN
pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

Wykonawca dokumentacji projektowej i Nadzór autorski:

Biuro Projektów Budownictwa
Komunikacyjnego spółka akcyjna
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk



Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina

Przyjęto rozwiązanie skrzyżowania jako Rondo turbinowe z wydzielonym pasem do skrętu w al. Wojska Polskiego z kierunku Dobra Szczecińska.

- rondo małe turbinowe, czterowlotowe,
- średnica zewnętrzna: $Dz=39m$,
- szerokość jezdni ronda: $5(10)m+2m$.



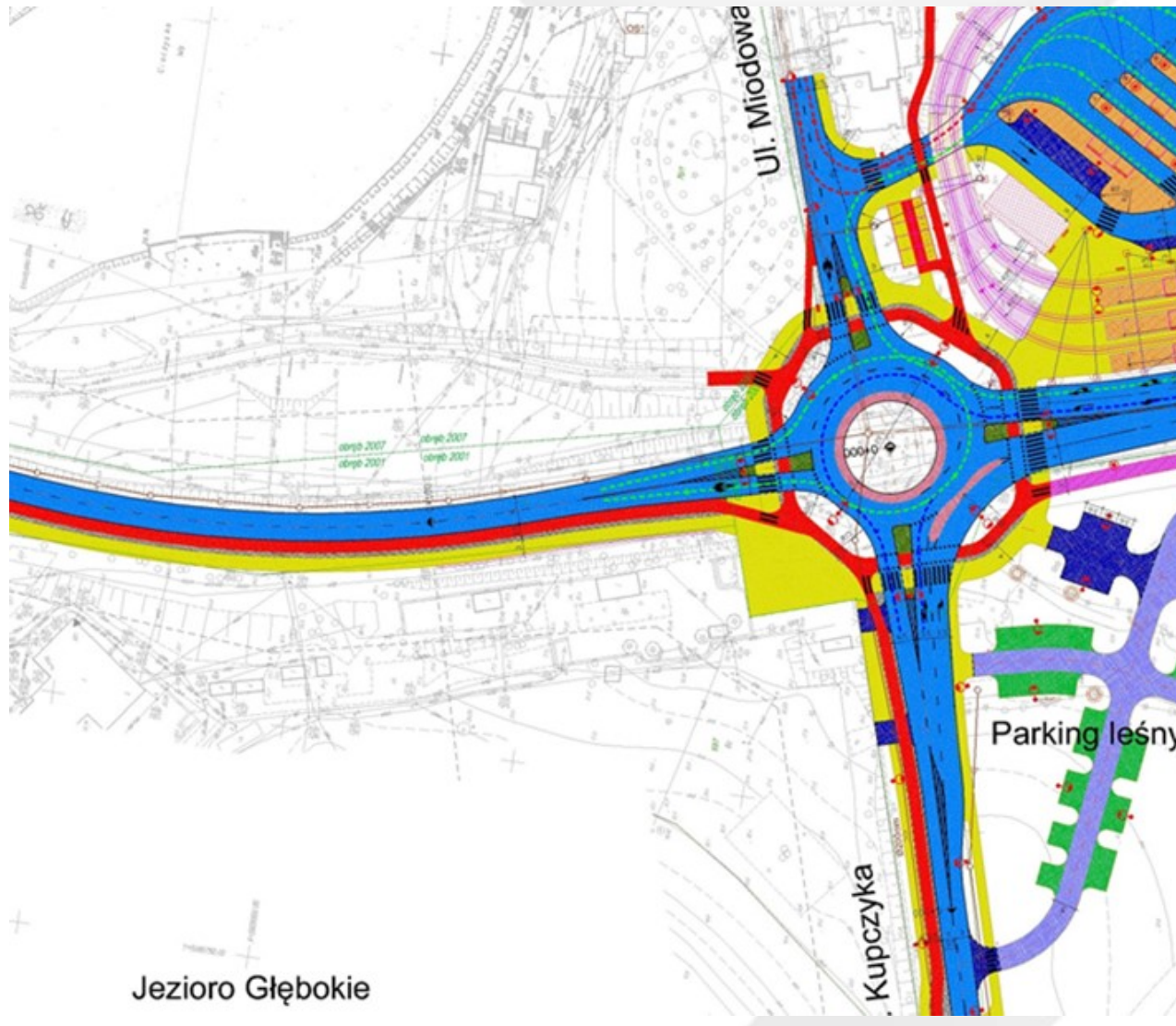
Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina

Zakres opracowania obejmuje:

- ✓ przebudowę pętli tramwajowo-autobusowej wraz z wykonaniem miejsc postojowych, parkingu rowerowego, stacji roweru miejskiego,
- ✓ przebudowę skrzyżowania ulic: Kupczyka, Wojska Polskiego, Zegadłowicza, Miodowej,
- ✓ przebudowę parkingu po stronie południowo-zachodniej z zachowaniem charakteru parkingu leśnego,
- ✓ remont (przebudowę) ul. ppłk H. Kupczyka z uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wydzieleniem ruchu pieszego i rowerowego.

Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina

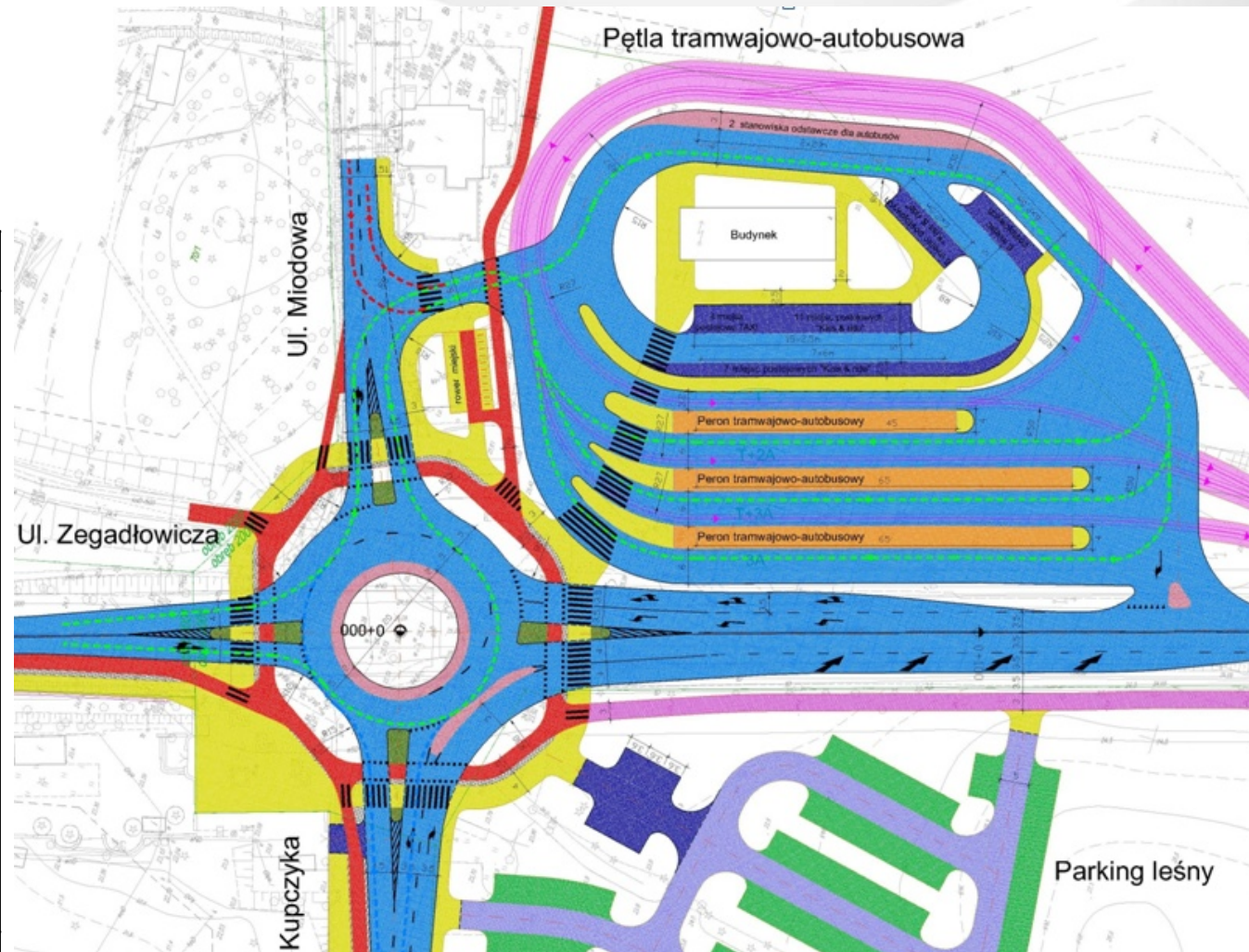
Ul. Zegadłowicza



Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina

Przyjęte rozwiązanie pętli tramwajowo - autobusowej

Parametry pętli
- peron autobusowy L= 20m - 8 szt.
- peron tramwajowy L= 65m - 2 szt.
- peron tramwajowy L= 45m - 1 szt.
- parking samochodowy: <ul style="list-style-type: none">• miejsca postojowe "kiss & ride" - 30 szt.• miejsca postojowe Taxi - 4 szt.
- parking rowerowy – 22 szt.
- rower miejski



