

# Szykują grunt pod nowy wiadukt

**Znikają ostatnie fragmenty poniemieckiego wiaduktu drogowego w rejonie przebudowywanego skrzyżowania al. Wojska Polskiego z ul. Romualda Traugutta na szczecińskim Łęknie. Zdemontowany został też fragment starego toru dla tramwajów w kierunku centrum od skrzyżowania z ul. Solskiego do skrzyżowania z ul. Zaleskiego. Na tej ostatniej – po robotach przy uzbrojeniu podziemnym – teraz szykowana jest podbudowa nowej jezdni.**

Sprawdziliśmy, co się dzieje na placu inwestycji, obecnie najdroższej z realizowanych w mieście, a która ma już 9-miesięczne opóźnienie.

Przez ostatnie tygodnie buldożery kruszyły tam konstrukcję nad pasem ziemi przyległym do skarpy po wcześniej już zdemontowanych torach, biegnącej łukiem w obniżeniu terenu magistrali kolejowej. Po wzniesieniu nowego wiaduktu pod nim znajdować się będzie kolejny pas tzw. trasy średnicowej od skrzyżowania ulic Arkońskiej i Wszystkich Świętych w kierunku obrzeży Pogodna w stronę skrzyżowania z ul. Witkiewicza. Tam trwają częściowo już prace ziemne.

Głębokie wykopy pod nowe instalacje uzbrojenia podziemnego wymusiły całkowite zamknięcie ruchu dla samochodów na skrzyżowaniu ulic Sienkiewicza i Lindego, tuż przy pasie już rozebranego

starego torowiska dla pociągów. Jednym nowym torem magistrali kolejowej po nowym śladzie, przesuniętej w stronę skrzyżowania ulic Zaleskiego i po skraju parku Briksa z Leszczyńskiego od dłuższego czasu pociągi mogą kursować bez przeszkód. Drugi tor jest wciąż w budowie.

Kształtów zaczęła nabierać również jezdnia samej ul. Zaleskiego, gdzie od wczesnej wiosny prowadzone były roboty ziemne pod nowe uzbrojenie, w tym przy układaniu sieci kanalizacyjnej. Kawatek po kawałku przybywa nowych krawężników, na łuku skrzyżowania z al. Wojska Polskiego, na zamkniętym nadal dla ruchu odcinku nitki jezdni w kierunku centrum i poboczu w pasie chodnika i przy dojściu do skweru Telesfora Badetki też ruszyły prace ziemne i przy usypywaniu warstw podbudowy.



Przebudowa węzła Łękno

Przypomnijmy, że węzeł Łękno i odcinek trasy średnicowej realizowane od dwóch lat jedno z największych i ważniejszych przedsięwzięć drogowych w obecnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Po ukończeniu ma pełnić funkcję jednego z centrów przesiadkowych na przyszłej trasie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Wykonawcą inwestycji jest konsorcjum spółek ROVER INFRA-STRUCTURAS i ROVERPOL. Całkowity jej koszt obecnie, czyli

po najnowszym aneksie datowanym na ostatni dzień września br., przekroczył już 137 116 000 zł. Według pierwotnego zapisu umowy z miastem i zarazem tej zaofferowanej w przetargu miał to być wydatek na poziomie ponad 128 988 000 zł. Dokładnie 22 bm. upłynął termin, w jakim zadanie miało być według zapisów tegoż kontraktu, ukończone. Najpierw miasto zgodziło się na termin o trzy miesiące dłuższy, by w czerwcu zgodzić się na jeszcze bardziej

wydłużony termin realizacji, bo aż do 33 miesięcy i 15 dni. Jednym z powodów poślizgu było zaskoczenie na placu budowy warunkami gruntowo-wodnymi, a w konsekwencji koniecznością dokonania korekt projektów i wykonania robót dodatkowych. Co oznacza, że w optymistycznym wariantcie cała inwestycja powinna być ukończona do sierpnia przyszłego roku.

Na sfinansowanie zabezpieczona jest dotacja z puli środków na zrównoważoną multimodalną mobilność miejską i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu w ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Transportowych dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kwocie 73 mln zł. Roboty w zakresie branży kolejowej objęte zostały dofinansowaniem w ramach projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” z puli funduszy przeznaczonych na rozwój transportu kolejowego w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 na poziomie 12 832 309 zł. ©©

Tekst i fot.  
Miroslaw WINCONEK