

Przebudowa na raty

W CIENIU generalnej przebudowy w zajezdni Pogodno niemal równolegle, bo od listopada minionego roku, trwa na mniejszą skalę inwestycja w starszej od niej drugiej z czynnych baz taboru tramwajowego na szczecińskim Gołęczynie. Odciążana i wzmocniana jest konstrukcja nośna jednej z hal. Zyska ona nowy dach. Konserwację i lifting „odmładzający” przechodzą też filary konstrukcji środkowej, zabytkowej hali kompleksu.



Nim doczeka się pierwszej po II wojnie światowej kompleksowej modernizacji i rozbudowy, zajezdnia przy ul. Wiszesława przechodzi właśnie lifting. Jak podkreśla Romuald Świerczak, kierownik bazy, to ledwie część zakresu robót najpilniejszych, by nadal można było ją bezpiecznie eksploatować.

Fot. Mirosław WINCONEK

– TO część robót najpilniejszych, jakie można było wydzielić do wykonania i zlecić w pierwszej kolejności z pełnego zakresu planowanej modernizacji zajezdni – informuje Romuald Świerczak, kierownik bazy przy ul. Wiszesława.

W hali z torami 8-12 konstrukcja jest odciążana, sam jej dach będzie lżejszy, z blachy. Do tej pory zdjęte zostało z niej w większości stare wypełnienie poszycia z cegły. Samo wnętrze hali będzie lepiej doświetlone po montażu w dachu nowego świetlika z materiału ogniotrwałych. Elementy nośne konstrukcji hali i przy okazji najstarszej z nich, tej z torami 1-7, już częściowo skorodowane, są poddawane konserwacji, a filary dodatkowo wzmocniane specjalnymi opaskami żelbetowymi.

Roboty wykonuje PPUH „Dom-Gaz” z Częstochowy, specjalizująca się w montażu i remontach konstrukcji stalowych. Koszt zlecenia to niespełna 1,2 mln zł brutto. Umowa, uwzględniająca aneks o wydłużeniu terminu realizacji, przewidywała, że prace zakończą się w połowie maja. Jak zaznacza jednak Krystyna Garońska, zastępca dyrektora ds. inwestycji spółki Tramwaje Szczecińskie, niewykluczone, że z uwagi na technologię wykonywania części robót w tak wiekowym obiekcie, ich zakończenia należy spodziewać się jeszcze później.

Spółka „Tramwaje Szczecińskie” latem 2013 r. ogłosiła przetarg na projekt budowlano-wykonawczy całej inwestycji wraz z kompleksową moderni-

zacją i rozbudową zajezdni przy ul. Wiszesława. Ta – co warto przypomnieć – działa od 1898 roku (wówczas poza granicami Szczecina) i była pierwszą bazą ery elektrycznej. Zastąpiła położoną nieco na południe zajezdnią konną przy obecnej ul. Dębogórskiej. Na co dzień stacjonują w niej 42 dwuwagonowe składy. Część taboru, który wymaga napraw bieżących lub większych remontów zajmuje w niej też stanowiska albo trafia do warsztatów przy ul. Klonowica.

– Projekt budowlano-wykonawczy całej inwestycji z koncepcją kompleksowej modernizacji i rozbudowy zajezdni przy ul. Wiszesława mamy gotowy. Wykonała je wrocławska firma Systra. W osobnym przetargu w drugiej połowie tego roku zamierzamy zlecić dokumentację projektową rozwiązania drogowego z układem torowym w ul. Wiszesława – informuje dyrektor Gawrońska. – Liczymy, że wreszcie znajdzie się fundusze i na to duże zadanie, w tym środki z nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020.

Plan zakłada docelowo m.in. korektę luków torów w samej jezdni ul. Wiszesława ze względu na zbyt mały ich promień. W przyszłości miałyby też stanąć dodatkowa hala z dwoma torami i zaplecze socjalno-biurowe. Z uwagi na fakt, że zajezdnia jest budowlą typu czołowego teraz tramwaje robią nawrót aż przez pętlę na Gocławiu lub przetaczane są z konieczności na ulicy, co stwarza niebezpieczeństwo. Manewry odbywają się na drodze, którą regularnie pokonują TIR-y. Zajezdnia usytuowana jest tuż za zakrętem, a widoczność przy dojeździe do niej od Gocławia ogranicza kamienica (za nią zajezdnia jest praktycznie schowana). Dobudowany miałby być ponadto tor zewnętrzny, którym tramwaje mogłyby – po zjeździe z trasy – nawracać nowym wyjazdem w ul. Wiszesława, co wyeliminowałoby manewry na jezdni.

Mirosław WINCONEK