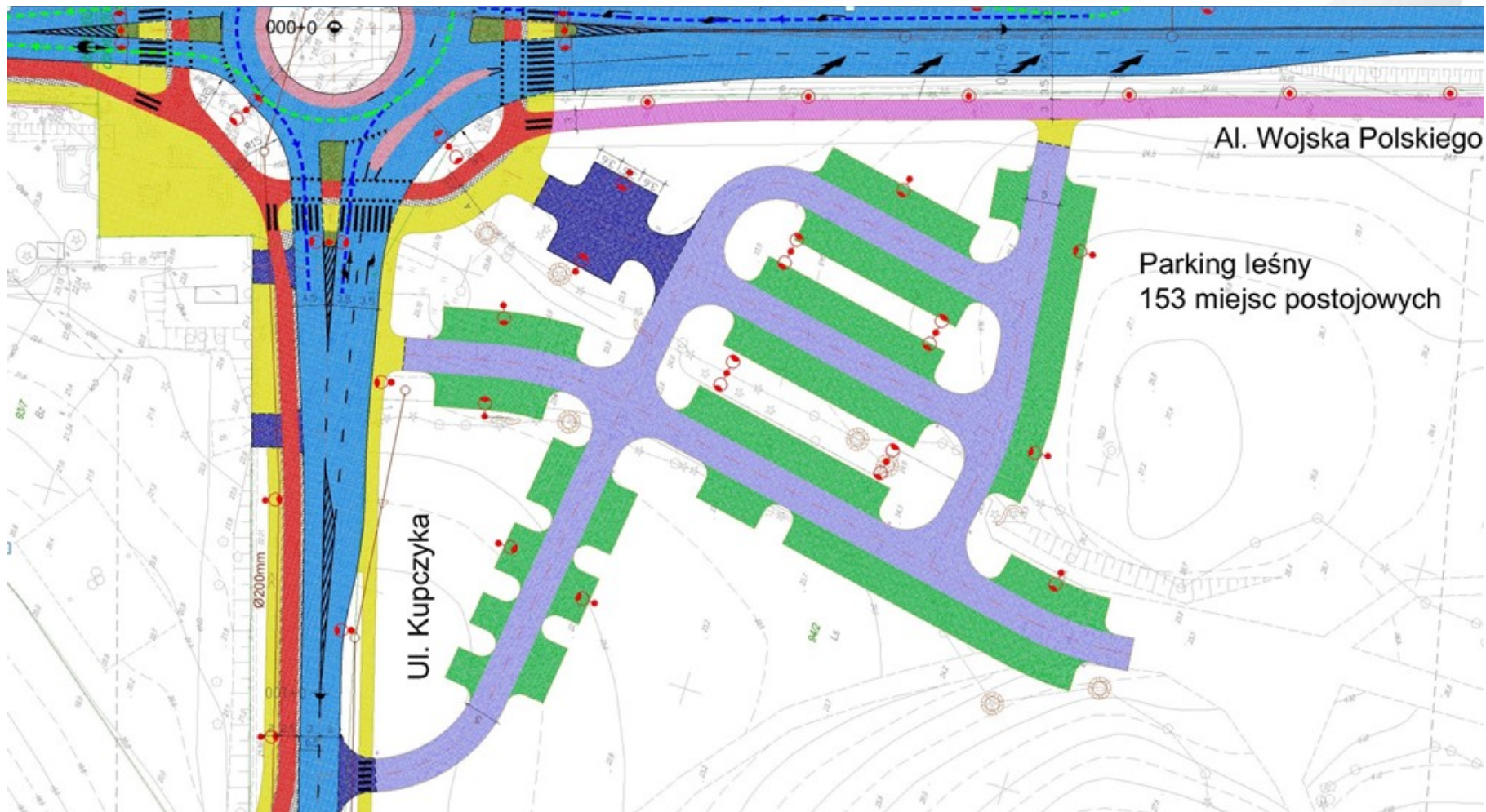
Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina

Wizualizacja pętli tramwajowo-autobusowej



Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina

Parking leśny



Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina

Wizualizacja pętli tramwajowo-autobusowej



Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina

Wizualizacja pętli tramwajowo-autobusowej



**Węzeł przesiadkowy Głęboke – modernizacja skrzyżowania
przy al. Wojska Polskiego ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka, ul.
Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic
administracyjnych Szczecina**

SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI INWESTYCJI

1. Roboty budowlane (wg kosztorysu inwestorsk.) <i>Kosztorys Inwestorski powstanie w IV kw. 2017</i>	ok. 27 000 000,00 zł brutto
2. Inżynier Kontraktu (2,5% kosztów robót budowl.)	ok. 675 000,00 zł brutto
3. Nadzór Autorski (zgodnie z umową)	1 085 106,00 zł brutto
Razem	28 760 106,00 zł brutto

Zgodnie z Budżetem Miasta Szczecin finansowanie zadania przypada na lata 2017 - 2020.

