

Jest przetarg na zaprojektowanie nowego mostu i kładki nad Odrą w Szczecinie oraz ulic na Kępie Parnickiej i Wyspie Zielonej

02.01.2024, Andrzej Kraśnicki jr

Mamy szczegóły koncepcji nowych przepraw nad Odrą i ulic na Kępie Parnickiej oraz Wyspie Zielonej. Na jej podstawie miasto ogłosiło właśnie przetarg na zaprojektowanie tego układu wraz z uzyskaniem pozwoleń na budowę.

Przetarg na "Wykonanie dokumentacji projektowo- kosztorysowej dla zadania pn. Budowa mostu nad Odrą Zachodnią wraz z układem drogowym" ogłoszony został 29 grudnia 2023 roku. Prowadzi go miejska spółka Szczecińskie Inwestycje Miejskie. Chodzi o zapowiadaną już przez "Wyborczą" inwestycję, czyli budowę nowego mostu nad Odrą, który zepnie Pomorzany z Wyspą Zieloną i nową drogą z Kępą Parnicką. Ma powstać także kładka pieszo-rowerowa z ul. Kolumba na wysokości Dworca Głównego PKP na Kępę Parnicką.



Widok na Kępę Parnicką i Wyspę Zieloną z nad ul. Zapadłej Andrzej Kraśnicki jr

Zadaniem zwycięzcy postępowania będzie przygotowanie nie tylko projektu i kosztorysu, ale także uzyskanie - jak czytamy w opisie - "niezbędnych warunków, zatwierdzeń, uzgodnień, opinii oraz ostatecznej decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej lub ostatecznej decyzji pozwolenia na budowę wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego".

To oznacza, że efektem ma być komplet dokumentacji pozwalającej ogłosić przetarg na prace budowlane.

Nowy most nad Odrą w Szczecinie i drogi

Szczegóły tej całej inwestycji możemy teraz przedstawić opierając się na dokumentacji przetargowej. Jej kluczową częścią jest "Koncepcja układu komunikacyjnego Kępy Parnickiej i Wyspy Zielonej" opracowana przez szczecińską firmę Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski.

Inwestycja ma zacząć się na skrzyżowaniu ulic Dąbrowskiego, Kolumba i Zapadłej. Koncepcja uwzględnia trwającą właśnie przebudowę ulicy Kolumba i jej efekty. Co ciekawe, pada tu sformułowanie, że ten węzeł będzie "tymczasowy". Dlaczego? Bo w miejskich planach jest to miejsce, w którym ma zakończyć się obwodnica śródmiejska - arteria, która kończy się dziś na węźle Łątko. W obecnych realiach więcej niż mglistą perspektywą jest zbudowanie kolejnego odcinka obwodnicy, czyli do ul. 26 Kwietnia. Dociągnięcie trasy do ul. Zapadłej, a potem "wykonanie nowej drogi klasy „G” wychodzącej w kierunku południowym do połączenia z ul. Krygiera"

(jak przypomina koncepcja) to wizja w najbliższych latach zupełnie nierealna.

Nowy most w Szczecinie. Jak to wygląda i będzie wyglądać

Z przebudowanego skrzyżowania wjedziemy na jednojezdniową ulicę Zapadłą. Jej obecny stan w koncepcji przedstawiony jest w następujący sposób:

