

Szybkie tramwaje projektuje się dla Poznania

INFORMACJA WŁASNA

Jeszcze wiele czasu upły- nie zanim pierwsze wozy wy- jadą na trasę szybkiego tram- waju w Poznaniu, bo dopie- ro nabiera ona kształtów, jed- nak daleko już zaawansowa- ne są przygotowania do bu- dowy taboru. Takiego, który docelowo będzie na tej trasie wozil poznańiaków. Początko- wo bowiem przewidziany jest zwykły tabor tramwajowy, po niedużych przeróbkach.

Jak zatem wyglądać ma ów specjalny tramwaj? Od kilku lat koncypują nad tym spe- cjaliści także z Poznania. Kon- kretnie z Ośrodka Badawczo- Rozwojowego Pojazdów Szy- nowych. I oto jest obecnie go- towy projekt wstępny wraz z dokumentacją na kilka pro- totypowych elementów. Pierw- sze trzy wagony przewiduje się wykonać na początku lat dziewięćdziesiątych i będzie to „przetarcie” do seryjnej produkcji tego taboru. Pod- jąć się jej ma wrocławski „Pafawag”.

Z koncepcji przygotowanej w poznańskim ośrodku wyni- ka, że w dwuwagonowym ze- stawie znajdzie się 86 miejsc do siedzenia i wnętrze pomie- ści też około 300 osób „na stojąco”. Takj wagon będzie miał 8 drzwi (po 4 z każdej strony) i łącznie ponad 38 m długości. Przewiduje się, że po trasie pojedzie z maksymalną prędkością 35 km na godzinę. (bop)

GŁOS WIELKOPOLSKI

Nr 227 (13 219) ▲ Wyd. 1

Poznań,

Ukazuje się od 16 lutego 1945

1987-09-30 środa

GŁOS

Tunelem czy w wykopie do Moraska?

W przyszłym roku PST wyjdzie spod ziemi

INFORMACJA WŁASNA

Postronny obserwator cią- gnącej się od początku lat o- siemdziesiątych budowy Poz- nańskiego Szybkiego Tramwa- ju (PST) przestał już dawno się podniecać wizją rychłej przejażdżki od Mostu Teatral- nego do Winograd czy na Piątkowo. Tymczasem człon- kowie Społecznej Rady Budo- wy PST „dojechali” wczoraj już do Moraska. ²Rozważano przebieg drugiego, 4,5-kilome- trowego odcinka PST między Piątkowem a Moraskiem, z perspektywą przerzucenia szybkiego tramwaju przez Wartę do Miekowa i Owinsk.

— Wyboru należy dokonać pomiędzy trzema wariantami — powiedział Stanisław Gło- wacki z Poznańskiego Biura Projektów Dróg i Mostów. Pierwszy to tramwaj w wy- kopie i częściowo na nasypie, za cenę (według dzisiejszych kosztów) 6 miliardów złotych. Drugi to częściowe, w sąsiedztwie gęstej zabudowy, puszczenie PST w tunelu — za 13 miliardów. Wariant trzeci to pre-metro całkowicie w tune- lu, za minimum 20 mld zł.

— Obawiam się, że w pierw- szej, najtańszej kalkulacji nie uwzględniono kosztu ziemi, na szerokim pasie ochronnym wzdłuż wykopu, która byłaby wyłączona z zabudowy — zauważył architekt miejski Zdzisław Machowina. Poparł

³wicewojewoda poznański Bogdan Zastawny — przewod- niczący rady budowy PST i wnioskował, aby koniecznie brać pod uwagę całość kosz- tów zabudowy Moraska, a nie tylko minimalizować wy- datki na tramwaj.

Podczas wczorajszego posie- dzenia rada oceniła tegorocz- ny przebieg prac na PST. Nie- stety są obawy, czy do końca roku uda się wykonać roboty wartości 700 milionów złotych, które to pieniądze, po raz pierwszy z budżetu centralne- go, na początku tego roku wydawały się dalece nie za- spokojając apetytów budowni- czych PST. Tymczasem do końca sierpnia „przerobiono” tylko połowę tej kwoty. Nie- wykorzystanie tych pieniędzy byłoby kompromitacją dla poznańskich budowlanych, zwłaszcza, że miasto i województwo wystąpiło do władz centralnych o 1,5 miliarda zło- tych na finansowanie przy- szłorocznych prac.

W 1988 roku ta ślimacząca się inwestycja — dla Pozna- nia najważniejsza obok rozbudowy elektrociepłowni Karo- lin — ma szansę wreszcie wyjść z ziemi. Powinny zo- stać zakończone cztery wia- dukty, a także tunele i kład- ki dla pieszych, dalece za- awansowana estakada nad Bogdanką. (tt)