Planowane nakłady finansowe zadania wynoszą 31 236 659,00 zł brutto

2017 – 906 659,00 zł brutto

2018 – 2 000 000,00 zł brutto

2019 – 14 330 000,00 zł brutto

2020 – 14 000 000,00 zł brutto

Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)



INWESTOR

GMINA MIASTO SZCZECIN
pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

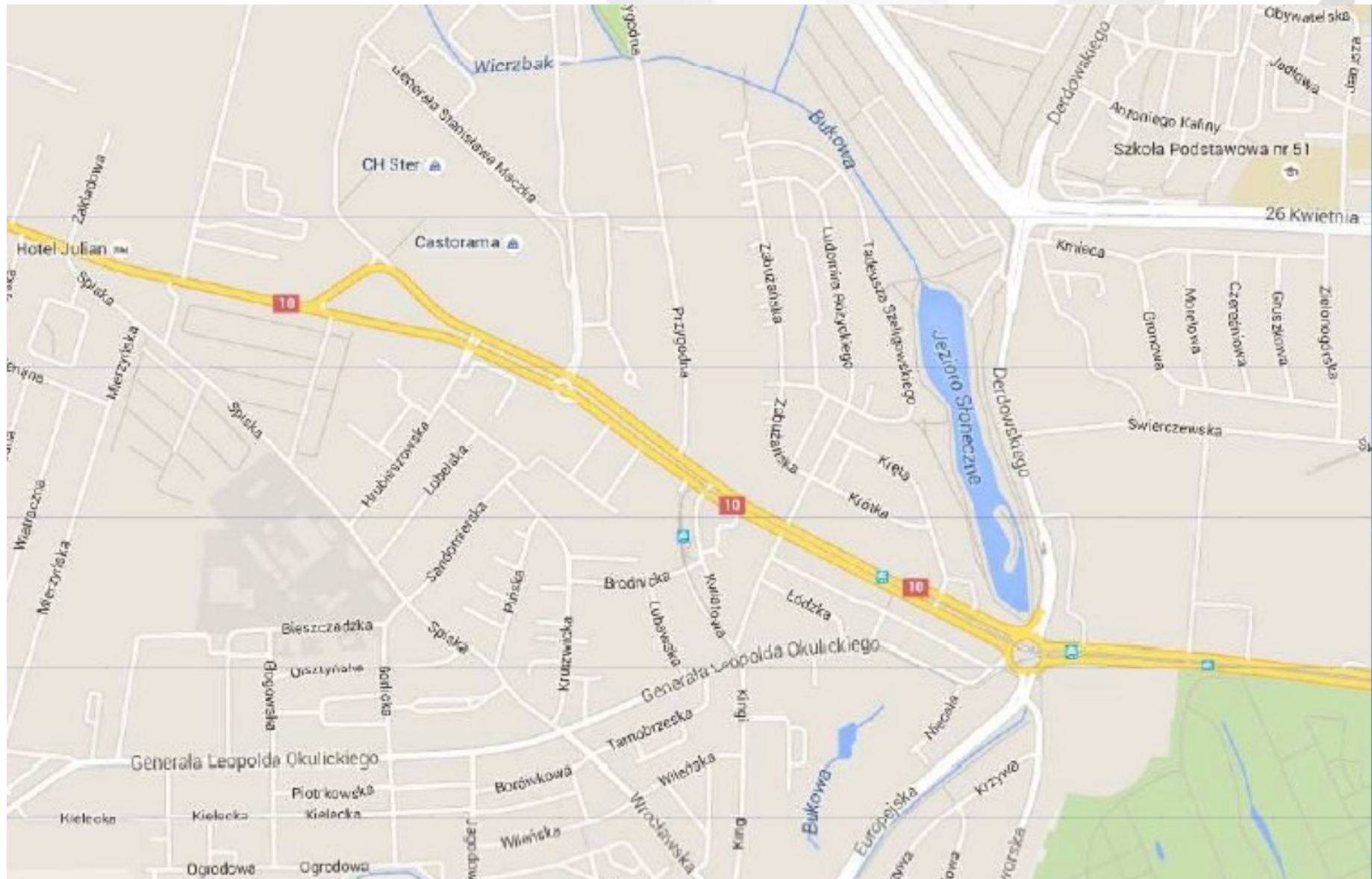
PROJEKTANT

BIURO PROJEKTÓW
KOMUNIKACYJNYCH
W POZNANIU SP. Z O.O.
ul. Kościuszki 68
61-891 Poznań

- ✓ Zadanie ubiega się o dofinansowanie w ramach Projektu Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 Oś Priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach
- ✓ Planowana data podpisania umowy o dofinansowanie – I kw 2018r.

Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

Zachodnia część miasta Szczecin na osiedlu Gumieńce



Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

PRZEDMIOT I CEL PROJEKTU

Przedmiotem projektu jest budowa linii tramwajowej wraz z infrastrukturą techniczną i obiektami obsługi podróżnych.

Inwestycja ma na celu:

- zwiększenie efektywności systemu publicznego transportu zbiorowego.
- przeciwdziałanie zjawiskom i skutkom rosnącego zatłoczenia motoryzacyjnego.
- zapewnienie dostępności do systemu transportowego osobom z ograniczoną sprawnością ruchową.
- kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców, poprzez oddziaływanie na wybór środka lokomocji i zmniejszenie udziału samochodu osobowego w podróżach.
- promowanie komunikacji zbiorowej oraz ruchu pieszego i rowerowego.

Osiągniemy to poprzez:

- budowę torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną i infrastrukturą towarzyszącą.
- budowę pętli tramwajowo – autobusowej umożliwiającej przesiadkę z tramwaju do autobusu. na jednym peronie.
- organizację ruchu zakładającą priorytet dla publicznego transportu zbiorowego.
- budowę dojazdów do przystanków dla pieszych oraz dojazdów i parkingów dla rowerzystów.
- budowę infrastruktury uwzględniającej potrzeby osób niepełnosprawnych.

Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

PLANOWANA PĘTLA MIERZYN



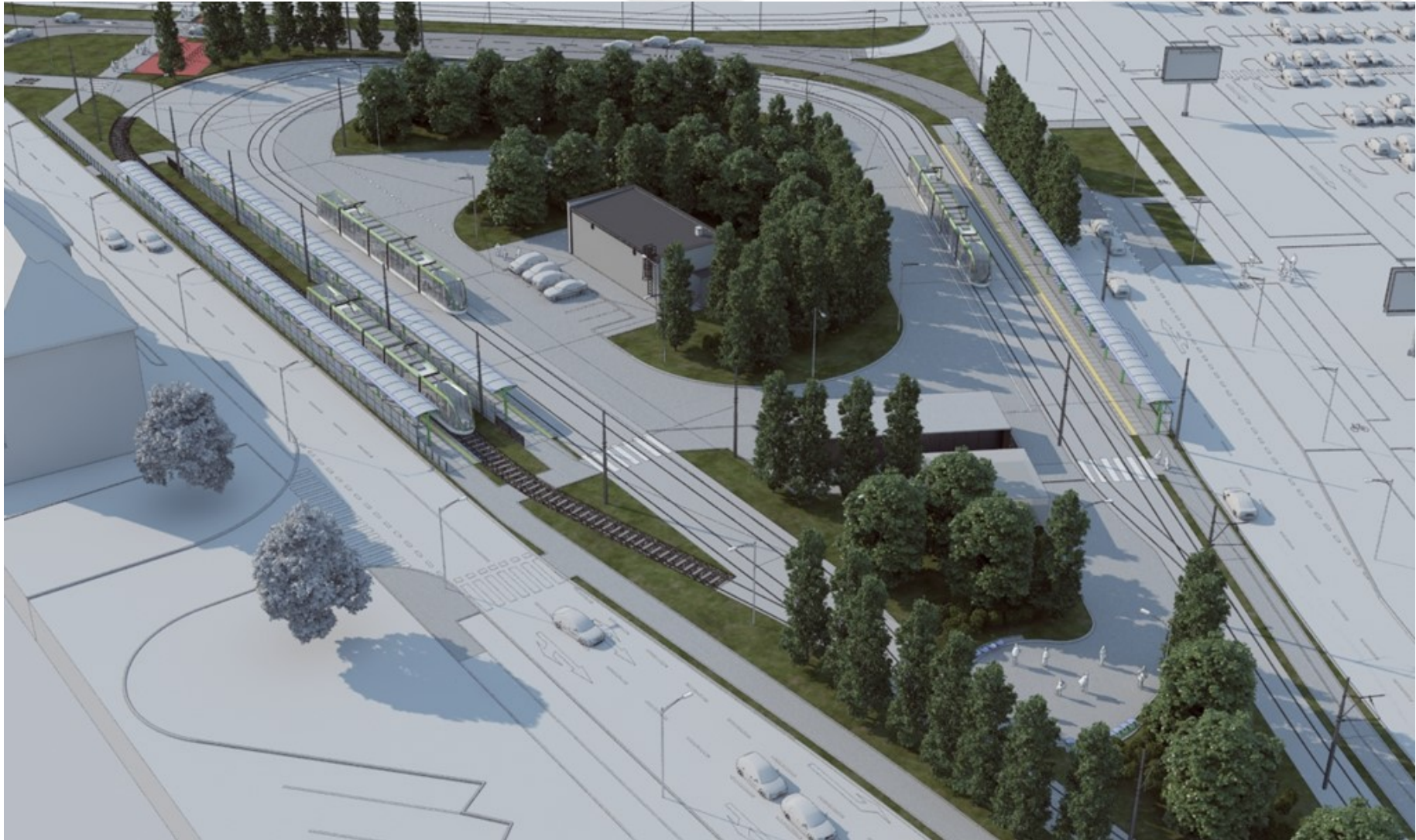
Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

