

**Osiem pytań o planowany wiadukt w ciągu ulicy Jagiellońskiej.
Znamy odpowiedzi, podajemy liczby, pokazujemy mapy**

23.12.2025, 05:57, Andrzej Kraśnicki jr

Skala wiaduktu, który ma powstać nad torami kolejowymi u zbiegu ulic Jagiellońskiej, Witkiewicza i Twardowskiego w Szczecinie, wywołała sporo pytań i emocji. Przeanalizowaliśmy dokumenty. Mamy kluczowe dane i szczegółowe wyjaśnienia dotyczące tej inwestycji.

Przymiarki do tej inwestycji i wątpliwości z nią związane opisaliśmy w artykule ["Czy potrzebujemy takiego monstrum? Koniec konsultacji w sprawie nowych wiaduktów w Szczecinie"](#).

Chodzi o wiadukt nad linią Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej

Konstrukcja ma powstać nad torami SKM, w miejscu, gdzie obecnie jest przejazd kolejowy ze szlabanami. To miejsce przy skrzyżowaniu ulic Jagiellońskiej, Witkiewicza i Twardowskiego.

Władze Szczecina starają się o unijne dofinansowanie na jej budowę z puli, jaką ma spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Powstanie wiaduktu wydaje się koniecznością: po uruchomieniu linii SKM do Polic pociągi będą tą trasą kursować tak często, że w godzinach szczytu szlabany będą się zamykały co kilka minut. Kolej miejska ma zacząć działać w połowie grudnia 2026 roku. Do tego czasu wiadukt na pewno nie powstanie, będziemy mogli zatem na własnej skórze przekonać się, jakie niedogodności powoduje jego brak.

Ulica Jagiellońska. Czy wiadukt musi być tak duży?

Zasady ubiegania się o dofinansowanie wymagały przeprowadzenia konsultacji społecznych. W ich ramach Szymon Nieradka, miejski aktywista znany przede wszystkim z walki z patologiami związanymi z parkowaniem, zwrócił uwagę na skalę wiaduku. Swoje wątpliwości podsumował następująco: "Samo powstanie wiaduku w tej skali spowoduje bezpowrotne zniszczenie bezpośredniej okolicy szpitala przy ul. Jagiellońskiej. Dostępne wizualizacje pokazuje, że estakada będzie przebiegać przy szpitalnych oknach na wysokości drugiego piętra. Wnoszę o przygotowanie projektu, który będzie odpowiadał aktualnym, faktycznym potrzebom komunikacyjnym w tym miejscu. Z uwzględnieniem potrzeb pieszych oraz rowerzystów, oraz poszanowaniem dla okolicy".



Widok na przejazd kolejowy, w którego miejscu ma powstać wiadukt. Na pierwszym planie ulica Twardowskiego Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl



Wizualizacja wiaduktu w ciągu ulicy Jagiellońskiej. Z prawej szpital fot. Urząd Miasta

Szymon Nieradka wielkość wiaduktu powiązał z widocznym na wizualizacjach przebiegiem planowanego, w bliżej nieokreślonej przyszłości, kolejnego etapu obwodnicy śródmiejskiej. Zdaniem Nieradki ten pomysł należy zarzucić, co - jego zdaniem - pozwoliłoby na budowę mniejszego wiaduktu.

Sprawdziliśmy, czy to faktycznie możliwe.

Wiadukt w ciągu Jagiellońskiej i Witkiewicza. Pytania i odpowiedzi

Przeanalizowaliśmy publicznie dostępną dokumentację, czyli koncepcję programowo-przestrzenną przygotowaną przez inżyniera Dominika Liakosa. Z danych, które ta dokumentacja zawiera, układają się następujące pytania i odpowiedzi.

1. Czy możliwy jest wiadukt w mniejszej skali, bez wspomnianej przez Nieradkę "estakady przy szpitalnych oknach"?

Odpowiedź: Nie. Kluczowym warunkiem przy projektowaniu tego wiaduktu było przejście zgodnie z przepisami nad linią kolejową. Tu trzeba zachować tak zwaną skrajnię pionową. To wysokość między szynami a konstrukcją wiaduktu. Musi wynosić minimum 7 metrów. Dla porównania, w wypadku wiaduktów nad drogami, taka skrajnia to tylko 4,5 metra. Żeby osiągnąć wysokość 7 metrów nad torami, najazd

na wiadukt od strony ulicy Jagiellońskiej musi zacząć się odpowiednio wcześniej. To dlatego na wizualizacji wiaduktu wjazd na estakadę zaczyna się mniej więcej na wysokości środkowej części szpitala MSWiA.

