

Kolejarze planują remont wiaduktu na trasie na Kępę Parnicką. Czy to udroźni jedyny dojazd na wyspę?

ANDRZEJ KBAŚNICKI JR 20 lutego 2020 | 07:22



Wiadukt kolejowy nad ulicą Heyki (Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Gazeta)

Najpierw nie było takich planów, teraz jednak są. PKP Polskie Linie Kolejowe przygotowują projekt remontu wiaduktu, pod którym jest jedyna ulica prowadząca na Kępę Parnicką.

Wiadukt to wąskie gardło na trasie na Kępę Parnicką. Jest za niski i za wąski, by mógł się tam odbywać swobodny ruch dużych pojazdów. Ledwo mieszczą się pod nim autobusy PKS Szczecin, który na tej wyspie ma swoją bazę. Od stanu dojazdu zależy tak naprawdę przyszłość tej części Szczecina. Na razie pojawił się tu jeden konkretny inwestor – deweloper Siemaszko, który chce postawić nad Odrą zespół apartamentowców. Los inwestycji w dużej mierze zależy jednak od tego, czy na wyspę da się jakoś sensownie dojechać.

Co chce zrobić PKP PLK?

Wiadukt nie jest jednak jedyną przeszkodą. Rozpada się sąsiadujący z nim Most Zielony. Komunikację z wyspą utrudnia też obecny układ dróg na Międzydorzcu i Łasztowni. Ten problem ma być rozwiązany w ramach dużego projektu modernizacji układu drogowego na Łasztowni. Obejmie on także Most Zielony. Tyle, że przedsięwzięcie skończy się zaraz za owym mostem.

A co z wiaduktem, którym przejeżdżają pociągi między stacjami Szczecin Główny i Port Centralny? Śledząc planowane zmiany w rozkładzie jazdy otrzymaliśmy informację, że może on być w rozkładzie jazdy na przełomie 2020/2021 zamknięty w całości lub częściowo. To zwiastun poważniejszych prac.

Obecnie jesteśmy na etapie przygotowywania projektu, który określi szczegółowy zakres prac, jakie zostaną zrealizowane w ramach planowanej modernizacji wiaduktu kolejowego nad ul. Heyki w Szczecinie – potwierdza Radosław Śledziński z zespołu prasowego PKP PLK. – Dokument powinien być gotowy jesienią. Na obiekcie planujemy m.in. ułożenie nowej nawierzchni, renowację mostownic oraz regulację sieci trakcyjnej. Planowane prace zapewnią możliwość sprawnego i bezpiecznego ruchu pociągów. Inwestycję chcemy realizować w przyszłym roku etapami tak, by utrzymać możliwość przejazdu składów po jednym torze. Koszty i szczegółowe informacje na ten temat będziemy znali po zakończeniu prac projektowych.

Wiaduktu podwyższyć się nie da

PKP PLK nie będzie go więc oczywiście podwyższać, bo rzędna torów musi być taka jak na pobliskim moście nad Parnicą i Odrą. To oznacza, że ze strony PKP PLK nie będzie prac, które oznaczają np. „pogłębienie” przejazdu pod konstrukcją. To już ewentualne zadanie miasta. Czy w świetle planów kolejarzy, magistrat zdecydowałby się o rozszerzenie inwestycji o takie udrożnienie przejazdu? Informację o planach PKP PLK, które o tej porze nie wychodziły poza spółkę, prześlemy do Urzędu Miasta z prośbą o komentarz.

Dobra wiadomość jest taka, że prace z pewnością zakończą się przed uruchomieniem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, której nowy przystanek ma

zresztą powstać m.in. przy wiadukcie. SKM nie zaliczy więc już na wstępie perturbacji z powodu prac na wiadukcie.