PLANOWANA PĘTLA MIERZYN



Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

PLANOWANA PĘTLA MIERZYN



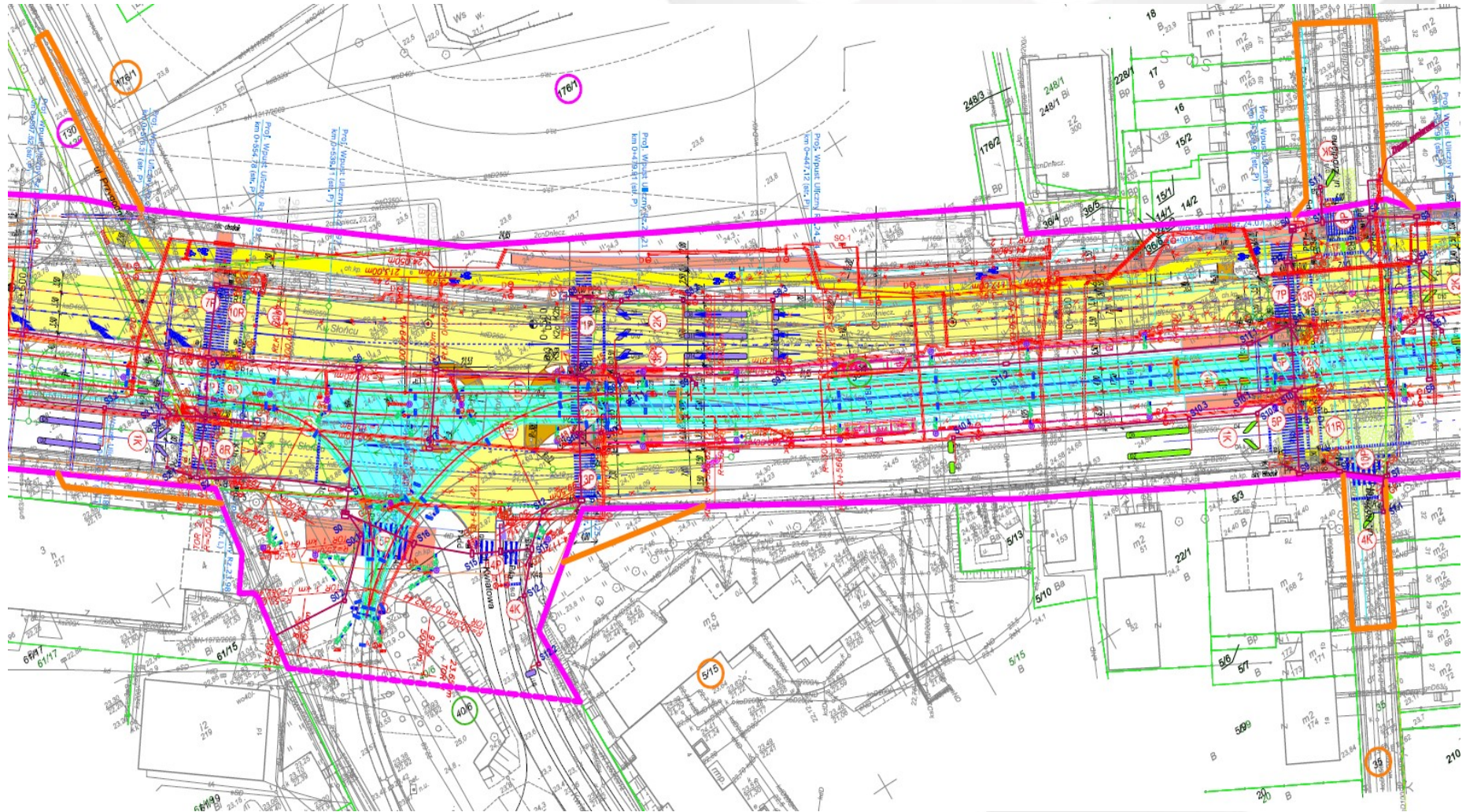
Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

