



Widać postęp prac przy przebudowie ul. Władysława Szafera i budowie torowiska na nowej trasie tramwajów.

Przebudowa ul. Szafera

Tory coraz bliżej osiedla

Wylania się już z placu przebudowy ul. Władysława Szafera w Szczecinie pierwsze z czterech rond, jakie powstaną wzdłuż jej całej długości w wyniku modernizacji i przekształcenia w arterię dwujezdniową z rozdzielonym torowiskiem tramwajowym. Mowa o rondzie Szczecińskich Olimpijczyków, gdzie w nowym śladzie będzie się ono łączyć z ul. Tadeusza Zawadzkiego. Układanie i spawanie szyn na odcinku od nowego przystanku tuż przy rondzie im. Jana Olszewskiego do osiedla trwa od ponad dwóch tygodni. Kolejne odcinki szyn czekają na montaż.

Do tego zadania – tak jak wcześniej na urządzonym już nowym odcinku trasy przebudowanej ul. Arkońskiej od pętli Las Arkoński do al. Wojska Polskiego – Eurovia Polska SA zatrudniła jako podwykonawcę sprawdzoną już i doświadczoną w tego rodzaju specjalistycznych robotach firmę Stanled ze Stargardu. Po zespawaniu przy użyciu metody termitowej okładane są specjalną warstwą profilowanej otuliny z gumy. W roli podwykonawców na placu przebudowy są także budowlancy z spółek ZIB Niedosiał, PU-T KML czy firmy Tech-Kan.

Równocześnie od ponad miesiąca trwają prace ziemne przy usypywaniu i utwardzaniu kolejnych warstw konstrukcyjnych podbudowy poszczególnych dotąd wytyczonych pasów jezdni i wydzielonego torowiska aż do wysokości hali i skrzyżowania z ul. Franciszka Jarzyńskiego. Dochodzące do niej na luku z ul. Władysława Szafera niewielkie wyniesienie, na którym jest częściowo pas chodnika i teren parkingu obok placu zabaw przy hali, zostało wzmocnione przez ustawienie tam odcinków muru oporowego. Podobne zabezpieczenia wykonane zostały w rejonie przebudowywanego skrzyżowania ul. Władysława Szafera z ul.

Eugeniusza Romera. To miejsca, w których mają być urządzone kolejne ronda.

Natomiast w pasie ziemi po starym chodniku i jezdni, którą jeszcze do niedawna pokonywały regularnie autobusy komunikacji miejskiej (linii nr 80), a teraz wyłączonej z ruchu, kontynuowane są wykopy. W rowach na głębokości do kilku metrów trwa układanie kolejnych fragmentów podziemnych instalacji, w tym sieci kanalizacyjnej. Po wycofaniu autobusów linii nr 80 na przełomie kwietnia i maja rozpoczęła się rozbiórka starej nawierzchni jezdni u zbiegu ul. Tadeusza Zawadzkiego z pobliską ul. Litewską, a teraz trwają tam prace przy uzbrajaniu terenu w instalacje i usypywaniu warstw podbudowy jezdni. Co oznacza, że na czas przebudowy przez kolejne tygodnie od strony osiedla przejazd nimi jest zablokowany w obu kierunkach. Wjeżdżając w ul. Litewską od skrzyżowania z ul. Unii Lubelskiej, kierowcy mogą dojechać nią co najwyżej do pobliskiej myjni przy działkach. Na ul. Tadeusza Zawadzkiego na blokadę wjazdu w ul. Litewską natkną się tuż za nieczynnym przystankiem autobusów i mogą jedynie zawrócić, korzystając z dojazdów do parkingów, które znajdują się

naprzeciwko przed blokami i obok rynku Szafera.

W maju w rejonie przyszłej pętli tramwajowo-autobusowej ruszyły również prace przy uzbrajaniu tego rozległego pasa ziemi w elementy uzbrojenia technicznego. Ten rejon po dawnym garażowisku blaszaków, obok strzelnicy garnizonowej Krzekowo i terenów poligonowych, znajdujący się po sąsiedzku jednostki wojskowej, obecnie przypomina wielką piaskownicę. Nim drogowcy przystąpili tam do uzbrajania gruntu, trzeba było go odgruzować i oczyścić, a następnie wzdłuż betonowej drogi biegnącej przy terenach wojskowych na długości kilkuset metrów trzeba było wzniesić z betonowych elementów mur oporowy mierzący od ok. 50 cm do ponad 2 metrów wysokości. Na tak przygotowany plac wywrotki zwoziły piasek, spychacze go rozgarniały i z użyciem walców był on zagęszczany i stabilizowany jako warstwa przyszłej podbudowy nawierzchni w rejonie pętli z pasami dojazdowymi do niej i pasami nowych jezdni wraz z torowiskiem w kierunku Krzekowa.

Koszt inwestycji to 125 190 424,45 zł brutto. Nadzór nad realizacją kontraktu sprawuje spółka Tramwaje Szczecińskie, której powierzono funkcję zastępstwa inwestorskiego oraz funkcję inżyniera kontraktu. Zadanie powinno być zrealizowane – do czego Eurovia Polska SA zobowiązała się w umowie podpisanej z miastem 22 października ub. r. – w terminie nie dłuższym niż 18 miesięcy, tj. do kwietnia przyszłego roku. ©©

Tekst i fot.

Mirosław WINCONEK