2. Czy można było, w ramach modernizacji linii kolejowej, obniżyć jej przebieg, czyli poprowadzić tory na tym odcinku w wykopie, by wiadukt nie musiał być tak wysoki?

Odpowiedź: To było i jest niemożliwe ze względu na bliskie sąsiedztwo stacji Szczecin [Turzyn](#), a z drugiej strony przystanku SKM Szczecin-[Pogodno](#). Na stacjach kolejowych pochylenie podłużne musi wynosić o promili. Nie ma możliwości, by pomiędzy Turzynem a Pogodnem linia kolejowa schodziła w jakieś zagłębienie. Nie ma na to miejsca.

3. Czy od strony ulicy Witkiewicza i Twardowskiego wiadukt nie mógłby obniżyć się do poziomu terenu od razu po przejściu nad torami? Czy na jego wielkość ma wpływ to, że jest pod nim jeszcze (równoległe do torów) miejsce dla jezdni planowanej obwodnicy śródmiejskiej?

Odpowiedź: Nie. Bezpośredni zjazd na ulicę Twardowskiego, nawet po jej odsunięciu od torów, byłby zbyt stromy. Dlatego konstrukcja wiaduktu przechodzi w estakadę nad tą ulicą i prowadzi dalej w głąb ulicy Witkiewicza. Należy zwrócić uwagę na to, że ta ostatnia ulica jest w stosunku do torów na wzniesieniu. Dopiero bezpośrednio przed nimi obniża się do poziomu przejazdu kolejowego. Wiadukt i estakada wykorzystują tę różnicę terenu. Konstrukcja łączy się od razu wyżej położoną częścią ulicy Witkiewicza. To pozwala jednocześnie na jednym poziomie zbudować skrzyżowanie tej ulicy z ulicą prowadzącą na zaplecze stadionu Pogoni.



Plany wiaduktu w ciągu ulic Jagiellońskiej i Witkiewicza fot. Koncepcja programowo-przestrzenna, inż. Dominik Liakos. Opisy na mapie - Andrzej Kraśnicki jr

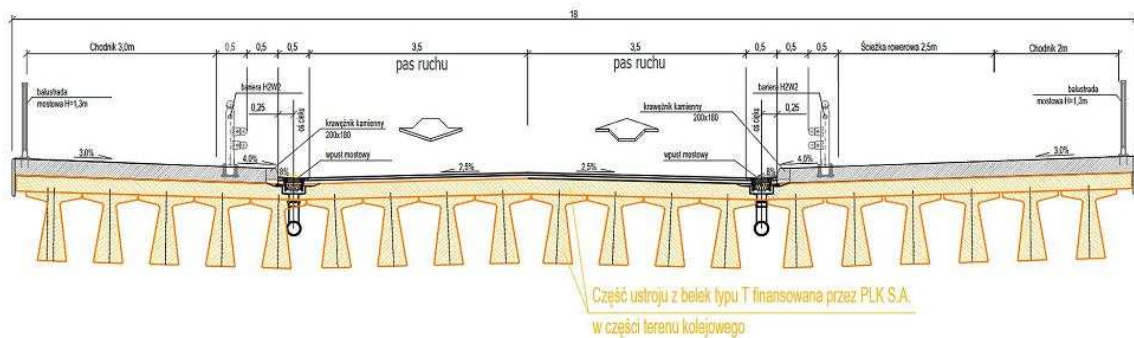


Wizualizacja wiaduktu w ciągu ulicy Jagiellońskiej. Widok w kierunku ulicy Twardowskiego fot. Urząd Miasta

4. Czy wiadukt nie jest przeskalowany, jeżeli chodzi o szerokość konstrukcji?

Odpowiedź: Nie. Na wiadukcie będzie po jednym pasie ruchu w każdą stronę, każdy o szerokości 3,5 metra. Do tego po jednej stronie będzie chodnik o szerokości 3 metrów, a po drugiej dwukierunkowa droga rowerowa o szerokości 2,5 metra oraz chodnik o szerokości 2 metrów.

