

Tak wygląda obecnie linia tramwajowa do fabryki Vestas. Kiedyś to był komunikacyjny filar dla dwóch stoczni [ZDJĘCIA]

11.03.2024, Andrzej Kraśnicki jr

Ostatnia modernizacja linii tramwajowej w kierunku północnych dzielnic Szczecina odbyła się 35 lat temu. I to widać. Dopiero gdy duński Vestas zapowiedział budowę nowej fabryki, władze miasta na serio zaczęły mówić o jej gruntownej przebudowie.

O problemach z inwestycjami w infrastrukturę tramwajową w Szczecinie informowaliśmy w artykule "Co z budową tras tramwajowych w Szczecinie i nowymi tramwajami? Ambitne plany, ale w większości na razie mało realne" [.](#)

Vestas i modernizacja linii tramwajowej

Jednym z nielicznych projektów, które mają jakieś szanse na realizację, jest modernizacja linii tramwajowej ze śródmieścia, przez ulice Matejki, Malczewskiego, Parkową, Dubois, Firlika, Nocznickiego, Stalmacha, Druckiego-Lubeckiego i Ludową to pętli "Ludowa". W najnowszej wersji pojawia się nawet wydłużona wersja tych prac, czyli pod bramy zajezdni tramwajowej "Golęcín", gdzie tory są fatalnym stanie, a wykolejenia takie jak to z poniższego zdjęcia, są niemal normą.



Wykolejenie tramwaju przy zajezdni Golęcín Andrzej Kraśnicki jr

Modernizacja tej trasy znalazła się w oficjalnych zapowiedziach pilnych inwestycji prezydenta Szczecina Piotra Krzystka dopiero, gdy okazało się, że duńska firma Vestas zainwestuje w upadłą fabrykę ST3 Offshore na wyspie Ostrów Brdowski. Pracę ma tu znaleźć 700 osób. Do tego dochodzi kilkuset stoczniovców już pracujących w Gryfii. Branża offshorowa może jednak wygenerować w związku z duńskim przedsięwzięciem kolejne miejsca pracy u podwykonawców, do czego świetnie nadają się tereny Stoczni Szczecińskiej. To wszystko powoduje, że można na tym nadodrzańskim kierunku spodziewać się rosnącej liczby pasażerów. O ile zapewni się im dogodną komunikację miejską.

Na razie cały szlak od ul. Matejki po ul. Ludową i dalej na Gocław, po wykonaniu modernizacji torów w śródmieściu, awansował na ten w najgorszym stanie. Nie chodzi tylko o same tory, ale nawierzchnię między nimi oraz jezdnie i chodniki (o ile są, bo to na tym szlaku nie jest normą).

Historia linii tramwajowej na północ w czasach PRL

Ostatnia jego przebudowa to końcówka lat 80. XX wieku, czyli ten sam okres, w którym modernizowano jezdnię i tory w ciągu ulic Kolumba, Chmielewskiego i Smolańskiej.

To była też końcówka złotego okresu tego szlaku komunikacyjnego, który systematycznie od 1948 r. był unowocześniany i przebudowywany.

Poniemiecki układ torów tramwajowych został przerwany po zniszczeniu wiaduktu rozciągającego się nad doliną nazwaną wkrótce po wojnie "doliną śmierci". To odbudowany później wiadukt w ciągu ul. Druckiego-Lubeckiego, tuż obok powstałych w ostatnich latach hal magazynowych.

Do 1950 r. szlak tramwajowy podzielony był na dwie części. Od strony centrum na skraj doliny dojeżdżał tramwaj linii 5. Potem pasażerowie przekraczali dolinę pieszo, a za nią wsiadali do "szóstki", którą jechali dalej na Gocław.

W 1950 r. zbudowane zostało obejście doliny z wiaduktem, bliżej ul. Ludowej. Działa ono do dziś. W obu kierunkach jeździ nim tramwajowa "szóstka". Linia nr 11, jadąca na północ trzyma się ulicy Ludowej, by tak dojechać do pętli o tej nazwie.



Pętla tramwajowo-autobusowa 'Ludowa'. Widok w kierunku centrum fot. .Andrzej Kraśnicki jr

Wróćmy do czasów PRL. Po scaleniu linii na północ jechała już tylko jedna linia, czyli "szóstka". Linia nr 5, jadąca z Krzekowa, kończyła kursy przy Stoczni Szczecińskiej na ul. Firlika.

Pod koniec lat 60. rosnący ruch do Stoczni Szczecińskiej, ale i rozbudowywanej stoczni remontowej Gryfia, wymusił uruchomienie linii 10, która dojeżdżała z centrum do ul. Ludowej, pod bramy Gryfii. W 1975 r. wydłużono jej kursy aż na Goław. Tak wyglądał remont tej trasy na ul. Dębogórskiej:



Lata 60. lub 70. demontaż poniemieckiego torowiska na ul. Dębogórskiej Archiwum ZDiTM

Z tych samych powodów zdecydowano się w grudniu 1974 r. uruchomić linię 11, która połączyła Gryfię z Pomorzanaми.