PLANOWANA PĘTLA MIERZYN



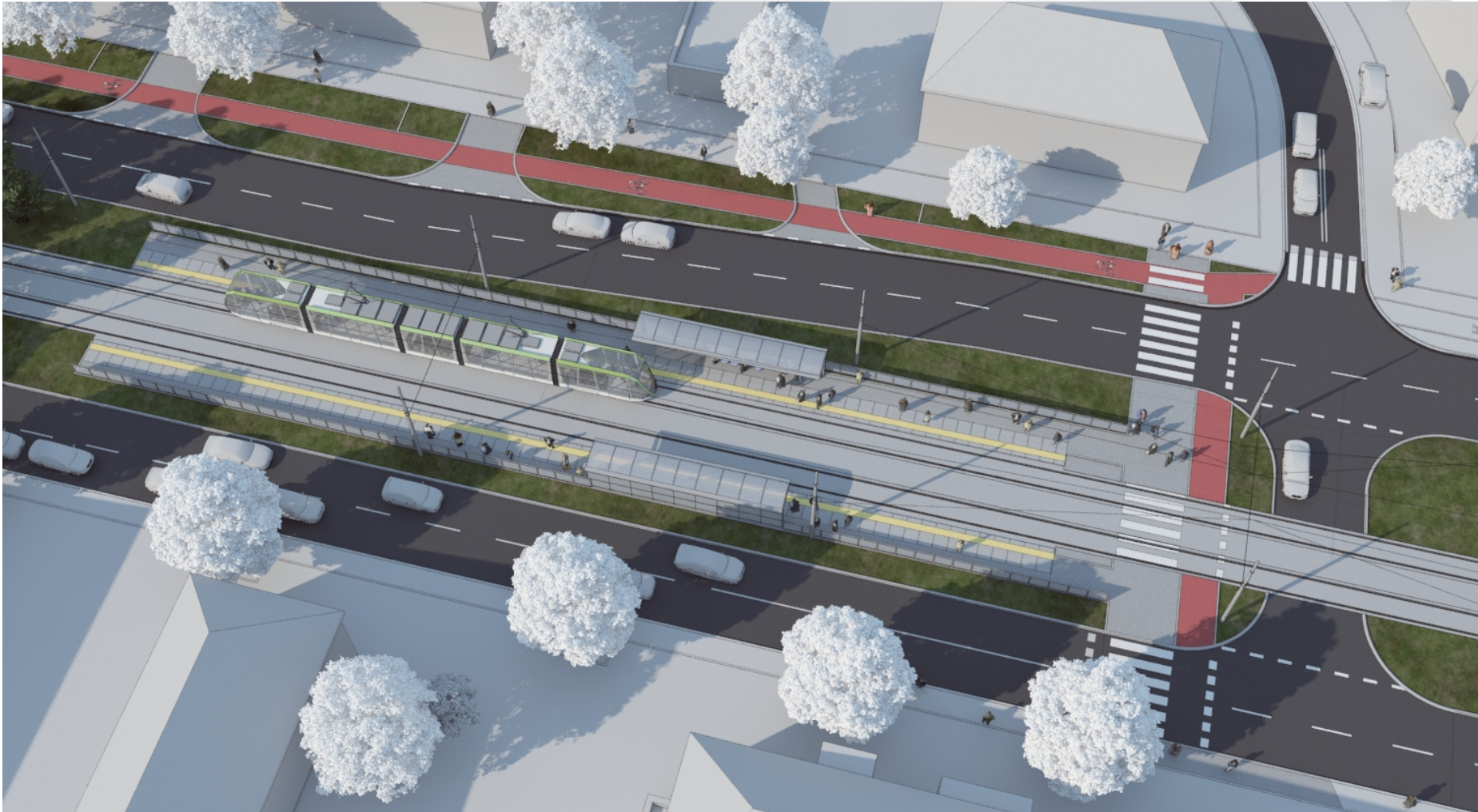
Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