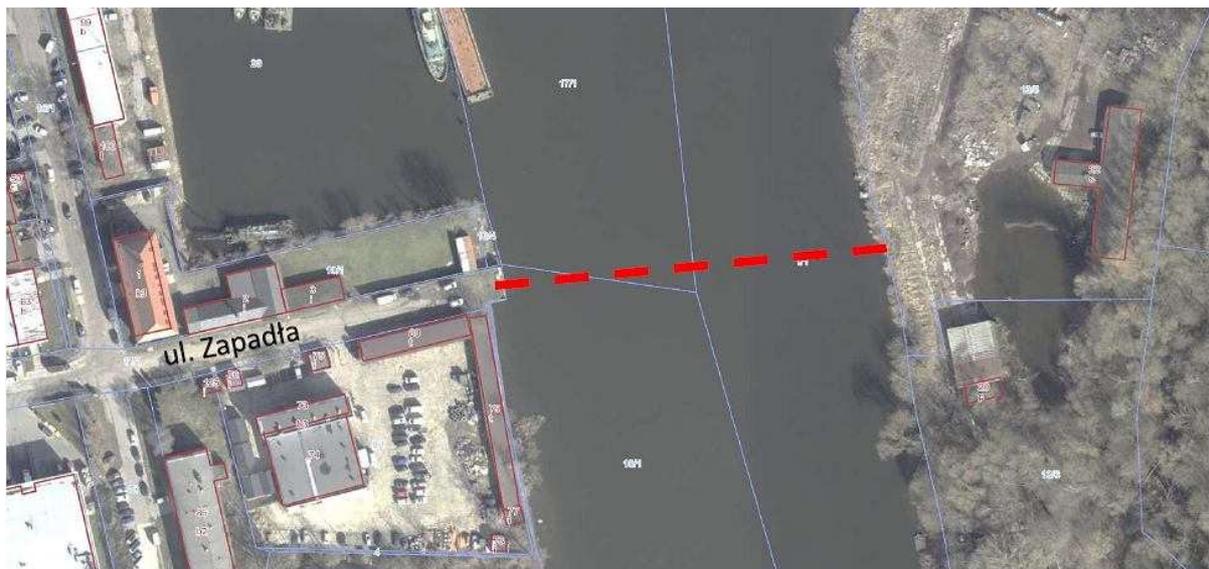
"Ulica jest w stanie zdegradowanym. Jezdnia o nawierzchni na początkowym odcinku bitumicznej, potem brukowana z wstawkami z płyt drogowych. Szerokości jezdni od 6 do 8m. Wydzielone ciągi piesze występują jedynie na początkowym odcinku przy skrzyżowaniu z ul. Kolumba. Ulica jest częściowo oświetlona, nie posiada natomiast kanalizacji deszczowej".



Widok na ul. Zapadłą od strony Odry Andrzej Kraśnicki jr

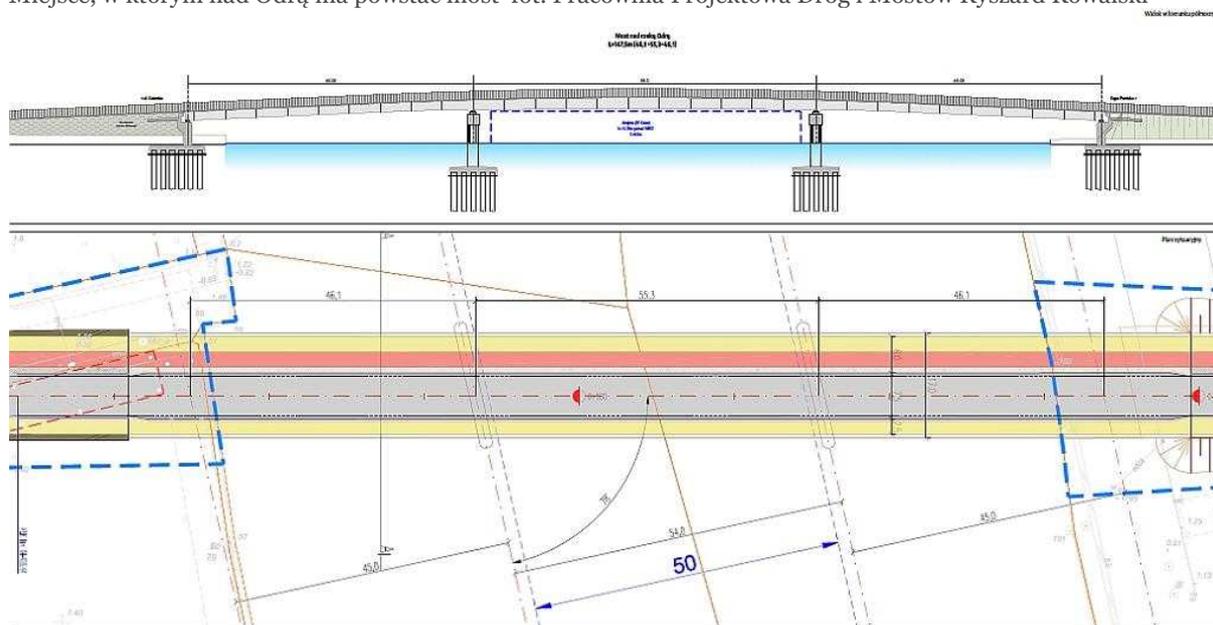
Po przebudowie ma to być jednojezdniowa ulica, czyli posiadająca po jednym pasie ruchu w każdą stronę. Chodniki będą po obu stronach, natomiast droga rowerowa tylko po stronie północnej.

