

# 135 lat komunikacji tramwajowej w Szczecinie<sup>1</sup>

**STANISŁAW MAJER**

dr inż., Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Budownictwa i Architektury, Katedra Dróg, Mostów i Materiałów Budowlanych, al. Piastów 50, 70-311 Szczecin, e-mail: majer@zut.edu.pl

**Streszczenie.** Tramwaje w Szczecinie w ciągu roku przewożą około 65 milionów pasażerów tj. około 45% pasażerów komunikacji miejskiej. W dniu 23 sierpnia 2014 roku minęło 135 lat od uruchomienia pierwszej linii tramwaju konnego o długości ponad 5 kilometrów. Jest to do dobry powód, aby spisać historię komunikacji tramwajowej w Szczecinie od momentu jej powstania aż do dziś. W pierwszej kolejności w artykule przedstawiono okres do roku 1945. Po niespełna 20 latach tramwajów konnych przystąpiono do elektryfikacji torowisk, którą zakończono już w 1897 roku. Rozbudowa torowisk w tym okresie trwała do końca lat 20. XX wieku, osiągając długość 50,3 kilometra. W dalszej części przedstawiono lata powojenne, a więc odbudowę zniszczeń wojennych i rozbudowę sieci tramwajowej. W pierwszym okresie skupiono się przede wszystkim na odbudowie torowisk, następnie rozpoczęto budowę nowych torowisk, w tym pętli tramwajowych. Ostatnią mijankę na przystanku końcowym Gocław, zlikwidowano w roku 1975. Następnie omówiono inwestycje dotyczące poprawy stanu technicznego torowisk w ostatnich latach. Scharakteryzowano aktualnie wykorzystywany tabor i wielkość zadań przewozowych. Ostatnie inwestycje w tabor przyczyniły się do skrócenia średniego wieku tramwajów użytkowanych przez Tramwaje Szczecińskie z 35 do 20 lat, a podjęte remonty torowisk umożliwiły eksploatację taboru niskopodłogowego. W końcowej części przedstawiono inwestycje planowane przez miasto Szczecin dotyczące infrastruktury i taboru tramwajowego w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej 2014–2020.

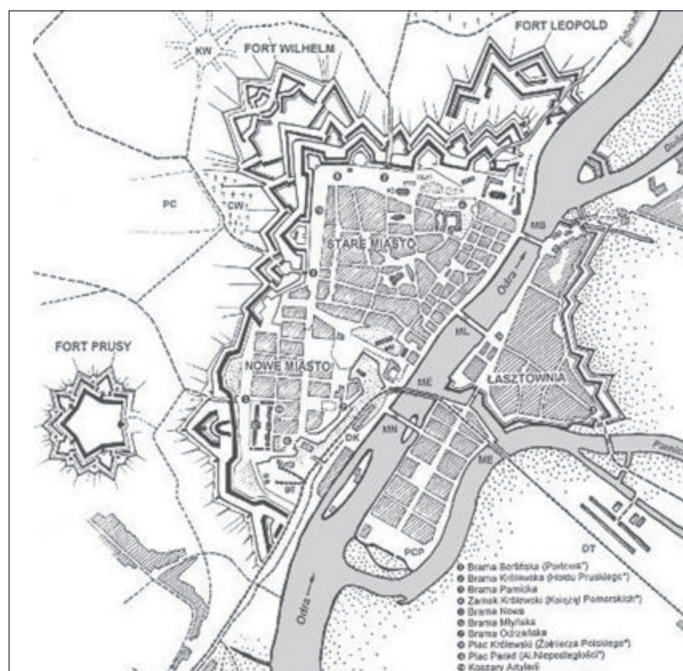
**Słowa kluczowe:** transport miejski, transport publiczny, komunikacja tramwajowa

## Okres przedwojenny

Budowa sieci tramwajowej w Szczecinie łączy się ściśle z decyzją o likwidacji twierdzy (rys. 1) w roku 1873 po zwycięskiej wojnie prusko-francuskiej. Decyzja ta dała impuls do rozwoju miasta, które od końca XVI wieku praktycznie mieściło się w stałym obrębie. W wieku XIX następują zmiany gospodarcze, budowa linii kolejowej do Berlina i Poznania zdecydowanie przyspiesza rozwój przemysłowy i gospodarczy miasta. Rozwój przestrzenny miasta unie możliwiają jednak fortyfikacje. Efektem tego jest napływ mieszkańców i osiedlanie się ich na przedmieściach z uwagi na zakaz zabudowy przedpoła twierdzy. Taki rozwój struktury przestrzennej miasta spowodował duże odległości do pokonania pomiędzy przedmieściami a centrum [1].

