

**Co się wydarzy na szczytach torach?**



**Niewiele dzieć się będzie w 2017 r. na szczecińskich torach, jeśli chodzi o inwestycje i generalne przebudowy. Nie licząc bieżących, doraźnych napraw i fastryg na trasach. A jedyny większy remont szykuje się nie na jednym choćby z najbardziej wystużonych szlaków, lecz na tym, który należy do nowszych, bo tramwaje jeżdżą nim dopiero nieco ponad dekadę. Prawdziwa rewolucja torowa – jak zapewniają jednak decydenci w magistracie i przedstawiciele spółki Tramwaje Szczecińskie – ruszyć powinna za to w latach następnych.**

Dzieć się będzie – póki co – sporo, ale na papierze. Tylko w tym roku z budżetu miasta wydanych ma być 6,8 mln zł na opracowanie zleconych jeszcze w minionym roku przez szczeciński magistrat dokumentacji projektowo-kosztorysowych z pozwoleniami na budowę 10 konkretnych torowych inwestycji wartych w przybliżeniu łącznie ponad 235 mln zł. Ich realizacja jest planowana, tyle że z perspektywą do 2023 roku. A chodzi o przebudowę torowisk wraz z sieciami trakcyjnymi: od al. Niepodległości przez pl. Żołnierza Polskiego, al. Wyzwolenia i pl. Rodła do ronda Jerzego Giedroycia, w ulicach Hugona Kołłątaja i Adama Asnyka do pętli na Niebuszewie, od pl. Żołnierza Polskiego przez pl. Hołdu Pruskiego, ul. Matejki po

odcinek ul. Józefa Piłsudskiego do pl. Rodła, w al. Powstańców Wielkopolskich z pętlą Pomorzany, w ul. Mickiewicza od mostu Akademickiego do skrzyżowania z ul. Brzozowskiego w obrębie pl. Szarych Szeregów, w węźle u zbiegu ulic Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Jana z Kolna i Nabrzeża Wieleckiego i dalej na wysokości ulic: Podwale – Krzysztofa Kolumba – Chmielewskiego – Smolańskiej – Budziszyskiej do rozjazdów przed pętlą Pomorzany, w ul. Nowej od wiaduktu kolejowego przez pl. Ratuszowy i ul. Dworcowa na wysokości hotelu Novotel wraz z dodatkową relacją pod wiaduktem i ul. Jagiellońskiej od al. Bohaterów Warszawy do al. Piastów. Do tego jeszcze rozbudowa, modernizacja zajezdni na Go-

łecinie wraz z przebudową całego układu torowo-drogowego w jej rejonie od ul. Wiszesława, jak też remont podstacji prostownikowej „Kolumba” i budowa podstacji prostownikowej „Chmielewskiego”.

– Szykujemy się do poważnej rewolucji w komunikacji szynowej – stwierdził Krystian Wawrzyniak, prezes Tramwajów Szczecińskich, która ma w imieniu miasta jako pełnomocnik odpowiadać za organizację przetargów na wykonawców tych wszystkich inwestycji i nadzorować ich realizację, który w czwartek opowiadał o nich radnym z komisji ds. gospodarki komunalnej, rewitalizacji i ochrony środowiska. – Zakładamy, że w przyszłym roku ogłosimy większość przetargów, a pod koniec 2018 r. mogłyby się rozpocząć pierwsze inwestycje. W tym roku planujemy jeden przetarg na wykonawcę jednej ze stacji zasilania.

A co w tym roku? Wydatki na infrastrukturę torową miasta na rok 2017 skrojone zostały na kwotę 4 264 855 zł. To środki zapisane w budżecie Szczecina w dyspozycji Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska. Lista pozycji

do wykonania jest krótka. Za te pieniądze mają być przebudowane dwie linie kablowe średniego napięcia między podstacjami prostownikowymi „Kolumba” i „Piesza” oraz „Kolumba” i „Kaszubska”. Nadto przewidziany jest remont sieci trakcyjnej i słupów trakcyjnych (malowanie, piaskowanie w ulicach: Ludowej, Wieszława, Światowida, Wyszyńskiego i Antosiewicza) w liczbie 330 sztuk. Do tego modernizacja najazdowych sygnalizacji tramwajowych (liczba zwoznic 4).

Wykaz robót w 2017 r. uzupełnia remont stosunkowo nowego torowiska w ul. Krzywoustego, bo na zmodernizowanym nieco ponad dekadę temu jej odcinku od pl. Zwycięstwa do pl. Tadeusza Kościuszki, wraz z uzupełnieniem ubytków podbudowy przy szynach.

W sumie długość toru pojedynczego przeznaczonego do napraw – 684 m.

Torowisko w ul. Krzywoustego wybudowane zostało od podstaw przy okazji przebudowy ulicy w 2005 roku. Było jednym z pierwszych, na którym zastosowano wówczas m.in. gumowe izolacje i osłony, by zmniejszyć hałas i wibracje. Wymiana torowiska była częścią inwestycji sfinansowanej dotacją z przedakcesyjnego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Po 12 latach eksploatacji te – w realiach Szczecina – nowinki już niewiele dają. Gumowa izolacja zdążyła się rozpaść, wzdłuż szyn powstały pokaźnej wielkości ubytki, zużyły się też łączenia szyn, co objawia się podczas jazdy składów charakterystycznym głośnym i nieznośnym stukotem. ©P

**Tekst i fot.**  
**Mirosław WINCONEK**

