

## Ulica Roosevelta już przebudowana. Nowa rola dawnej arterii z tramwajami. To element zmiany w komunikacji Szczecin-Police

Andrzej Kraśnicki jr, 20.02.2023, 06:00

**Modernizacja tras tramwajowych w rejonie placu Rodła objęła także przebudowę niewielkiej ulicy Roosevelta. Dlaczego? Jakie będzie miała znaczenie dla komunikacji miejskiej? Ulica jest już gotowa. Pora wyjaśnić, co będzie się na niej działo, a przy okazji wyruszyć w podróż w ciekawą przeszłość tego zakątka Szczecina.**

To od dziesięcioleci była spokojna, boczna ulica w centrum miasta. Łączy ulicę Piłsudskiego (odcinek między pl. Rodła i ul. Matejki) i skrzyżowanie ulicy Matejki z ul. Mazowiecką. Przed przebudową były tu miejsca parkingowe i jeden kierunek ruchu. Do tego nadszarpnięty czasem asfalt, pokruszone płyty chodnikowe z lat 70. XX wieku i nieco przetrzebiony szpaler starych drzew.



Jak zmodernizowane zostaną tory tramwajowe od Niebuszewa do centrum? Ulica Roosevelta. Po lewej stronie będą nowe, końcowe przystanki linii autobusowych Andrzej Kraśnicki jr

Teraz ulica jest już po przebudowie. Drzew nikt nie wyciął, mamy nowy chodnik, nową nawierzchnię ulicy, a u zbiegu z ul. Mazowiecką plac z nowymi nasadzeniami, ławkami i stojakami rowerowymi. Skośne miejsca parkingowe wyznaczone zostały tylko po stronie gmachu Izby Administracji Skarbowej. Po przeciwnej stronie, na jezdni, przy krawężniku ciągnie się pas z nawierzchni z ciętej kostki. Tu parkować samochodami jednak nie będzie można. Miejsce przeznaczone jest dla autobusów. Jakich i po co? O tym nieco dalej. Najpierw warto przyjrzeć się historii niepozornej dziś ulicy. A poniżej jeszcze krótki film pokazujący, jak ulica wygląda obecnie. Do artykułu załączamy także sporo najnowszych zdjęć.

Okolice ul. Roosevelta. Podróż w przeszłość

To jedno z tych miejsc w Szczecinie, w których przeniesiony w przeszłość, powiedzmy w lata 30. XX wieku, współczesny szczecinianin mógłby stracić orientację. Szczególnie jeśli za punkt odniesienia chciałby odnaleźć znany mu dziś plac Rodła.

Przenieśmy się więc w miejsce łatwiejsze w rozpoznaniu i lokalizacji, czyli obecną ulicę Matejki w sąsiedztwie Bramy Królewskiej. Jesteśmy w przedwojennym Szczecinie. Idziemy w kierunku obecnego parku Żeromskiego, wówczas nieczynnego już cmentarza. Po prawej mijamy gmach filharmonii, poważnie zniszczony w czasie wojny i rozebrany w latach 60. XX wieku, którego następcą jest dziś lodowa bryła współczesnej filharmonii.

Po lewej widzimy ciąg typowych dla śródmieścia Szczecina kamienic. Nie przetrwały wojny. Ruiny uwiecznione zostały na jednym z tuż powojennych zdjęć polskiego już Szczecina.



Ulica Matejki po wojnie. Za pantografem tramwaju zniszczona kamienica u wlotu w ul. Roosevelta. Jest tam dziś gmach izby skarbowej Narodowe Archiwum Cyfrowe

Dochodzimy do skrzyżowania obecnych ulic Matejki i Mazowieckiej. I tu zaczyna się nasza historia. Poniżej zdjęcie tego miejsca. Widzimy dwie potężne bryły kamienic i szeroką ulicę między nimi. Ta po prawej stała w miejscu, w którym mamy dziś narożnikowy gmach administracji skarbowej. Ta po lewej zajmowała część kwartału, w którym obecnie króluje niski budynek przedszkola wraz z placem zabaw.



Wlot w Politzerstrasse czyli obecną ul. Roosevelta od strony obecnej ul. Matejki. Narożna kamienica po prawej jeszcze przed przebudową Fotopolska.eu



Skrzyżowanie ulic Matejki i Roosevelta Andrzej Kraśnicki jr

Na przedwojennej pocztówce widzimy także tory tramwajowe, które na skrzyżowaniu rozdzielają się na dwie linie. Ta z prawej ciągnęła się wzdłuż współczesnej ulicy Matejki.



Skrzyżowanie obecnych ulic Roosevelta (z lewej) i Matejki (z prawej) Fotopolska.eu

Podobnie jest dzisiaj, chociaż ze znaczącą różnicą. Aż do połowy lat 80. XX wieku ulica Matejki była jednojezdniową, brukowaną ulicą z torami w osi jezdni. Potem zaczęła się kontrowersyjna rozbudowa do dwóch pasów z torami ulokowanymi między jezdniami. Emocje budziło to, że to poszerzenie ulicy odbyło się kosztem części parku Żeromskiego, który został od strony śródmieścia okrojony.