I tak dojedziemy do nowego mostu. "Obiekt powinien spełniać wymagania IV klasy żeglownej" - zaznaczają autorzy koncepcji i wyjaśniają, że "dla tej klasy minimalny prześwit obiektu nad poziomem wysokiej wody żeglownej wynosi 5,25 m. Minimalna szerokość szlaku żeglugowego wynosić powinna 40 m".



Fot. 7. Lokalizacja planowanego mostu (mapa źródło: Geoportal.gov.pl)

Miejsce, w którym nad Odrą ma powstać most fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski



Most nad Odrą fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski

Most o długości 147,5 m ma się składać z trzech przęseł posadowionych na podporach zlokalizowanych w nurcie rzeki.

Odcinek na moście zaprojektowano w przekroju dwupasmowym z jezdnią o szerokości 6,5 m, obustronnymi chodnikami o szerokości 2,5 m oraz ścieżką rowerową o szerokości 2,5 m.

Nowe ulice na Kępie Parnickiej

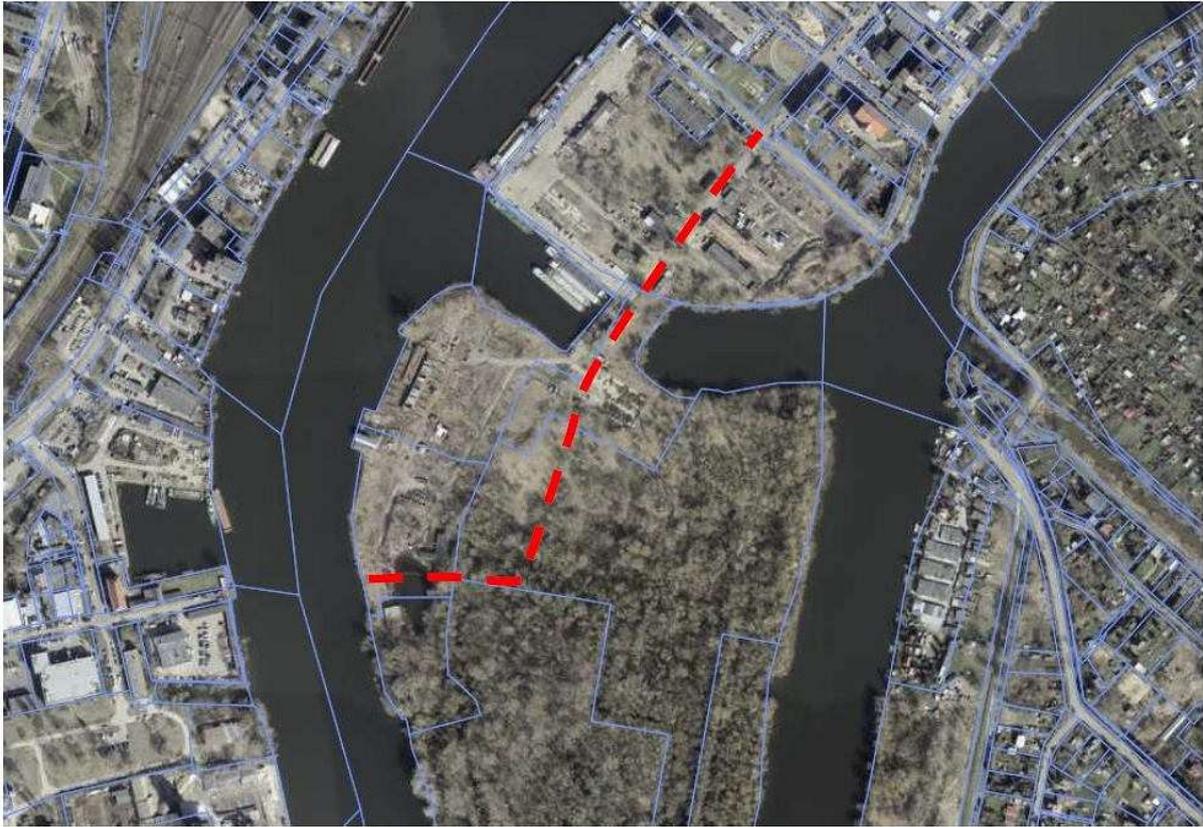
Most wprowadzi nas na Wyspę Zieloną, która połączona jest groblą z Kępą Parnicką. Wyspa Zielona to obecnie tylko częściowo zabudowane tereny.



