



Skomplikowane roboty, wielkie pieniądze

Szybki tramwaj, czyli premetro

Szybki tramwaj do Słonecznego. Wcześniej czy później zamierzenia takie trzeba zrealizować. A będzie to, po Trasie Zamkowej, największa szczecińska inwestycja komunikacyjna. Traktowana zresztą przez projektodawców jako przyszłe metro, biegnące przez całe miasto, aż ku Policom, obsługujące największe rejony zamieszkania i pracy szczecińskiej aglomeracji. Właśnie Szczeciński Szybki Tramwaj (tak został nazwany) ma stanowić pierwszy odcinek tego metra. Ściślej mówiąc, tak zaprojektowany i zbudowany, by, gdy zajdzie potrzeba, mógł być łatwo adaptowany na to metro. Długość trasy od Słonecznego do Basenu Górniczego — osiem kilometrów. Orientacyjny koszt budowy — dziesięć do trzynastu miliardów złotych. Potrzebnych nowych tras mają początkowo kursować pociągi składające się z czterech najnowszych typu wagonów tramwajowych, a później specjalnie zaprojektowane wozy lub adaptowany tabor kolei podziemnej. Główne korzyści: bezkolizyjny przebieg trasy, a w związku z tym zwiększenie szybkości jazdy tramwajowych pociągów do 40 km na godzinę (obecnie, średnia wynosi 13 km). Całe przedsięwzięcie podzielono na trzy etapy.

Najpierw zajezdnia „Kijewo”

Projektanci powiadają, że realizację tej wielkiej inwestycji należy rozpocząć od budowy zajezdni w Kijewie, w pobliżu autostrady. Argument prosty: żeby SST mógł

sprawnie funkcjonować musi mieć zaplecze techniczne. I to nie byle jakie. Wszak przewiduje się, że trasa obsługiwać będzie 25 pociągów po cztery wagony każdy. A więc 100 wagonów w ruchu. A przewożąc wskaźnik tzw gotowości technicznej całego taboru w wysokości 80 proc., zajezdnia musi być obliczona na co najmniej 125 wagonów.

Trzeba przy tym mieć na względzie szereg innych uwarunkowań technicznych. I tak np. z uwagi na nietypowy przebieg SST (estakady, tunele), nie będzie możliwe konserwowanie torowisk i sieci oraz szybkie usuwanie ewentualnych awarii przy użyciu dotychczasowego sprzętu. Należy więc przewidzieć skonstruowanie i wyposażenie specjalnego pociągu technicznego.

Realizacyjny etap drugi SST, to budowa linii tramwajowej od Słonecznego do ul. Eskadrowej. Trasę zaprojektowano w sąsiedztwie istniejącej linii kolejowej Sobieradz — Szczecin-Dąbie, we wspólnym głębokim wykopie. Takie właśnie usytuowanie obu linii pozwoliło na bezkolizyjne powiązanie z układem drogowym, dogodną lokalizację przystanków i dworców przesiadkowych. Na wysokości ul. Jasnej (patrząc w stronę centrum) obie linie się rozchodzą. SST po biegnie nasypem po obrzeżu lotniska i ogródków działkowych. Dalej, estakadami i przez most na Regalicy do Basenu Górniczego. Roboty przy tym huk. Bo to nie tylko tory. Wymienię jedynie podsta-

wowe obiekty „towarzyszące”. Więc estakada między ul. Batalionów Chłopskich a wiaduktem kolejowym, wiadukty nad ulicami Batalionów Chłopskich i Hangarową, wiadukt-wjazd na lotnisko, wiadukty i dworce nad ulicami Jasną, Łubinową i Dąbską. Ze względu na strukturę gruntu, wszystkie obiekty muszą być posadowione na palach. Dodajmy do tego szereg obiektów związanych z trasą, m.in. kładki dla pieszych, kanalizacja deszczowa, zielen, drogi. A i to jeszcze nie wszystko. Trzeba będzie przebudować kolidujące z trasą sieć gazową i elektryczną, kanał gazowy, magistralę ciepłą. Na dodatek obniżyć linię kolejową Sobieradz — Dąbie na długości trzech i pół kilometra.

Most na Regalicy — etap trzeci

Według założeń, etapem trzecim inwestycji ma być budowa mostu drogowo-tramwajowego na Regalicy, estakady i tory od ul. Eskadrowej do Basenu Górniczego. I takie właśnie „etapowanie” budzi kontrowersje. Już niejedna przecież inwestycja utknęła na zawsze na którymś tam etapie.

A w tym konkretnym przypadku, zakończony pętlą na ul. Eskadrowej, SST nie spełni swojej roli. Tutaj pasażerowie będą się musieli przesiadać do autobusów. A na Basenie Górniczym druga przesiadka. Wiadomo, że inwestycja droga, więc tym bardziej powinna dać odpowiednie efekty.