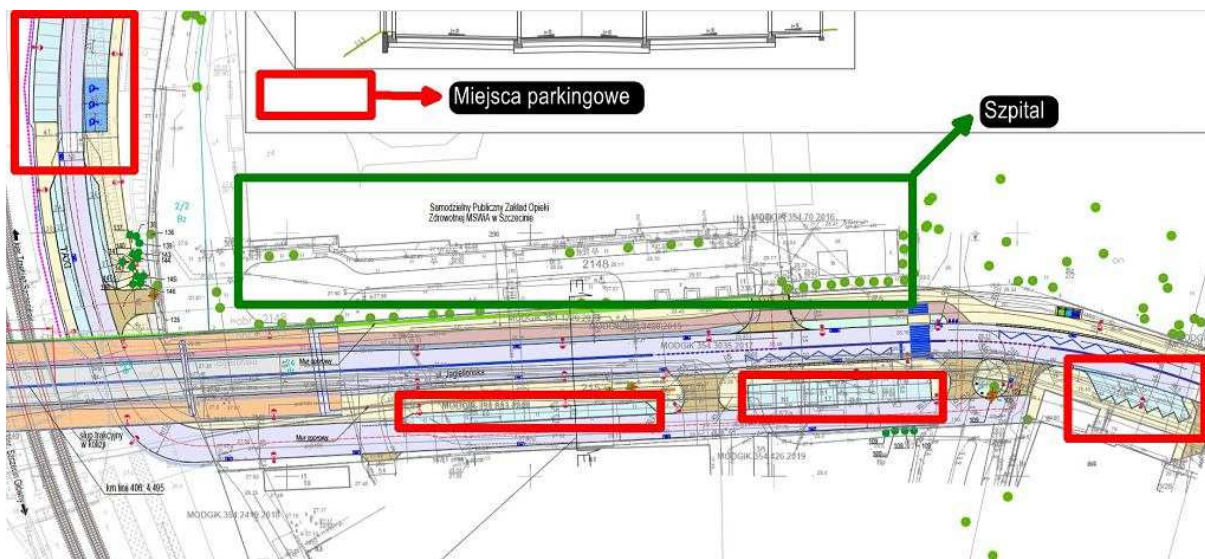
H-H Przekrój poprzeczny przez obiekt inżynierski skala 1:100



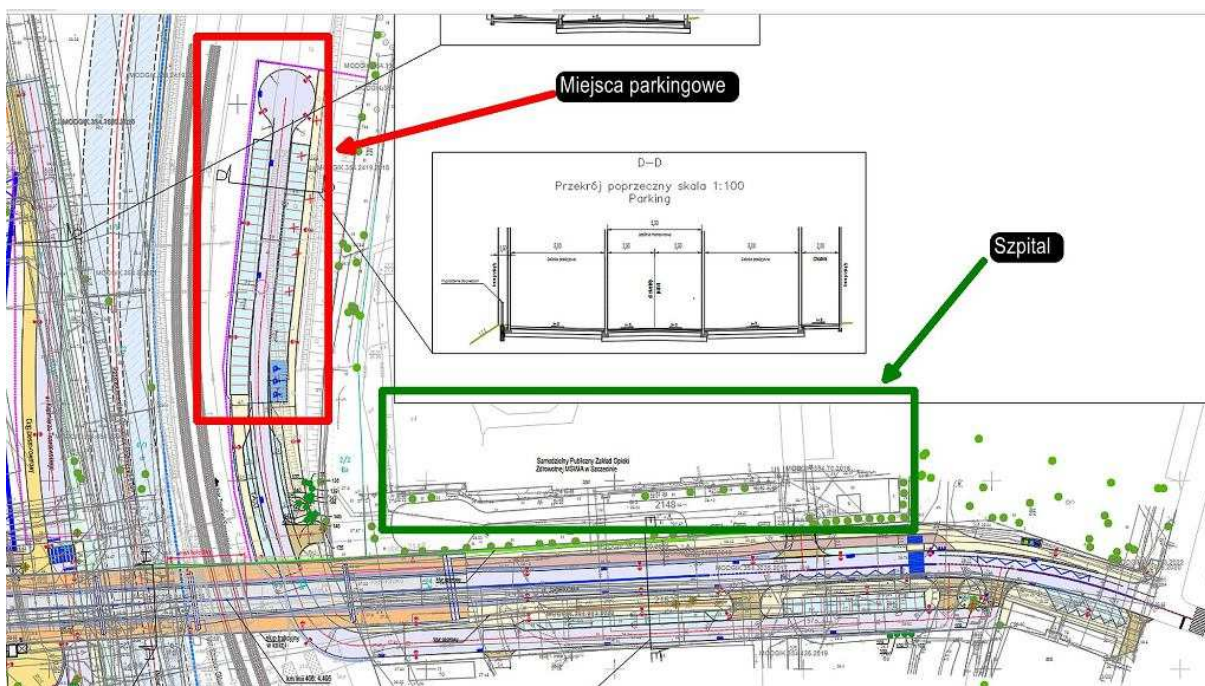
Plany wiaduktu w ciągu ulic Jagiellońskiej i Witkiewicza fot. Koncepcja programowo-przestrzenna, inż. Dominik Liakos.