Towarzystwo Szczecińskich Kolei Ulicznych powstało już w roku 1872. Do budowy pierwszych linii tramwajów konnych przystąpiono na wiosnę 1879 roku, a pierwszą linię otwarto już 3 miesiące później, tj. 23 sierpnia [3]. Drugą linię otwarto w październiku, długość torowisk wy-

niosła 11,4 kilometra. Torowiska były wbudowane w konstrukcje jezdni (budowa tramwaju wymuszała poszerzenie jezdni i ich utwardzenie), jednotorowe z mijankami. W następnych latach sieć tramwajów konnych rozwijała się, aby ostatecznie osiągnąć 19,7 km toru pojedynczego. Funkcjonowanie tramwajów konnych nie trwało w Szczecinie zbyt długo. Prace związane z elektryfikacją torowisk rozpoczęto w roku 1896, a zakończono w 1897. W następnych latach budowa torowisk następuje w dwóch okresach: do 1914 i od roku 1925 do 1929, ostatecznie długość torowisk wynosi 50,3 kilometra [4]. W planach było wybudowanie torowisk w ulicy Spacerowej – połączenie z Torem Kolarskim oraz wydłużenie torowiska z Lotniska do dworca w Zdrojach. W okresie tym tramwaj pełnił funkcje miastotwórcze, zwłaszcza w przypadku torowiska w ulicach Wojska Polskiego i Mickiewicza. Linie tramwajowe kończyły się końcówkami, jedynie w roku 1926 zbudowano pętlę uliczną Dworzec Niebuszewo. Eksploatowano 5 czołowych zajezdni – najstarsza przy ulicy Piotra Skargi z roku 1879, Kolumba – 1885, Gołęcin – 1898, Niemierzyn – 1907 i Pogodno – 1934 [5]. W okresie tramwajów konnych liczba wagonów wynosiła 39 i 12 gospodarczych i obsługiwano nimi 3 linie. W przypadku tramwajów elektrycznych liczba wagonów motorowych w okresie międzywojennym utrzymywała się



Rys. 1. Plan Szczecina przed likwidacją twierdzy 1870

Źródło: rysunek zaczerpnięto ze strony <http://www.mars.slupsk.pl/fort/01.htm> [2]

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2014.

na poziomie 120–140 sztuk i podobnie wagonów doczepnych. Od roku 1930 zaczęto dostarczać wagony niskopodłogowe typu LHB, a później Niesky. Funkcjonowało 8 linii tramwajowych, każda linia otrzymała własny kolor. W latach 30. i 40. pojawiają się linie szczytowe oznaczone jako E. Ostatnim dniem funkcjonowania komunikacji tramwajowej w mieście Stettin był 24 kwietnia 1945 roku; dwa dni później do miasta wkroczyły wojska radzieckie [5].

### Okres powojenny

Oficjalne przekazanie miasta polskiej administracji nastąpiło w dniu 5 lipca 1945 roku. Zniszczenia wojenne spowodowane nalotami alianckimi w infrastrukturze tramwajowej szacowano na 45%, z sześciu podstacji prostowniczych do eksploatacji po remoncie nadawały się tylko dwie. Pomimo tego komunikację tramwajową ponownie uruchomiono w dniu 12 sierpnia. Do końca roku 1945 roku udało się uruchomić cztery linie tramwajowe o łącznej długości 18 kilometrów. Do końca lat 40. XX wieku trwała sukcesywna naprawa torowisk oraz odbudowa mostów i wiaduktów na terenie miasta. Z okresu przedwojennego nie przywrócono ruchu tramwajowego na ulicy Emilii Plater, na Starym Mieście, na części ulicy Gdańskiej oraz nie odbudowano mostu Kłódnego [4, 6].

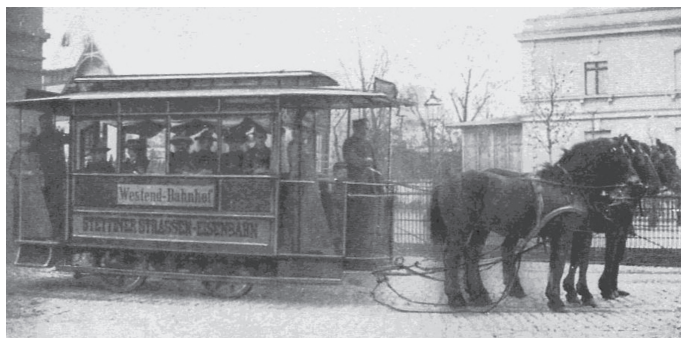
Najważniejsze inwestycje związane z rozbudową torowisk jak i ich likwidacją przedstawiono w tabeli 1.