Widok na Wyspę Zieloną Andrzej Kraśnicki jr

To pozostałości stoczni rzecznej i wciąż funkcjonujący jej element, czyli pochylnia, na którą wciągane są na czas remontu barki. Część starych zabudowań przeznaczona będzie do wyburzenia, chociaż sama pochylnia pozostanie. Jest dość ciekawym zabytkiem techniki.

Trasa przez Wyspę Zieloną i groblą na Kępę Parnicką poprowadzona została według zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania. Stąd też, jeszcze na wyspie, rondo ze ślepą końcówką w kierunku obszaru, który ma być zagospodarowany w przyszłości.



Fot. 9. Przebieg nowej drogi na odcinku Wyspy Zielonej (mapa źródło: Geoportal.gov.pl)

Przebieg drogi przez Wyspę Zieloną na Kępę Parnicką fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski



Rondo na Wyspie Zielonej. W lewo jezdnia w kierunku mostu, na wprost w kierunku Kępy Parnickiej fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski

Rondo ma mieć jedną jezdnię o szerokości sześciu metrów i wyspę wewnętrzną o średnicy 18 metrów.

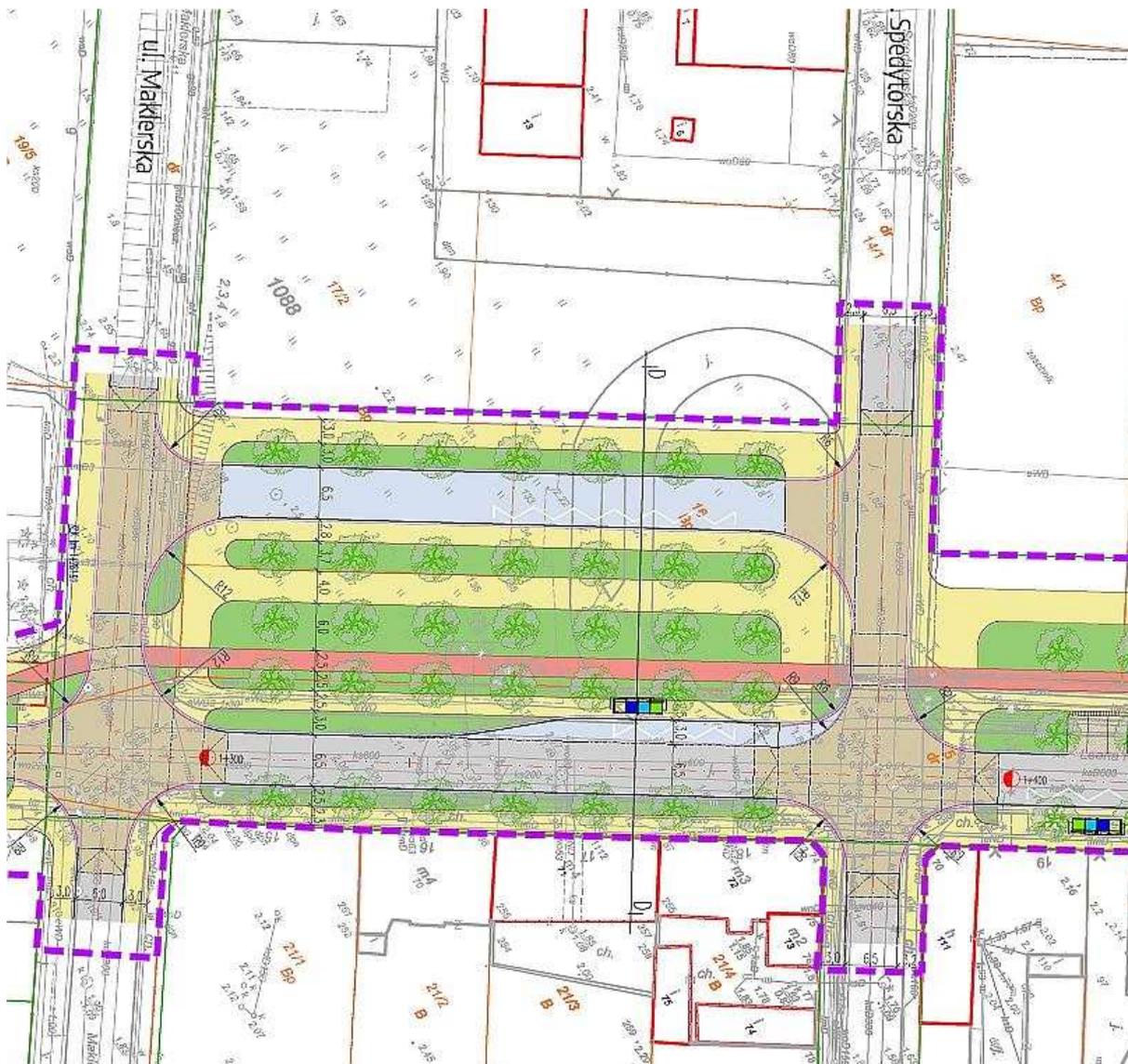
"Od tego miejsca zaprojektowano rozwiązania uspokajające ruch m.in. odgięcia geometrii, sugerowane przejścia dla pieszych, wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych na projektowanej ulicy, dostosowujące geometrię do wprowadzenia w docelowej organizacji ruchu wprowadzenie strefy „Tempo 30” - czytamy w koncepcji.