Wspomniana modernizacja szlaku tramwajowego z lat 1987-1989 odbywała się etapami i z wykorzystaniem prowizorycznego toru, który zapewniał połączenie z zajezdnią tramwajową "Gołecin".

Komunikacyjny kryzys z początku lat 90. XX wieku najpierw doprowadził do zawieszenia linii 10 w dni świąteczne, a 1 września 1992 r. - do jej likwidacji. "Dziesiątka" wróciła dopiero w 2012 r., ale na zupełnie innej trasie (pl. Rodła-Gumieńce).

Tramwajem na ul. Ludową Szczecinie

Jak dziś wygląda szlak, o modernizacji którego mowa? Zaczyna się na skrzyżowaniu ulic Matejki i Piłsudskiego, przy gmachu ZUS. Odcinek wzdłuż ulicy Matejki do ul. Malczewskiego jest w tragicznym stanie. To najgorsze torowisko w całym Szczecinie. Powstało w połowie lat 80. Ułożone na drewnianych podkładach zapada się w wielu miejscach. Nie ma odpływów. Szyny są wykrzywione na wszystkie strony.



Krzywe tory na ul. Matejki fot. Andrzej Kraśnicki jr

Kiedy po sąsiedzku firma ZUE prowadziła kompleksową modernizację torów, na tym odcinku ekipy Tramwajów Szczecińskich przy pomocy kilofa, łopaty o koparkę próbowali reanimować szlak. Z krótkotrwałym i miernym efektem.

Trasa w ciągu ul. Malczewskiego jest w nie najgorszym stanie. Ruch samochodów odbywa się przede wszystkim na asfaltowych jezdniach, międzytorze z betonowych płyt jest w miarę równe. Dalej mamy tory w pasie między jezdniami ulicy Dubois. Wykonane, podobnie jak na ul. Matejki, także już "rozjeżdżają się", grzęznąc w ziemi.



Ulica Dubois fot. Andrzej Kraśnicki jr

Prawdziwym koszmarem jest jednak skrzyżowanie ul. Dubois z ulicami Łady i Firlika. Mamy tu nigdy nie używany zakręt w ulicę Łady (zbudowano go wadliwie, tramwaje się tu wykolejały) i zakręt w ulicę Firlika. Na skrzyżowaniu z jezdnią w kierunku Wałów Chrobrego tory i płyty przy nich tworzą istny tor przeszkód. Tu nawet nie ma co czekać na modernizację, potrzebne są pilne prace naprawcze.



Skrzyżowanie ulic Łady, Dubois i Firlika fot. Andrzej Kraśnicki jr

Ulice Firlika, Nocznickiego i Stalmacha to część trasy, którą odbywa się duży ruch ciężarówek jadących do i z zakładów przemysłowych nad Odrą. Wszystko jest tu zdewastowane: tory, międzytorze, jezdnie, chodniki. Tych ostatnich wzdłuż ul. Stalmacha w zasadzie nie ma.



Ulica Stalmacha fot. Andrzej Kraśnicki jr

Jedynie miejsca, w których tory są równe to skrzyżowania z dwoma torami kolejowymi prowadzącymi w głąb stoczni. Przejazdy kilka lat temu modernizowano.

Tylko nieco lepiej jest na ul. Ludowej, ale i tam - przy wjeździe na pętlę - widać już całkowitą dekapitalizację tramwajowego szlaku.



Wjazd na pętlę 'Ludowa' fot. .Andrzej Kraśnicki jr

W miarę poprawnym stanie jest za to zbudowany w latach 50. szlak między pętlą Ludowa a ul. Druckiego Lubeckiego zbudowany dla obejścia "doliny śmierci". Na jego trwałość z pewnością wpływa to, że nie odbywa się po nim ruch samochodów.



Łącznik między ulicą Ludową, a pętlą Ludowa. W obu kierunkach jadą tu tylko tramwaje linii 6, a jedenastka tylko w stronę centrum fot. Andrzej Kraśnicki jr

Ile może kosztować modernizacja tej linii?

Ponieważ linia tramwajowa na północ Szczecina w znacznej części poprowadzona jest środkiem jezdni, także ona - wraz z chodnikami - musi ulec przebudowie. Ostrożne szacunki mówią dziś o kosztach sięgających 334 mln zł. Z tego część tramwajowa ma kosztować 246 mln zł. I tylko do niej Unia Europejska dopłaci, finansując 75 proc. tej kwoty.