Przełom lat 60. i 70. był również czasem bardzo intensywnych remontów torowisk. Wiązało się to ze zmianą położenia torowiska w przekroju ulicy. Przedwojenne torowiska umieszczone były w jezdni, nawet w przypadku dwujezdniowych alei (fot. 4), a w szerokich jezdniach asymetrycznie, np. ulica Krzywoustego. Podczas przebudowy torowisk lokalizowano je w pasie dzielącym, tam gdzie do tej pory mieściły się szerokie aleje spacerowe,



Rys. 2. Sieć tramwajowa do roku 1945 (----- torowiska awaryjne)

Źródło: opracowanie własne na podstawie [3, 4, 5]



Fot. 1. Tramwaj konny rok 1893

Źródło: fotografie zaczerpnięto z [3]



Fot. 2. Plac Grunwaldzki w latach 30. XX wieku

Źródło: fotografie zaczerpnięto z portalu sedina.pl [7]

Tabela 1

Budowa i likwidacja torowisk w Szczecinie okres 1950–2013		
Rok	Budowa	Likwidacja
1950	Budowa torowiska przez teren Stoczni Szczecińskiej	Likwidacja torowiska na ul. Lubeckiego
1950	Budowa arterii nadodrzańskiej i torowiska do ul. Dubois	
1954	Wydłużenie torowiska na ul. Żołnierskiej i budowa pętli Krzekowo	
1955	Wydłużenie torowiska na ul. Wojska Polskiego i budowa pętli Głębokie	
1955	Budowa pętli ulicznej Gumieńce	
1957	Odbudowa mostu Długiego i torowiska na ul. Energetyków	Likwidacja dojazdu do tymczasowego mostu na Odrze
1959	Budowa pętli Las Arkoński	
1960	Budowa torowiska na ul. Wielkiej (Wyszyńskiego)	
1961	Wydłużenie torowiska na al. Powstańców Wielkopolskich i budowa pętli Pomorzany	
1964–1973	Przebudowa ul. Gdańskiej, budowa Estakady Pomorskiej i pętli tramwajowej Basen Górniczy	
1964	Budowa pętli przy ul. Ludowej	
1966	Budowa torowiska na ul. Stalmacha Lubeckiego	Likwidacja przejazdu przez Stocznnię Szczecińską
1967		Zamknięcie torowiska na ul. Wyszaka po katastrofie tramwajowej, w której zginęło 15 osób
1969	Budowa pętli Potulicka	
1973	Budowa torowiska na al. Bohaterów Warszawy i ul. Krzywoustego do placu Kościuszki. Budowa torowiska na al. Piłsudskiego od placu Rodła do ul. Matejki	Likwidacja torowisk na: – ul. Malczewskiego od al. Wyzwolenia do ul. Matejki, – al. Wojska Polskiego od placu Szarych Szeregów do placu Zwycięstwa, – Obrońców Stalingradu, – ul. Jagiellońskiej od al. Piastów do al. Wojska Polskiego – ul. Rooseveltta
1975	Budowa pętli Gocław	

Źródło: opracowano na podstawie [4 i 6] oraz informacji z Tramwajów Szczecińskich



m.in. aleja Niepodległości, aleja Piastów, dobudowywano dwie jezdnie – aleja Wyzwolenia, aleja Wojska Polskiego, ulica Gdańska oraz umieszczano je symetrycznie w osi jezdni – np. ulica Krzywoustego, część alei Powstańców Wielkopolskich. Przy przebudowie najważniejszych skrzyżowań w mieście wprowadzono dodatkowe tory dla relacji skrajnych na placu Brama Portowa, placu Żołnierza Polskiego.

W pierwszych latach powojennych po remontach służył tabor przedwojenny. W roku 1954 roku otrzymano z Warszawy 16 wagonów doczepnych typu LOWA. Od roku 1955 rozpoczynają się pierwsze dostawy wagonów typu N i 4N oraz doczepnych ND i 4ND o pojemności 80 osób. Do końca lat 60. do MPK trafia ponad 100 wagonów motorowych i doczepnych. Dostawy przegubowych tramwajów o pojemności 185 osób typu 102Na w liczbie 30 w roku 1970 i 1971 pozwalają na wycofywanie przedwojennych wozów motorowych. Od roku 1975 do MPK trafiają wagony typu 105N później 105Na o pojemności 125 osób, co pozwala rok później zlikwidować przedwojenne wozy doczepne [4]. Najwięcej wagonów w ruchu: 310 w Szczecinie funkcjonuje w 1983 roku. Na stanie znajdowało się wówczas 30 sztuk wagonów typu 102Na, 111 – typu 105N i 105 – Na oraz 112 wozów silnikowych N i 4N oraz 110 sztuk doczepek typu ND i 4ND. W dalszych latach zmniejszenie dostaw wagonów typu 105Na uniemożliwia wycofanie wagonów typu N i 4N. W roku 1994 w ruchu było jeszcze 96 wagonów typu N i ND. Podjęty program modernizacji i zakupów używanych wagonów 102Na, jak i GT6 z Dusseldorfu pozwala ostatecznie wycofać wagony typu N w listopadzie 1996 roku [4]. Wykonane próbnego przejazdu tramwajów niskopodłogowych w roku 2001 wykazały, że przed zakupem taboru niskopodłogowego należy przystąpić do remontu torowisk, gdyż ich stan techniczny uniemożliwia bezpieczną eksploatację tego rodzaju tramwajów. Władze miasta i dyrekcja MZK Szczecin (od roku 2009 Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.) podejmują współpracę z Berlińskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym (BVG) i zakupują wagony przegubowe typu Tatra KT4Dt wyprodukowane w latach 1985–1987, zmodernizowane