Kępa Parnicka. Nowa ulica Heyki

Za groblą nowy układ drogowy wejdzie w istniejącą ulicę Heyki, która ma być jednak gruntownie przebudowana. Zaplanowana została zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania dla Kępy Parnickiej.

"Na odcinku tym zaprojektowano (...) ulicę o przekroju alejowym z wydzieloną jezdnią, ciągami pieszymi, rowerowym oraz nasadzeniami alejowymi" - piszą autorzy koncepcji.

Na wysokości ulicy Spedytorskiej zaplanowana została dodatkowa jezdnia, która pozwoli zachować w tym miejscu pętlę autobusową.



Fragment ulicy Heyki na Kępie Parnickiej fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski

Dalej nowa ulica Heyki ma wyglądać w następujący sposób:

"Na odcinku pomiędzy ulicami Spedytorską a Składową w pasie o szerokości ok. 36 m zaprojektowano jezdnię z obustronnymi chodnikami, zatokami parkingowymi do parkowania prostopadłego po zachodniej stronie ulicy wydzieloną ścieżką rowerową oraz dodatkową ciągami pieszym po stronie zachodniej przylegającym do przyszłej zabudowy terenów zlokalizowanych w kwartałach pomiędzy ulicą Heyki i rzeką Odrą. Ciąg został odsunięty od granicy pasa drogowego o ok. 5 m dając możliwość w zależności od przyszłego zagospodarowania, wytworzenia dodatkowego pasa zieleni bądź przestrzeni na ogródki kawiarniane.



