

Duże zmiany w projekcie tramwaju do Mierzyna. „Mamy przystanek praktycznie w osiedlu”

Karolina Rzeszotarska wtorek, 7 października 2025 12:15



zdjęcie ilustracyjne

Przedłużenie linii tramwajowej do Osiedla za Sterem, pozostawienie tramwaju w ciągu ulicy Okulickiego, budowa mniejszej pętli, szansa na uratowanie 80 procent drzew przeznaczonych do wycinki. „Staraliśmy się zniwelować słabości tamtego rozwiązania” – mówi Michał Przepiera, zastępca prezydenta.

Nowy projekt tramwaju do Mierzyna został przedstawionym radnym podczas połączonych komisji - ds. gospodarki komunalnej, mobilności, klimatu i zwierząt oraz ds. gospodarki morskiej, rozwoju i promocji.

Krańcówka tramwajowa "Maczka"

Najważniejszą zmianą jest przedłużenie trasy o dodatkowe 400 metrów. Za nową pętlą przy Sterze tramwaje skręcałyby w prawo i dojeżdżały wzdłuż parkingu centrum handlowego do skrzyżowania z ul. Generała Maczka, na skraju dużego osiedla mieszkaniowego.

- Większość zabudowy tego osiedla będzie objęta tramwajem. To „wyciągnięcie” będzie obsługiwane tylko tramwajem dwukierunkowym, ale przy CH Ster pozostawiamy tor objazdowy, dzięki któremu będzie można zwiększyć ruch na przykład w okolicach Wszystkich Świętych – tłumaczy inżynier Maciej Sochanowski.

W okolicach osiedla zmieszczą się 3 tory. – To oznacza, że będą mogły tutaj dojeżdżać 2 linie – dodaje Michał Przepiera.

Pierwotnie tramwaje miały zatrzymywać się tylko przy CH Ster, co było jednym z głównych zarzutów w sprawie projektu z 2017 roku.

Tramwaj już nie będzie stać w korkach?

Miasto ma również w planach pozostawienie tramwaju w ciągu ulicy Okulickiego. Jak podkreśla Michał Przepiera, „jego brak byłby błędem”. W planach jest jednak przebudowa, dzięki której tramwaje będą jechać wydzielonym pasem, a co za tym idzie – nie będą stać w korkach razem z samochodami. Dla samochodów pozostanie ruch dwukierunkowy.

- Zyskujemy trasę atrakcyjną dla mieszkańców, w której tramwaj nie będzie utykać w korkach. Chcemy ją zmodernizować i uniknąć tych wszystkich uciążliwości, poczynając od złego stanu torowiska, złego stanu drogi, hałasu oraz uciążliwości związanych z wejściem w rondo Gierosa – mówi Michał Przepiera.

Już dekadę temu wjazd do ronda Gierosa został wskazany jako jedno ze szczecińskich „wąskich gardeł”. Bardzo często zdarza się, że w porannych godzinach szczytu tramwaje linii nr 8 i 10 pokonują wspomniany odcinek w ponad 15 minut.

Innym rozwiązaniem usprawniającym ruch tramwajów będzie budowa drugiego toru na istniejącym torowisku na ul. Ku Słońcu.

Przesunięcie pozwoli uratować drzewa

Miasto pozostaje przy budowie pętli autobusowo-tramwajowej przy CH Ster. Nie będzie jednak tak duża jak pierwotnie zakładano.

Dodatkowo w planach jest budowa parkingu na około 150-160 samochodów.

Zmiany w projekcie pozwolą także na uratowanie około 80 procent drzew z ul. Ku Słońcu przeznaczonych do wycinki. Pomimo, że zachowany został pomysł budowy dwukierunkowego torowiska w zielonym pasie.

- Pierwotnie torowisko było zaprojektowane centralnie między jezdniami, co oznaczało 100-procentową wycinkę. Możemy je jednak dosunąć do jezdni północnej i uratować część drzew rosnących po stronie południowej. Jest szansa na uratowanie większości – mówi inżynier Sochanowski.

„To będzie wyścig z czasem”

Jak argumentuje zastępca prezydenta Szczecina, zaproponowane rozwiązania „dają ogromną elastyczność w komunikacji tramwajowej”.

- Chcielibyśmy zacząć w 2028 roku. To będzie wyścig z czasem. W związku ze zmianami, będzie potrzebna nowa decyzja środowiskowa i zezwolenie na realizację inwestycji drogowej – dodaje.

- Zabiegaliśmy o te zmiany. Wielokrotnie słyszeliśmy, że wielu rzeczy się nie da, dziś są one możliwe. Można poprowadzić tramwaj do Mierzyna bez wycinania prawie 200 drzew. Można wprowadzić tramwaj prawie pod samego drzewa Osiedla za Sterem. I to jest dobra zmiana – mówi przewodniczący komisji ds. gospodarki komunalnej, mobilności, klimatu i zwierząt Przemysław Słowik.

Jak jednak zwraca uwagę, parking przy pętli może być przeskalowany.

- Mówię to z perspektywy dotychczasowych inwestycji. Głębokie?

Przeskalowane, wypełnienie nawet nie jest w połowie. Szafera? Też przeskalowane. Zastanówmy się, czy znowu nie robimy tego samego.

- Jako radny z Gumieniec cieszę się, że po latach w zamrażarce wracamy z tym projektem w najlepszym możliwym wydaniu. Podwójny tor na Ku Słońcu wreszcie zdejmie korek z Okulickiego, a przedłużenie trasy do rejonu przystanku Maczka, przy granicy z Mierzynem, da realną ulgę mieszkańcom w codziennych dojazdach i zapewni obsługę komunikacyjną tysiąca mieszkańców osiedla „Za Sterem” - komentuje przewodniczący komisji ds. gospodarki morskiej, rozwoju i promocji Stanisław Kaup.

Radni pytają: A co z innymi torowiskami?

Wraz z powrotem dyskusji o tramwaju do Mierzyna, radni zaczęli dopytywać o pozostałe tramwajowe inwestycje – [wielu z nich powoływało się na ranking portalu wSzczecinie.pl](#)

– Ta inwestycja nie była według ekspertów ustawiana na wysokim miejscu. Dużo częściej padało przedłużenie Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. Jednak ta inwestycja leży odłogiem, nikt o niej nie mówi, a mogłaby obsłużyć kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców – zwraca uwagę radny Wojciech Dorżynkiewicz.

- Ta inwestycja jest na liście rezerwowej dofinansowania. Ma najwyższy poziom dojrzałości przedsięwzięcia inwestycyjnego – tłumaczy zastępca prezydenta Michał Przepiera.

- Jeżeli chodzi o poziom dojrzałości, to tramwaj na północ Szczecina ma najwyższy poziom dojrzałości. Istnieje i wybudowano go w latach 50. Potem były tylko drobne remonty. Jeżeli mówimy o nakładach, to chyba najbardziej skuteczny nakład, ponieważ chodzi o naprawy odcinkowe. W rankingu na pierwszym miejscu wskazano właśnie ten – dodaje radny Dariusz Smoliński.