Rys. 3. Sieć tramwajowa w roku 2014

Źródło: opracowanie własne

w zakładach Simensa w roku 1994. Pozwala to wycofać ponad 35-letnie wagony 102Na w roku 2006. Pierwsze 6 wagonów niskopodłogowych typu 120NaS trafiają do Szczecina na przełomie roku 2010/2011. Następne 22 sztuki typu 120NaS2 – w latach 2013/2014. W tym czasie z Berlina zakupiono kolejne wagony Tatra KT4Dt oraz Tatra T6A2D wyprodukowane w latach 1988–1991. Zakupy te umożliwiły kasację najstarszych wagonów typu 105N i 105Na. W tabeli 2 podano aktualny ilostan wagonów tramwajowych w Tramwajach Szczecińskich. Ostatnie zakupy pozwoliły zmniejszyć średni wiek tramwaju z 35 do 20 lat.

W 1965 roku przy ulicy Klonowica otwarto centralne warsztaty tramwajowe, które zostały przeniesione z ulicy Kolumba, w roku 1993 wybudowano nową halę. W latach 1973–1981 przebudowano zajezdnię Pogodno z czołowej na przelotową, wprowadzono potokowy system obsługi codziennej i napraw bieżących. W zajezdni może stacjonować



Fot. 3. Tramwaj typu N z doczepą niskopodłogową wyjeżdża z ul. Dworcowej na plac Brama Portowa  
Źródło: fotografie zaczerpnięto z portalu sedina.pl [7]



Fot. 4. Plac Żołnierza Polskiego przed przebudową i widok al. Niepodległości  
Źródło: fotografie zaczerpnięto z portalu sedina.pl [7]

Tabela 2

Ilostan taboru Tramwajów Szczecińskich, lipiec 2014			
Typ wagonu	Liczba wagonów	Lata produkcji	Charakterystyka
105N	4	1976 do 1979	jednoczłonowy, jednokierunkowy, jednostronny wagon silnikowy, oporowy układ rozruchowy, liczba pasażerów 125, szerokość 2,4 m, długość 13,5 m, 4 silniki o mocy 41,5 kW
105Na i 105Ng/S	26	1981 do 1992 2001	jw. wprowadzono przełączalny układ rozruchu, podczas rozruchu 4 silniki są połączone szeregowo, podczas pracy normalnej w szereg połączone są 2 silniki, 105Ng/S – nowe pudła przystosowane do 3 par drzwi odskokowo-wychylnych, przetwornica statyczna, pantograf połówkowy
105N2k/2000/S	14	2001	nowe pudła o szerokości 2,35 m, długość 13,75 m, przystosowane do 3 par wychylno-odskocznych drzwi produkcji IFE, przetwornica statyczna, rozruch impulsowy
105N2k/2000/D	6	2007	wagony doczepne, brak kabiny motorniczego
Moderus Alfa HF09	2	2008	liczba pasażerów 97, długość 13,5 m, szerokość 2,35 m, rozruch impulsowy
Modrus Alfa HF10AC	12	2011	likwidacja skosów pudła, nowe wózki, silniki asynchroniczne
Tatra T6A2	52	1988–1991	jednoczłonowy, jednostronny, jednokierunkowy, wagon silnikowy, długość 14,5 m, szerokość 2,2 m, liczba pasażerów 106, pudło z trzema parami dwuskrzydłowych drzwi odskokowo-wychylnych, 4 silniki o mocy 45 kW wyposażone w rozruch impulsowy TV3.
Tatra KT4Dt	73	1985–1987	dwuczłonowy, przegubowy wagon silnikowy o długość 18,1 m i szerokości 2,18 m, liczba pasażerów 165, 4 silniki o mocy 45 kW wyposażony w rozruch impulsowy TV8 i samoczynne elektromechaniczne sprzęgi Scharfenberga
120NaS	6	2011	pięciozłonowy przegubowy tramwaj niskopodłogowy, długość 31,8 m, szerokość 2,35 m, liczba pasażerów 211, 4 silniki asynchroniczne o mocy 105 kW, rozruch impulsowy
120NaS2	22	2013–2014	długości 30,1 m, liczba pasażerów 204 (mniej miejsc siedzących o 17 szt.)
Suma	217	Średni wiek tramwaju 20 lat, udział tramwajów niskopodłogowych 12,9%	