Ulica Spedytorska fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski



Ulica Składowa fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski



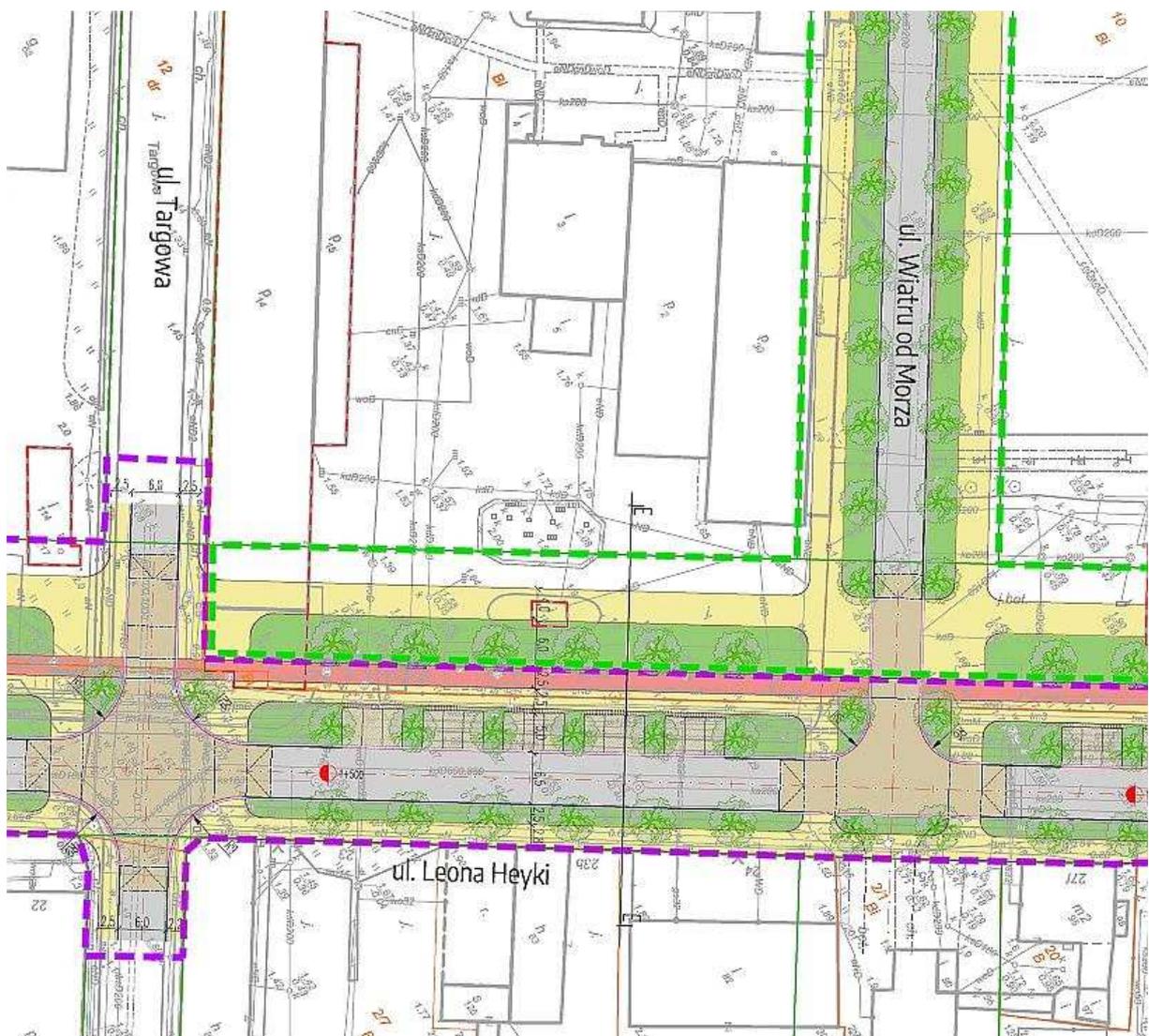
Ulica Maklerska fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski



Ulica Targowa fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski



Ulica Wiatru od morza fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski



Na odcinku pomiędzy ul. Składową do wiaduktu kolejowego pas drogowy będzie miał szerokość ok. 23 m, w którym zaprojektowano jezdnię z obustronnymi chodnikami, zatokami parkingowymi do parkowania prostopadłego po zachodniej stronie ulicy wydzieloną ścieżką rowerową. Na całym odcinku przewidziano wykonanie obustronnych nasadzeń szpalerowych. Przy wjeździe na ten odcinek od strony mostu na Kanale Zielonym założono wykonanie odgięcia geometrii pasa ruchu poprzez wykonanie wyspy kanalizującej, przez które wykonane będzie przejście dla pieszych oraz zaraz za nim zatoki autobusowej. Rozwiązanie takie w sposób czytelny pokazywać będzie kierującym wjazd w strefę ruchu uspokojonego".