#### „Czwórka” przez Pölitzerstrasse

A co z linią tramwajową odbijającą w lewo, pomiędzy nieistniejące już kamienice? Dokąd prowadziły? To, co widzimy na archiwalnych zdjęciach, to wjazd w Pölitzerstrasse, bo tak nazywała się Roosevelta w niemieckim Szczecinie. Tłumacząc na polski, była to po prostu ulica Policka. Gdybyśmy tu poczekali na tramwaj, to byłby to pojazd linii 4. Trasa „czwórki” wiodła od Dworca Głównego przez Stare Miasto, obecną ul. Matejki, gdzie skręcała właśnie w Pölitzerstrasse. Tramwaj pokonywał krótki odcinek do wysokości obecnego pl. Rodła, gdzie kierował się w stronę obecnego pl. Rodła. „Czwórka” jechała w niemieckim Szczecinie na Pomorzany.



Rejon obecnej ulicy Roosevelta na przedwojennej mapie Andrzej Kraśnicki jr

Na starej pocztówce widać, że ulica jest znacznie dłuższa niż obecna Roosevelta. To wynikało z zupełnie innej siatki ulic w rejonie obecnego placu Rodła, którego do końca lat 70. XX wieku po prostu nie było. Pölitzerstrasse, a po wojnie Roosevelta, ciągnęła się między szpalerem drzew, przed obecnym Pazimem, aż do miejsca, gdzie współczesna aleja Wyzwolenia styka się chodnikami z ul. Kujawską. Następnie – dalej pod nazwą Pölitzerstrasse (a od 1945 roku Roosevelta) ciągnęła się aż na Niebuszewo.

Rejon obecnego placu Rodła był częściowo skwerem, a częściowo skrzyżowaniem ulic, które aż do końca lat 70. XX wieku utrzymywały swój przedwojenny bieg. Dopiero w połowie lat 70. XX wieku zaczęła się przebudowa, która objęła nie tylko stworzenie placu Rodła, ale także dobudowanie drugiej jezdni ulicy Wyzwolenia między pl. Rodła i pl. Żołnierza. Na marginesie warto dodać, że przed ową przebudową ten kawałek al. Wyzwolenia nosił nazwę ulicy Jaromira.

Inwestycja sprawiła, że ulica Roosevelta została przecięta. Stworzono bowiem także łącznik między pl. Rodła a ul. Matejki. W efekcie pod nazwą Roosevelta pozostał tylko znany nam dziś krótki odcinek. Pozostała część, która włączona została w poszerzoną aleję Wyzwolenia zyskała także jej nazwę. Rewolucyjnym przemianom uległa także siatka linii tramwajowych.

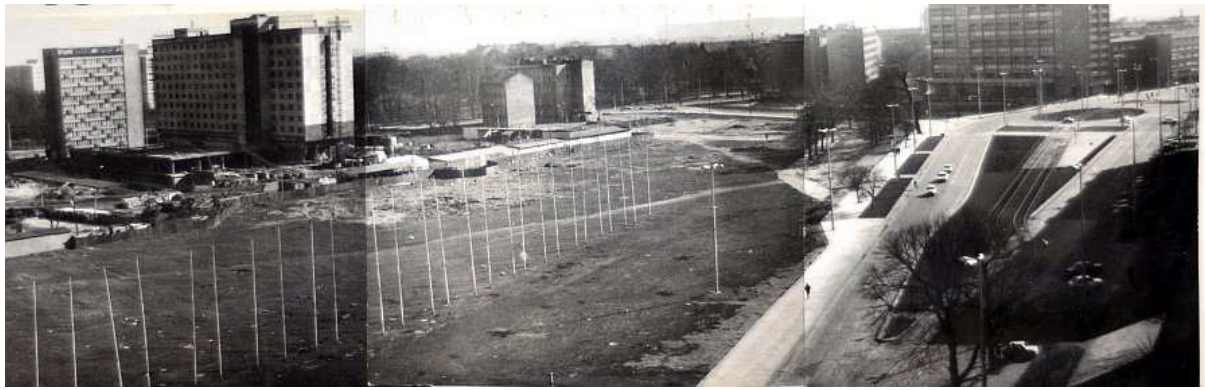
Dopiero wtedy powstała możliwość przejazdu od pl. Rodła do ul. Matejki. Wcześniej tramwaje jechały nieistniejącymi już torami na ul. Malczewskiego. I jeszcze jeden ważny szczegół: po wojnie ul. Roosevelta nie była na co dzień trasą jakiegś konkretnej linii tramwajowej. Układ ulic i trasy tramwajów widać na mapach z lat 60. XX wieku.