5. Czy wiadukt i najazd na niego od strony ulicy Jagiellońskiej nie utrudni i tak złej sytuacji parkingowej w rejonie szpitala MSWiA?

Odpowiedź: W projekcie, oprócz samego wiaduktu, jest także planowana przebudowa części ulicy Jagiellońskiej na wysokości szpitala. Jadąc od strony centrum, na wysokości szpitala będzie można zjechać na jezdnię wspomagającą, poprowadzoną równolegle do najazdu na wiadukt. Ta jezdnia poprowadzona zostanie w stronę torów kolejowych, następnie skręci ostro w prawo, poprowadzona zostanie pod wiaduktem i zakończy się rzędem 50 miejsc parkingowych z miejscem do zawracania. Dodatkowo na jezdni wspomagającej, ale jeszcze na wysokości szpitala, będzie 15 miejsc do parkowania prostopadłego i 8 miejsc do parkowania równoległego. Bliżej skrzyżowania z ulicą Noakowskiego będzie jeszcze 6 skośnych miejsc parkingowych.



Plany wiaduktu w ciągu ulic Jagiellońskiej i Witkiewicza fot. Koncepcja programowo-przestrzenna, inż. Dominik Liakos. Opisy na mapie - Andrzej Kraśnicki jr



Plany wiaduktu w ciągu ulic Jagiellońskiej i Witkiewicza fot. Koncepcja programowo-przestrzenna, inż. Dominik Liakos. Opisy na mapie - Andrzej Kraśnicki jr

6. Kiedy może powstać wiadukt na Jagiellońskiej?

Odpowiedź: Najpierw Szczecin musi dostać dofinansowanie z PKP PLK. Szansa na to jest dopiero przy drugim naborze projektów. Ten nie został jeszcze uruchomiony. Kolejowa spółka właśnie uzupełniła wykaz inwestycji, które otrzymają fundusze w pierwszym etapie. Drugi nabór będzie w 2026 roku. Szczecin złoży jednocześnie wniosek o dofinansowanie budowy wiaduktu w Dąbiu, nad torami kolejowymi w

ciągu ulicy Pomorskiej. Być może jakieś finansowe decyzje zapadną pod koniec przyszłego roku. Od tego czasu do finału budowy mogą minąć 3-4 lata.

7. Czy w razie budowy w przyszłości kolejnego etapu obwodnicy śródmiejskiej (między Łęknem a Turzynem), będzie możliwość zjazdu z obwodnicy na ulicę Witkiewicza w rejonie stadionu Pogoni?

Odpowiedź: Nie. Nie ma na to miejsca, poza tym oznaczałoby to skierowanie dużego ruchu w ulicę Jagiellońską, której parametry zupełnie się do tego nie nadają. Ostatnie plany zakładały, że kolejny węzeł - patrząc od strony węzła Łękno - będzie dopiero na skrzyżowaniu z ulicą 26 Kwietnia. Okazuje się jednak, że nie jest wykluczone zbudowanie po drodze węzła także na skrzyżowaniu z ulicą Mickiewicza.

8. Czy budowa kolejnego etapu obwodnicy śródmiejskiej jest realna?

Odpowiedź: Na razie nie. Unia Europejska nie dofinansowuje już takich inwestycji drogowych w miastach. Warto przypomnieć, że ostatni etap obwodnicy powstał przy mocnym "naciągnięciu" reguł finansowania. Odcinek od ulicy Arkońskiej i Niemierzyńskiej do węzła Łękno sfinansowany został z budżetu miasta. Fundusze unijne trafiły jedynie na sam węzeł, gdzie jest połączenie tras komunikacji kolejowej, autobusowej, tramwajowej i rowerowej, co zostało przedstawione jako inwestycja w tak zwany zrównoważony transport.

Redagował Jerzy Połowniak