

TRASA TRAMWAJU DO POPRAWKI

Dwa lata po zbudowaniu linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju trzeba przebudować fragment torowiska ze słynnym zakrętem „arcybiskupa”. **Przez siedem, a może i dziewięć dni tramwaje na ul. Turkusową nie pojadą. Kto za to zapłaci?**

ANDRZEJ KRAŚNICKI JR

Miasto właśnie ogłosiło przetarg na te prace. Oficjalna nazwa przetargu to „Korekta układu torowiska pod wiaduktem w ciągu ul. Hangarowej w Szczecinie w ramach budowy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju”. Termin składania ofert mija 19 września. Z projektu, jaki jest dostępny w dokumentacji przetargowej, wynika, że chodzi o „wprowadzenie niewielkich korekt geometryczno-konstrukcyjnych w torach tramwajowych w rejonie wiaduktu Hangarowa”.

O co chodzi? O miejsce, gdzie tramwaje jadące od strony lewobrzeża wjeżdżają w zakręt i betonową rynnę. Łuk jest bardzo ostry. Już podczas pierwszych testów w sierpniu 2015 roku okazało się, że dzieje się w tym miejscu coś niepokojącego. Jadącym „projektową” prędkością, czyli 55 km na godzinę, tramwajem przy wyjściu z łuku mocno szarpnęło.

Później okazało się, że to nie problem tramwaju Tatra (który był pierwszym testerem linii SST). Tak samo szarpało Swingiem. Owo szarpnięcie spowodowało arcybiskupa Andrzeja Dziegę, uczestnika pierwszego oficjalnego przejazdu, do wyrażenia zadowolenia, że pasażerowie będą tu wołać „O Boże!”.



Niebezpieczny zakręt na trasie SST

W lipcu 2016 roku okazało się, że coś w tym miejscu faktycznie jest nie tak. Szyny się wygięły. W opinii przygotowanej przez firmę Strabag (budującej SST) napisano, że szyny wygięły się na skutek wysokiej temperatury i dużej siły odśrodkowej generowanej przez przejeżdżające tramwaje. Zakręt jest najostriejszy na trasie.

Łuk na torze prowadzącym w przeciwną stronę jest łagodniejszy, na nim tory nie uległy uszkodzeniu. Wysoką temperaturę szyn tłumaczono specyficznym „mikroklimatem” panującym w rynnie.

Po naprawie tramwaje nie wróciły już jednak do projektowej prędkości. Dziś jeżdżą tu tylko 30 km na godzinę.

Dlaczego łuk okazał się feralny? Dlaczego tramwajami szarpało, a szyny się wygięły? We wspomnianej dokumentacji przetargowej jest dokument z narady przedstawicieli magistratu, Tramwajów Szczecińskich, firmy Strabag i inżyniera kontraktu. Narada odbyła się 9 grudnia 2016 roku. Mariusz Sobczyk, przedstawiciel pro-

jektanta, nie był w stanie „jednoznacznie stwierdzić przyczyn zaistniałej sytuacji”. Zasugerował jedynie, że tory należy „odprężyć” i zastosować tzw. urządzenia wyrównawcze, które niwelują kurczenie się i rozkurczanie stali na skutek wahań temperatury.

Tak też się stanie. Z dokumentacji przetargowej wynika, że owe urządzenia zostaną zamontowane. Skorygowana ma być też geometria torów „dla poprawy komfortu podróży i mniejszego obciążenia torowiska”.

Harmonogram prac zakłada, że trasę tramwajową trzeba będzie zamknąć na siedem dni. Natomiast jeśli dojdzie też do zmiany przebiegu torowiska, konieczne będą dodatkowe dwa dni na wymianę podwieszni sieci trakcyjnej. Wiadomo już też, że o powrocie do 55 km na godzinę w tym miejscu nie ma mowy. Nowe założenie projektowe to 40 km na godzinę.

Nie wiadomo jeszcze, kiedy prace zostaną przeprowadzone, bo to wymaga nie tylko rozstrzygnięcia przetargu, ale także odpowiednich warunków atmosferycznych.

Ogłoszenie przetargu przez magistrat oznacza, że to miasto pokryje koszty „korekty”. Czy tak będzie? Dlaczego to Szczecin ma płacić za poprawki nowej linii? Takie pytania zadaliśmy urzędowni miasta. Czekamy na odpowiedź. ◉