Źródło: opracowano na podstawie danych udostępnionych przez Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.

do 150 jednostek taborowych. W przypadku zajezdni Gołecin przebudowę układu torowego przed zajezdnią oraz dobudowę dodatkowych torów w zajezdni wykonano w roku 1979, natomiast zadanie nad nowymi torami wykonano w 1992 [6]. Obecnie zajezdnia jest przystosowana do obsługi 86 jednostek taborowych. W 2004 roku zaprzestano eksploatacji zajezdni Niemierzyn, funkcjonuje w niej Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki w Szczecinie.

W latach 80. z uwagi na stan torowisk przystąpiono do wielu remontów kapitalnych:

- w roku 1983/1984 wykonano remont pętli na ulicy Firlika;
- w latach 1985–1989 remontowano torowiska na ulicach Kolumba – Chmielewskiego – Smolańska;
- w latach 1986–1988 w ciągu ulic: Malczewskiego, Parkowa, Wiszesława, Światowida, Dębogórska;
- w roku 1988/1989 na ulicy Jagiellońskiej;
- przebudowa torowiska na ulicy Wojska Polskiego od placu Szarych Szeregów do ulicy Wawrzyniaka trwała od 1989 do 1996.

W latach 90. XX wieku wykonano remont średni torowiska w ciągu ulic Niemierzyńska – Arkońska, remont kapitalny torowisk w ulicach Piłsudskiego, Nowej i Dworcowej, na części alei Niepodległości i na ulicach Ku Słońcu, Energetyków od mostu Długiego do Trasy Zamkowej oraz przebudowę torowiska w ulicy Wyszyńskiego. W roku 2000 wykonano wymianę torowiska na moście Długim i wymianę torowiska na ulicy Mickiewicza od ulicy Bohaterów Warszawy do Twardowskiego. Z uwagi na planowane zakupy tramwajów niskopodłogowych w następnych latach kursują linie nr 7 i 8. W tabeli 3 zestawiono remonty wykonane w latach 2001–2012.

Tabela 3

Wykaz remontów torowisk w okresie 2001–2012	
Rok	Torowisko
2001	Przebudowa torowiska w związku z budową ronda Ojca Siwka
2004	Przebudowa fragmentu torowiska na al. Piastów i Powstańców Wielkopolskich wraz z budową placu Szyrockiego
2005	Przebudowa ul. Krzywoustego i torowiska od Bramy Portowej do placu Kościuszki
2005	ul. Ku Słońcu od bramy głównej Cmentarza Centralnego do ul. Karola Miarki
2006	Przebudowa części torowiska na ul. Ku Słońcu wraz z budową ronda Gierosa
2007	ul. Krzywoustego od placu Kościuszki do ul. Boh. Warszawy
2007	ul. Boh. Warszawy od ul. Krzywoustego do Jagiellońskiej
2008/2009	ul. Sikorskiego, ul. Ku Słońcu (2 odcinki), ul. Kwiatowa
2009	plac Kościuszki
2009/2010	ul. Żołnierska
2010	ul. Boh. Warszawy od ul. Jagiellońskiej do ul. Mickiewicza
2011	ul. Niepodległości od ul. Bogurodzicy do Bramy Portowej
2011/2012	ulice Krasińskiego, Niemierzyńska i Arkońska
2012	plac Brama Portowa

Źródło: opracowanie własne

### Stan obecny i plany rozwojowe

Aktualnie długość torowisk eksploatowana przez ruch osobowy to 101 kilometrów pojedynczego toru. Pasuje to szczecińską sieć torowisk na 8 miejscu na 14 sieci (rys. 3). Regularnie kursuje 12 linii tramwajowych w zasadniczym takcie w godzinach szczytu – 12 minut.

Podejmowane działania związane głównie z wymianą taboru pozwoliły zahamować trend zmniejszania się liczby pasażerów komunikacji tramwajowej. Liczba pasażerów obecnie kształtuje się na poziomie 65 milionów przy maksymalnych przewozach 159,1 miliona w roku 1983 (rys. 4), pomimo zmniejszenia się liczby mieszkańców z 419,0 tysięcy (1997) do 408,9 tysięcy w roku 2012 [9].



Prowadzona protramwajowa polityka transportowa skutkuje zwiększeniem liczby kursujących tramwajów. W 2012 roku po 20 latach ponownie zaczęła kursować linia nr 10. W 2013 wykonano 5 790 589 pociągokilometrów. Na rysunku 5 przedstawiono liczbę wozokilometrów od roku 1880 do 2013. Od 2009 Tramwaje Szczecińskie rozliczają się w pociągokilometrach zamawianych w kilku grupach: aktualnie grupa A składy – do 26 metrów, B – powyżej 26 do 35 metrów, C – powyżej 35 metrów. Uwzględniając powyższe, zamieniono pociągokilometry na wozokilometry.

