

Od ul. Kolumba po pętlę Pomorzany

Kawałek po kawałku znika stara infrastruktura tramwajowa na trasie do szcześcińskich Pomorzán, prowadzącej ulicami: Nabrzeże Wieleckie i Krzysztofa Kolumba oraz wzdłuż zamkniętej ul. Smolańskiej przy pętli. Otoczenie tej ostatniej też z dnia na dzień się zmienia – jak dotąd zdążyły już zniknąć niemal wszystkie rosnące pośrodku niej drzewa. Czyszczony jest jednocześnie z resztek tego, co zostało po altanach zburzonych buldożerami, przyległy teren kompleksu ogródków działkowych przeznaczony pod znacznie większą od dotychczasowej pętlę z pięcioma torami objazdowymi, drogą manewrową i peronem dla autobusów.

Jak do tej pory drogowcy skuli do gruntu na całej szerokości pas jezdni samej ul. Smolańskiej od skrzyżowania z ul. Zygmunta Chmielewskiego do wjazdu na parking Netto od strony ul. Budziszyskiej. Niemal w całości z drzew została już też ogołociona wyspa wokół samej starej pętli. Pilarzom wy-cinka idzie na tyle sprawnie, że po ostatnich kilku, w tym jedynacze sporej wierzbie, pozostaną już tylko wspomnienia i kadry archiwalne stanu otoczenia z ostatnich dziesięcioleci. Z drugiego końca inwestycji od wyłączonych z ruchu

odcinków ul. Nabrzeże Wieleckie, ul. Dworcowej i dalej ul. Kolumba stan zaawansowania prac rozbiórkowych jest zróżnicowany. W części do gołej ziemi zerwane są fragmenty jezdni zarówno w ul. Dworcowej (tam na demontaż wciąż czekają tory i w połowie fragment pasa jezdni), jak też wzdłuż części jezdni dochodzącej do niej ul. Nabrzeże Wieleckie oraz cała jezdnia dolna ul. Kolumba wzdłuż odrzańskiego nabrzeża od wysokości wiaduktu kolejowego do rozjazdu w kierunku pierwszych zabudowań szcześcińskiej Wenecji do okolic dojścia do

nowej kładki nad peronami dworca PKP Szczecin Główny.

Po starym torowisku, znajdującym się powyżej naprzeciwko zabudowań stacji, praktycznie już nie ma śladu. Podobnie na fragmencie ul. Nabrzeże Wieleckie w stronę placu pod wiaduktem. Resztki tego, co buldożery wydarły dotąd z ziemi w postaci starych podkładów, prętów, fragmentów instalacji, kamieni i betonu, jak też pocięte wcześniej palnikami na mniejsze kawałki tory i słupy starej trakcji, ładują w wywrotkach i są wywożone z placu budowy. Od tego tygodnia rozpoczęły się tam też prace przy montażu zwieszonych w ten rejon nowych rur gazowych.

Dalej wzdłuż zamkniętych dla ruchu fragmentów jezdni ul. Krzysztofa Kolumba do tej pory skuta została wierzchnia warstwa starej nakładki do wysokości stacji Orlenu. Tam po usunięciu wypełnienia międzytorzy rozpoczął się demontaż samych torów – te najpierw cięte są palnikami acetylenowymi na kilkumetrowe odcinki.

Na realizację całego przedsięwzięcia krakowska spółka ZUE ma nieco ponad dwa lata – termin realizacji inwestycji to 720 dni od daty podpisania umowy. Na obu szlakach od centrum do Pomorzán (wraz z pętlą) do ułożenia jest w sumie ponad 12 km nowego toru pojedynczego, nie licząc pozostałych zakresów prac przewidzianych w dokumentacji projektowej. Koszt to prawie 262 mln zł. Prace trwają od połowy grudnia ub.r. i powinny zakończyć się do 6 grudnia 2023 roku, a w zakres tego zadania wchodzi również przebudowa drugiej trasy do Pomorzán w al. Powstańców Wielkopolskich. (MTR)