Rejon obecnej ulicy Roosevelta na mapie z lat 60. XX wieku Andrzej Kraśnicki jr

Warto wspomnieć, że pierwsze plany poszerzenia dzisiejszej al. Wyzwolenia, które pochodziły z lat 50. XX wieku, zakładały zupełnie inną wizję tej ulicy. Na odcinku między pl. Żołnierza a rejonem obecnego pl. Rodła miała to być reprezentacyjna miejska aleja tylko dla ruchu pieszego, nawet bez linii tramwajowej. Cały ruch miał być skierowany właśnie przez ul. Roosevelta. Znaczenie tej ulicy widać zresztą doskonale na mapach z lat 60., na których jest zaznaczona jako szeroka arteria. W latach 70. koncepcja uległa radykalnej zmianie, a efekty widzimy dziś.

Co ciekawe, jeszcze w latach 80. widać było bardzo dobrze krótki odcinek odciętego kawałka ul. Roosevelta, który pozostał na wysokości miejsca, przy którym na początku lat 90. rozpoczęła się budowa kompleksu Pazim. Wówczas widoczny był jeszcze szpaler ocalałych drzew, które zaczęły jednak stopniowo ubywać. Dziś niemal nie ma po nich na tym odcinku śladu.



Rejon placu Rodła Andrzej Kraśnicki

Burzliwe losy okolic pl. Rodła przedstawialiśmy przy pomocy zdjęć i bardzo ciekawej mapy w artykule „Tam, gdzie Galaxy, były ulice. Tak zmieniły się okolice placu Rodła. Powstała niezwykła mapa”.



Tak zmienił się przebieg ulic i zabudowa w rejonie placu Rodła Bartłomiej Smoliński, współpraca Jan Iwańczuk



## Ulica Roosevelta dziś

Wróćmy do współczesności. Do czego ma obecnie służyć gruntownie zmodernizowana ul. Roosevelta i co ma wspólnego z przebudową torów tramwajowych?

Zbudowane od podstaw trasy tramwajowe w śródmieściu zostały dostosowane do poruszania się po nich także autobusów komunikacji miejskiej. W ten sposób transport publiczny będzie miał wydzielone tylko dla siebie szlaki, ze wspólnymi przystankami tramwajowo-autobusowymi, co uprości przesiadki.

Plan zakłada, że z pomocą ul. Roosevelta w zupełnie nowy sposób rozwiązany zostanie problem pętli autobusowej dla pojazdów jadących z centrum w kierunku Polic. Przed rozpoczęciem przebudowy taka pętla znajdowała się przy budynku ZUS, a z racji braku miejsca także po przeciwnej stronie ulicy.

Nowa organizacja ruchu będzie wyglądać następująco: autobusy jadące od strony Polic wjadą przez ul. Malczewskiego na pas autobusowo-tramwajowy na al. Wyzwolenia. Tak dojadą na plac Rodła. Tu wysadzą pasażerów na wspólnym z tramwajami przystanku. Następnie – już bez pasażerów – zjadą z placu na ul. Roosevelta. Cały pas z kostki kamiennej na owej ulicy przewidziany jest właśnie na postój tych autobusów. Tu będą czekać na następny kurs w kierunku Polic czy też północnych dzielnic Szczecina.

Kiedy przyjdzie pora odjazdu, autobusy skręcą z ul. Roosevelta w ul. Mazowiecką. Dojadą do al. Wyzwolenia. Tu poczekają na sygnał zielony z nowej sygnalizacji i wjadą na pas autobusowo-tramwajowy w alei. Pasażerów w kierunku Polic i północnych dzielnic zabiorą z przystanku, który wcześniej był znany tylko pasażerom jadącym tramwajami w kierunku Niebuszewa.

Takie rozwiązanie ułatwi przesiadkę znacznej części pasażerów, którzy jadąc do Polic, docierają najpierw na plac Rodła tramwajami. Część z nich, docierająca tu (w docelowym układzie) liniami 2, 3 i 10 od strony Bramy Portowej, wsiądzie np. do autobusu linii 107 na tym samym przystanku, na którym wysiadła z tramwaju.

Dalsza trasa 107 (i innych autobusów jadących na północ) będzie mogła prowadzić aleją Wyzwolenia, a dalej ul. Malczewskiego i znaną już trasą lub po skręceniu w prawo na pl. Rodła przez ul. Matejki. Tak też będzie mógł pojechać autobus C, który skręci w ul. Matejki, a dalej pojedzie w stronę Bramy Królewskiej.



Schematyczny kierunek ruchu autobusów, które wyruszą z miejsc postojowych na ul. Roosevelta Andrzej Kraśnicki jr

### Opóźniona modernizacja torów

Docelowy układ komunikacyjny będzie gotowy dopiero pod koniec lipca 2023 roku, kiedy to mają ostatecznie zakończyć się prace przy przebudowie al. Wyzwolenia, a także w rejonie Dworca Niebuszewo. Cała inwestycja warta jest – według pierwotnej umowy – 174 mln zł. Pewne jest jednak, że ostateczne koszty będą wyższe.