PLAN SYTUACYJNY



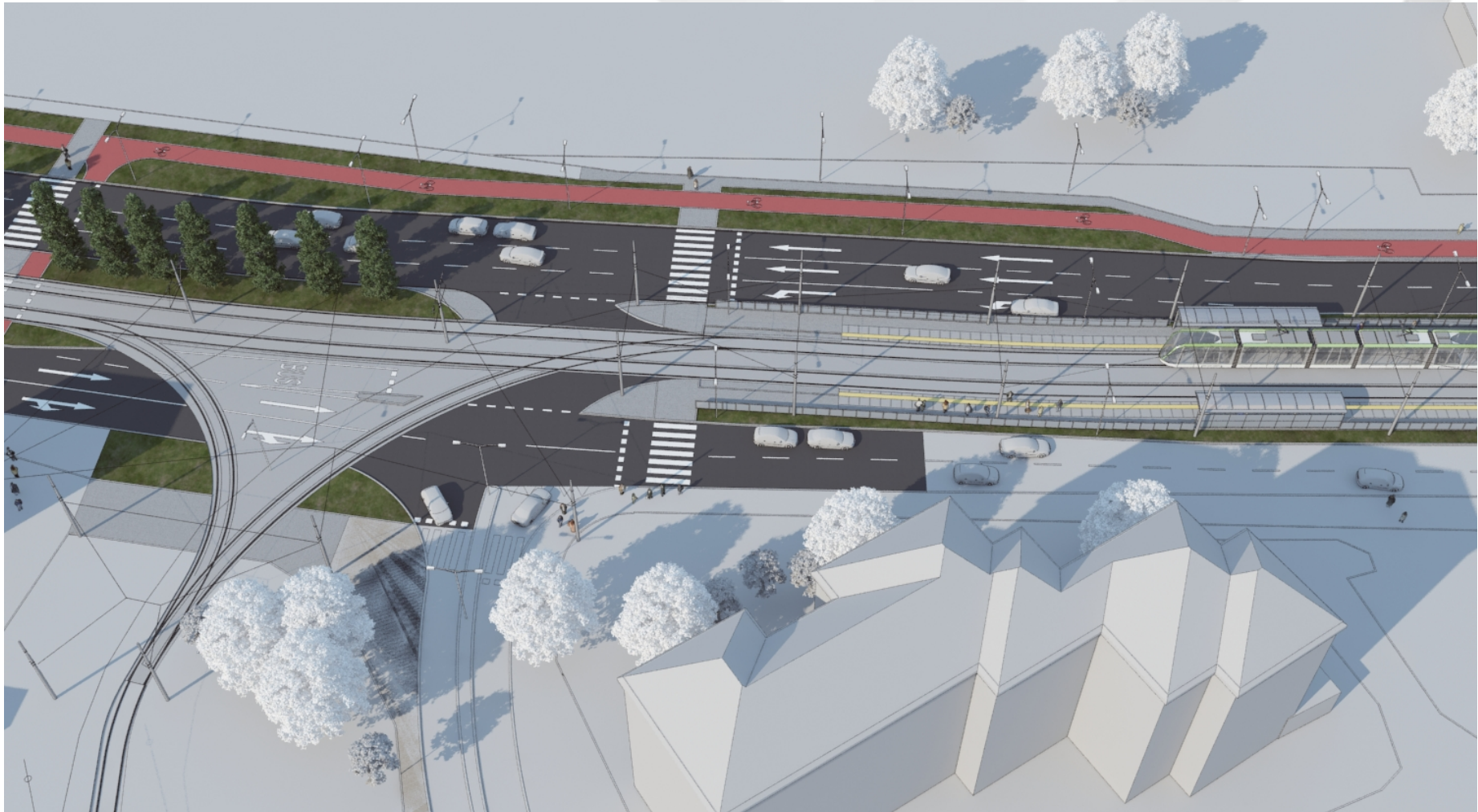
Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

ODCINEK UL. KRĘTA – UL. RÓŻANA



Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

SKRZYŻOWANIE Z ULICĄ KWIATOWĄ





DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Urząd Miasta Szczecin
pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

Budowa torowiska do pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)

SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI INWESTYCJI

1. Roboty budowlane (wg kosztorysu inwestorsk.)	49 732 110,17 zł
2. Inżynier Kontraktu (2,5% kosztów robót budowl.)	1 243 302,75 zł
3. Nadzór Autorski (zgodnie z umową)	432 000,00 zł
4. Koszty nabycia nieruchomości	2 032 520,33 zł
Razem netto	53 439 933,25 zł
Podatek VAT (23%)	12 291 184,65 zł
RAZEM Z VAT	65 731 117,90 zł

Zgodnie z Budżetem Miasta Szczecin finansowanie zadania przypada na lata 2017 – 2021.

Planowane nakłady finansowe zadania wynoszą 66 478 300,00 zł brutto

2017 – 978 300,00 zł brutto

2018 – 2 500 000,00 zł brutto

2019 – 16 000 000,00 zł brutto

2020 – 31 000 000,00 zł brutto

2021 – 16 000 000,00 zł brutto