W ramach projektu „Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie” współfinansowanego przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2014 Umowa o dofinansowanie nr POIS.07.03.00–024/12–00, zakończono już remont kapitalny torowiska na alei Piastów i ulicy Wawrzyniaka (2013/2014) oraz Brama Portowa. Trwa przebudowa torowiska na ulicy Gdańskiej oraz przebudowa i rozbudowa zajezdni tramwajowej Pogodno. W trakcie jest przebudowa torowisk w ciągu ulic Potulicka – Narutowicza, dofinansowana z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013 [10].

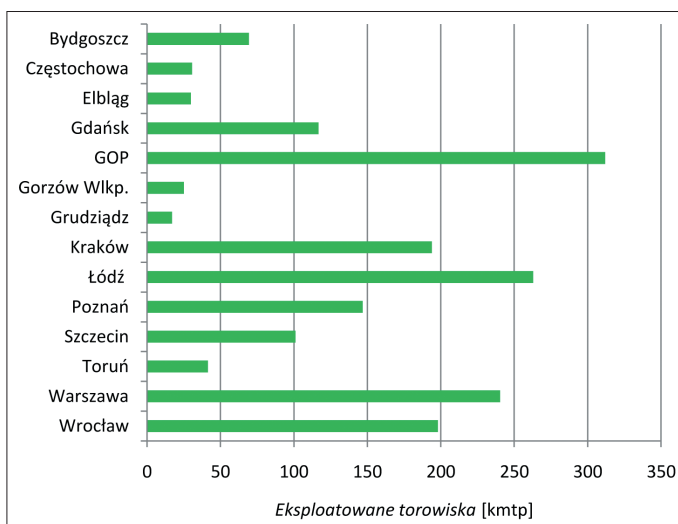
W dniu 11 kwietnia 2013 roku podpisano kontrakt na budowę Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – Etap I, czas realizacji 24 miesiące. W ramach kontraktu powstaje nowe całkowicie bezkolizyjne torowisko o długości 3,9 kilometra, 4 przystanki łącznie z tymczasową pętlą Turkusowa (oznaczone jako A na rysunku 6) [11].

Tramwaje Szczecińskie w roku 2014 podjęły się montażu z dostarczonych części tramwaju Moderus Beta MF02AC z częściowo niską podłogą. Długość tramwaju to 28,25 metrów, szerokość pudła 2,35 metra, maksymalna prędkość 70 km/h, pojemność 206 osób – 62 na siedząco, 144 na stojąco. Miejsca siedzące zostaną zamontowane także w części niskopodłogowej. Tramwaj wyposażony zostanie m.in. w system elektronicznej informacji pasażerskiej, automat do sprzedaży biletów oraz specjalny, wydajniejszy system nawiewu. Pozytywne doświadczenia z montażu jak i z jazd próbnych spowodowały decyzje o zakupie i montażu kolejnego tramwaju (koszt pojazdu z częściowo obniżoną podłogą to 3,6 miliona złotych netto, przy około 8 milionów dla tramwaju 120Na).

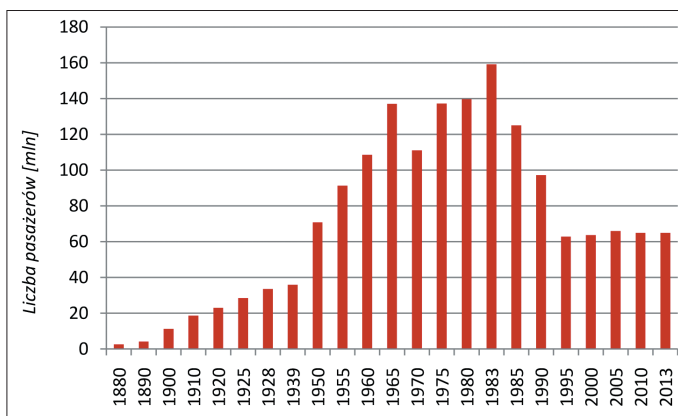
Z planowanych niegdyś torowisk tramwajowych w Szczecinie nie doczekała się realizacja linii tramwajowej w ciągu ulicy 26 Kwietnia. Z VI zadań inwestycyjnych nie zrealizowano tylko dwóch:

- zadanie V to budowa toru tramwajowego na odcinku od Bohaterów Warszawy do Derdowskiego,
- zadanie VI to budowa podstacji prostownikowej „Kaliny” przy ulicy Kordeckiego.

