

Zmiany na trasie do i z Dworca Głównego PKP już weszły w życie. Przebudowa po 26 latach i ciekawa historia [ZDJĘCIA]

Andrzej Kraśnicki jr, 06.05.2023, 16:07

**Jadąc z centrum w kierunku Dworca Głównego, nie dojedziecie już tam ulicą Dworcową i Nową. W sobotę wprowadzone zostały dość istotne zmiany w organizacji ruchu w tej części Szczecina. Przy okazji warto wrócić do pewnych ciekawostek z przeszłości i zapomnianych już zdjęć.**

To wszystko w związku z następnym etapem modernizacji torów tramwajowych, który wkracza na kolejną część placu Tobruckiego. Do tej pory rozkopany był jedynie fragment ul. Dworcowej między skrzyżowaniem z ul. Nową (w pobliżu cokołu z kotwicą) a nadodrzańskim bulwarem. Teraz firma ZUE zabiera się za ulicę Nową, a także kolejny fragment ul. Dworcowej, tym razem do skrzyżowania z ul. Korzeniowskiego.

## Co się tu działo w latach 1996-1997

Warto w tym miejscu wrócić do niezbyt odległej przeszłości. Torowisko i jezdnia ul. Dworcowej i Nowej, które będą teraz demontowane i budowane od podstaw, przechodziły ostatnią modernizację na przełomie lat 1996-1997. Do tego czasu jezdnia była tu brukowa, a wbudowane w nią szyny tworzyły przedwojenny układ, który charakteryzował się bliskim ułożeniem torów prowadzących w przeciwnych kierunkach. To pozwalało na bezpieczne minięcie się tramwajów typu N z lat 50., ale już nie nowszych typu 105N czy też przegubowych 102N.

Nie to było jednak powodem rozpoczętej jesienią 1996 roku modernizacji. Przyczyną było odkrycie fatalnego stanu sąsiedniej ulicy Wyszyńskiego, a konkretnie jej infrastruktury podziemnej, będącej mieszanką jeszcze tej poniemieckiej i polskiej z lat 50., kiedy ówczesna ul. Wielka była

odbudowywana z powojennych gruzów, ale w nowej, szerszej wersji. Ponieważ istniało ryzyko, że jeden z kolektorów w końcu nie wytrzyma i zawali się pod naciskiem tramwajów jadących po wyeksploatowanych już szynach, zapadła najpierw decyzja o ograniczeniu prędkości do 20 km na godzinę. Następnym krokiem była decyzja o kompleksowej przebudowie ul. Wyszyńskiego wraz z całą infrastrukturą podziemną. Jasne było przy tym, że ulica musi zostać na ten czas całkowicie wyłączona z ruchu.

Rolę objazdu miał spełniać ciąg ulic Dworcowa-Nowa, ale brukowana nawierzchnia z również wyeksploatowanym torowiskiem zupełnie się do tego nie nadawała. Stąd decyzja o tym, by najpierw przeprowadzić remont jej nawierzchni i torów.



Przebudowa ulicy Dworcowej w 1996 roku Andrzej Kraśnicki jr



Przebudowa ulicy Dworcowej w 1996 roku Andrzej Kraśnicki jr



Przebudowa ulicy Dworcowej i Nowej w 1996 roku Andrzej Kraśnicki jr

Prace były prowadzone dość pospiesznie i z wykorzystaniem technologii pamiętającej lata 70. i 80. wieku, czyli z wykorzystaniem betonowych płyt między szynami. Na dodatek wykonawca prac – lokalna firma Kapri (spadkobierca Komunalnego Przedsiębiorstwa Robót Inżynieryjnych z czasów PRL) – miał poważne problemy ze sprzętem i prawidłowym ułożeniem nowej, asfaltowej nawierzchni. Fatalnie odbiło się to później na jej jakości i trwałości.

Remont ciągu ulic spełnił jednak swoje zadanie, latem 1997 roku gruntowna przebudowa ul. Wyszyńskiego mogła ruszyć. Za realizację tego kontraktu odpowiadała zapomniana już firma Przembud. Ta modernizacja była dość solidna, jezdnie i tory powstały na betonowej podbudowie, a tory ułożono w prefabrykowanych płytach. Na marginesie warto dodać, że inżynierowie oceniali trwałość ułożonego wówczas torowiska na 20 lat. Po tym, jak obecnie kiwają się na nim tramwaje, widać już upływ lat 26. I jeszcze jedna ciekawostka. Cała ulica Wyszyńskiego została gruntownie zmodernizowana, łącznie z siecią podziemną, w zaledwie cztery miesiące. Prace zaczęły się na początku lipca, a 29 października wrócił na nią ruch.

Wróćmy jednak na ul. Dworcową i Nową. Do dziś pozostały na niej ślady groźnego wypadku, do którego doszło w 1998 roku. Zjeżdżająca z góry „trójka” w postaci tramwaju zwanego Helmutem (niemiecki wóz z lat 50. XX w.) zaraz po minięciu Nowego Ratusza wypadła na zakręcie z szyn. Pojazd

przejechał w poprzek jezdni, wjechał na chodnik i zatrzymał się dopiero na słupie trakcyjnym, mocno go uszkodzając (trzeba go było rozebrać). Na szczęście obyło się bez ofiar śmiertelnych. Od tego czasu jezdni w rejonie wypadku była już kilka razy łatana, ale na krótkim fragmencie w starym asfalcie wciąż widać ślady tramwajowych kół, które wydrążyły rowki w bitumicznej nawierzchni.

#### Zmiana dojazdu na Dworzec Główny PKP w Szczecinie

W sobotę wprowadzona została nowa, tymczasowa organizacja ruchu, która zapowiada rozkopanie ulicy Nowej i kolejnego kawałka ul. Dworcowej.

Najważniejszą wiadomością jest to, że ulicą Dworcową i Nową nie dojedziemy już od strony centrum w rejon dworca PKS i ul. Owocowej. Na wysokości skrzyżowania ul. Dworcowej z ul. Korzeniowskiego mamy zapory. Dalej jest już tylko ruch jednokierunkowy na zawężonych jezdniach. Można jechać jedynie od ul. Owocowej, pod górę, w kierunku [Bramy Portowej](#).

Jednokierunkowy jest też ruch na krótkim odcinku ul. Owocowej, między ul. Księcia Świętopelka (wjazd i wyjazd z dworca PKS).

To oznacza, że chcąc dojechać na dworzec PKP, należy jadąc od strony Bramy Portowej kierować się na wprost, aż do końca ul. 3 Maja i tam skręcić w lewo, w ul. Owocową.