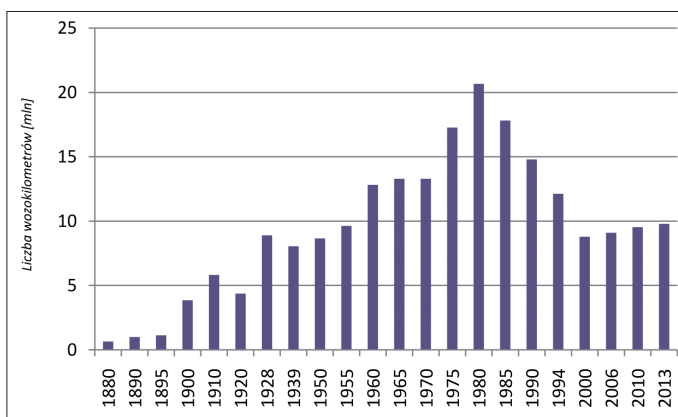
Co prawda torowisko to znalazło się w Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego [11], ale nie przewiduje się realizacji tej inwestycji do roku 2020 [13]. Wymieniony dokument przewiduje również następujące lokalizacje torowisk:



Rys. 3. Długość eksploatowanych torów w miastach polskich  
Źródło: opracowano na podstawie stron internetowych operatorów sieci



Rys. 4. Liczba pasażerów komunikacji tramwajowej w latach 1880 – 2013  
Źródło: Opracowano na podstawie [3, 6, 8]



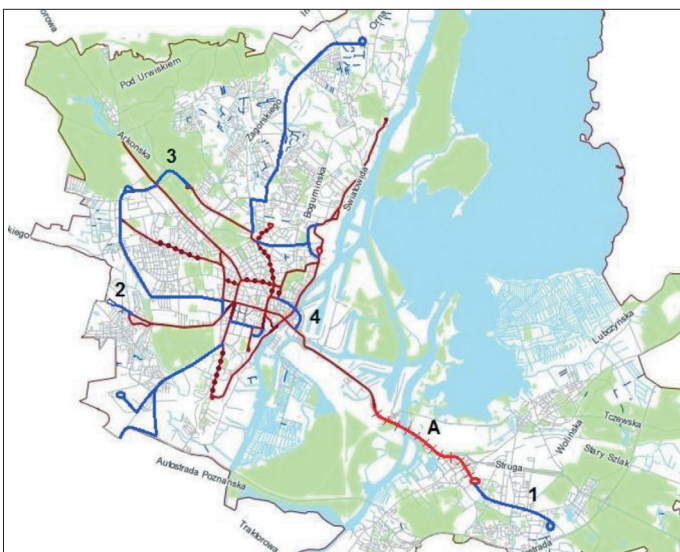
Rys. 5. Liczba wozokilometrów w komunikacji tramwajowej w latach 1880–2013  
Źródło: opracowano na podstawie [3, 6, 8] oraz danych z Tramwajów Szczecińskich

- budowę pętli tramwajowej obok CH Ster przy granicy miasta z Mierzynem;
- wydłużenie trasy tramwajowej na ulicy Bohaterów Warszawy do ronda Ojca Siwka;
- torowisko na ulicy Spacerowej, na ulicy Arkońskiej od istniejącej pętli Las Arkoński do ulicy Wojska Polskiego;
- budowę trasy tramwajowej na ulicy Mieszka I i ulicy Cukrowej z odgałęzieniem w ulicę Południową do granicy miasta w kierunku Przeclawia;

- budowę nowego torowiska w ciągu ulic 1 Maja i Ceglanej;
- budowę torowiska na ulicach 3 Maja i Czarnieckiego;
- budowę torowiska na ulicy Narutowicza;
- budowę torowiska na ulicach Szafera, Nowoszerokiej, Sosabowskiego i Taczaka z pętlą przy nowej hali widowiskowo-sportowej;
- II etap SST do pętli Kijewo;
- budowę torowiska na ulicach Krasińskiego, Przyjaściół Żołnierza, Wacisława i Wkrzańskiej.

W ramach projektu: „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie” w perspektywie 2014–2020 planuje się budowę mostu Kłódnego, torowiska w ulicy Władysława IV oraz skrzyżowania w ciągu ulicy Energetyków (4 na rysunku 6). Ponadto miasto przewiduje połączenie mostu Kłódnego z placem Hołdu Pruskiego [13]. Działania te mają zapobiec problemom z przepustowością Bramy Portowej po uruchomieniu SST w roku 2015, podobnie jak to miało miejsce w przypadku Poznańskiego Szybkiego Tramwaju przy moście Teatralnym.

Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego przyjął „Projekt stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego” – nowego instrumentu służącego realizacji polityki rozwoju, którego zasadniczym celem jest zapewnienie koordynacji pomiędzy politykami i instrumentami rozwojowymi na szczeblach krajowym i regionalnym [14]. Kontrakt terytorialny to umowa pomiędzy rządem a samorządem województwa, w której wskazane zostaną cele i przedsięwzięcia priorytetowe mające istotne znaczenie dla rozwoju kraju oraz Pomorza Zachodniego, wraz ze sposobem ich finansowania, koordynacji i realizacji. W ramach obszaru działania infrastruktura komunikacyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przewiduje się budowę Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – etap II (1 na rysunku 6), budowę i przebudowę torowisk w Szczecinie oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego. W ramach tego działania przewiduje się budowę pętli przy CH



Rys. 6. Planowane torowiska w Szczecinie (—••••• torowiska do remontu kapitalnego)  
Źródło: opracowano na podstawie [12, 13]

Ster (nr 2 na rysunku 6) oraz budowę torowiska na ulicy Spacerowej – nr 3 na rysunku 6. W ramach remontów kapitalnych torowisk przewidziano m.in. na ulicy Powstańców Wielkopolskich i alei Wyzwolenia (rys. 6).

## Podsumowanie

Na podstawie ostatnich działań podejmowanych przez władzę Szczecina należy stwierdzić, iż został przełamany kryzys lat 90. XX wieku i początku XXI w komunikacji miejskiej. Zaczęto wypełniać założenia polityki transportowej i innych dokumentów dotyczących rozwoju miasta [15]. Nastąpiły znaczące zmiany w taborze, przystąpiono do kompleksowych remontów torowisk. Po 40 latach rozpoczęto budowę nowego bezkolizyjnego torowiska na prawobrzeże. Również plany na najbliższe lata pod względem taboru i infrastruktury tramwajowej nie są zbyt imponujące, ale przynajmniej są realne – zapewnione finansowanie. Pozwolą utrzymać pozytywny trend tj. zwiększenie oferowanego standardu usług w zakresie komfortu przejazdu, jakości taboru, niezawodności funkcjonowania i prędkości komunikacyjnej.

## Literatura

1. Kozłowska I., *Szczecińskie fortyfikacje nowożytnie. Rola fortyfikacji nowożytnych w kształtowaniu układu przestrzennego miasta Szczecina oraz wpływ analizy historycznej na współczesne działania projektowe i zakres ochrony konserwatorskiej*, „Przestrzeń i Forma”, 2006, nr 4.
2. Wojciechowski M., *Fortyfikacje poligonalne XIX wieku. Twierdze pruskie i niemieckie* <http://www.mars.slupsk.pl/fort/01.htm>
3. Kemmann G., Mayer W., *50 Jahre Stettiner Strassenbahn 1879–1929*. Stettiner Strassen–Eisenbahn–Gesellschaft, Stettin, 1929.
4. Grochowiak R., *120 lat komunikacji miejskiej w Szczecinie*, EMI–PRES, Łódź 1999.
5. Drewelow K.H., Krüger W., *Straßenbahnen in Pommern*, Bufe–Fachbuch–Verlag, Egglham 1989.
6. *50 lat komunikacji miejskiej w polskim Szczecinie*. Miejski Zakład Komunikacyjny, Szczecin 1995.
7. Portal Miłośników Dawnego Szczecina [sedina.pl](http://sedina.pl)
8. Niedzielski P., Kłos-Adamkiewicz z., Skweres-Kuchta M., *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014–2025*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne Oddział Wojewódzki w Szczecinie, Szczecin 2014.
9. Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2013, Główny Urząd Statystyczny, Zakład Wydawnictw Statystycznych GUS, Warszawa 2013.
10. <http://bip.um.szczecin.pl/> strona główna » inwestycje miejskie » wykaz inwestycji » inwestycje realizowane, <http://tory.szczecin.pl/>
11. [http://www.szybkitramwaj.szczecin.pl/sst/chapter\\_125007.asp](http://www.szybkitramwaj.szczecin.pl/sst/chapter_125007.asp)
12. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin*, Uchwała Nr XVII/470/12 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 marca 2012 r. [http://bip.um.szczecin.pl/umszczecinbip/chapter\\_11398.asp](http://bip.um.szczecin.pl/umszczecinbip/chapter_11398.asp)
13. *Szczecin 2020. Program rozwoju miasta w nowej perspektywie UE*, [http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter\\_116058.asp](http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter_116058.asp)
14. *Projekt stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego*, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, czerwiec 2014 [http://www.perspektywa2020.wzp.pl/rpo/perspektywa\\_2020/wiadomosci/p-r-m-a-23572/wiadomosci.htm](http://www.perspektywa2020.wzp.pl/rpo/perspektywa_2020/wiadomosci/p-r-m-a-23572/wiadomosci.htm)
15. Pietrzak K., *Analiza rozwoju szczecińskiej sieci tramwajowej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2012, nr 9.