W koncepcji zaznaczono, że chociaż częścią inwestycji ma być także budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej, to jednak "w trakcie opracowywania dokumentacji projektowej należy dążyć, aby jak najwięcej wód opadowych z powierzchni chodników i ścieżek rowerowych zagospodarowywać w granicach pasa drogowego na terenach zielonych".

Przebudowa ul. Heyki ma sięgnąć mostu nad Kanalem Zielonym. Nie będzie jednak przebudowy wiaduktu kolejowego, pod którym prowadzi obecnie jedyna droga z Łasztowni na Kępę Parnicką. Jego podniesienie nie wchodzi w grę, bo trzeba by było przebudować cały układ torów od stacji Szczecin Port Centralny po Dworzec Główny łącznie z mostem kolejowym nad Odrą.



Wiadukt kolejowy nad ulicą Heyki Fot. Cezary Aszkielowicz / Agencja Wyborcza.pl

"Z kolei obniżenie niwelety drogi w tym miejscu powodowałoby trudności z odwodnieniem tego odcinka z uwagi na zejście z rzędną poniżej poziomu rzeki" - wyjaśniają autorzy koncepcji.

Kładka w miejscu mostu Dworcowego

Ostatnim elementem inwestycji ma być kładka pieszo- rowerowa nad Odrą. Zaplanowano ją dokładnie tam, gdzie był zniszczony pod koniec II wojny światowej most Dworcowy.

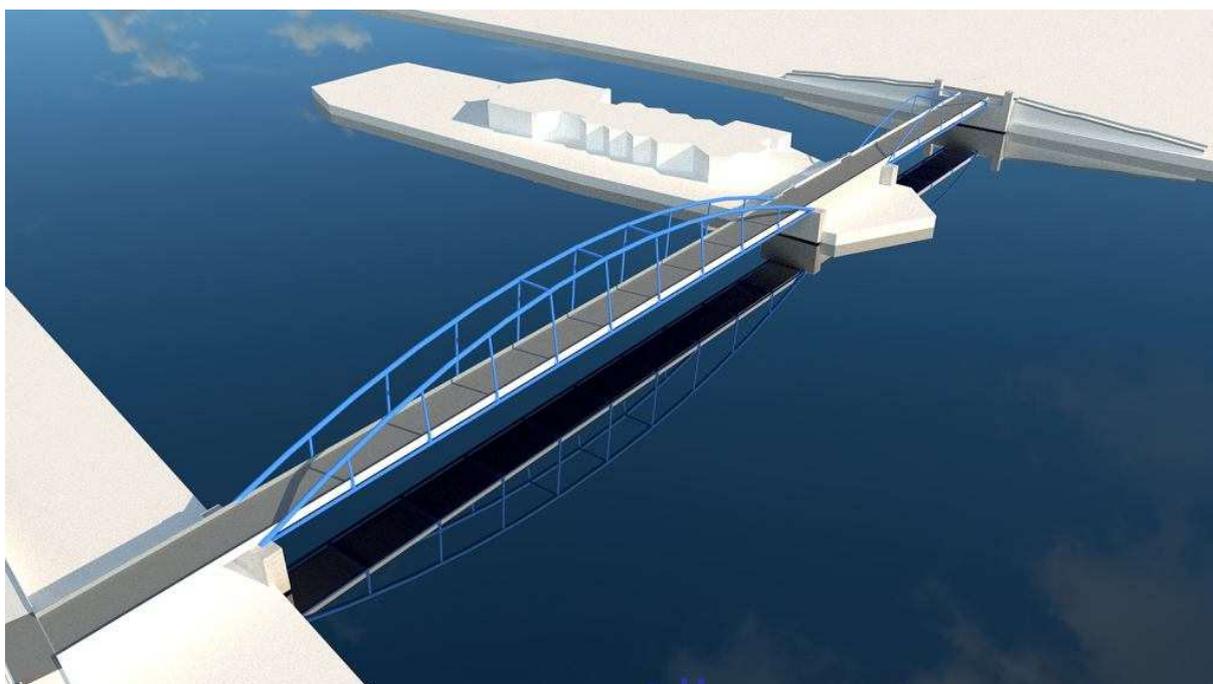


Most Dworcowy Sedina.pl

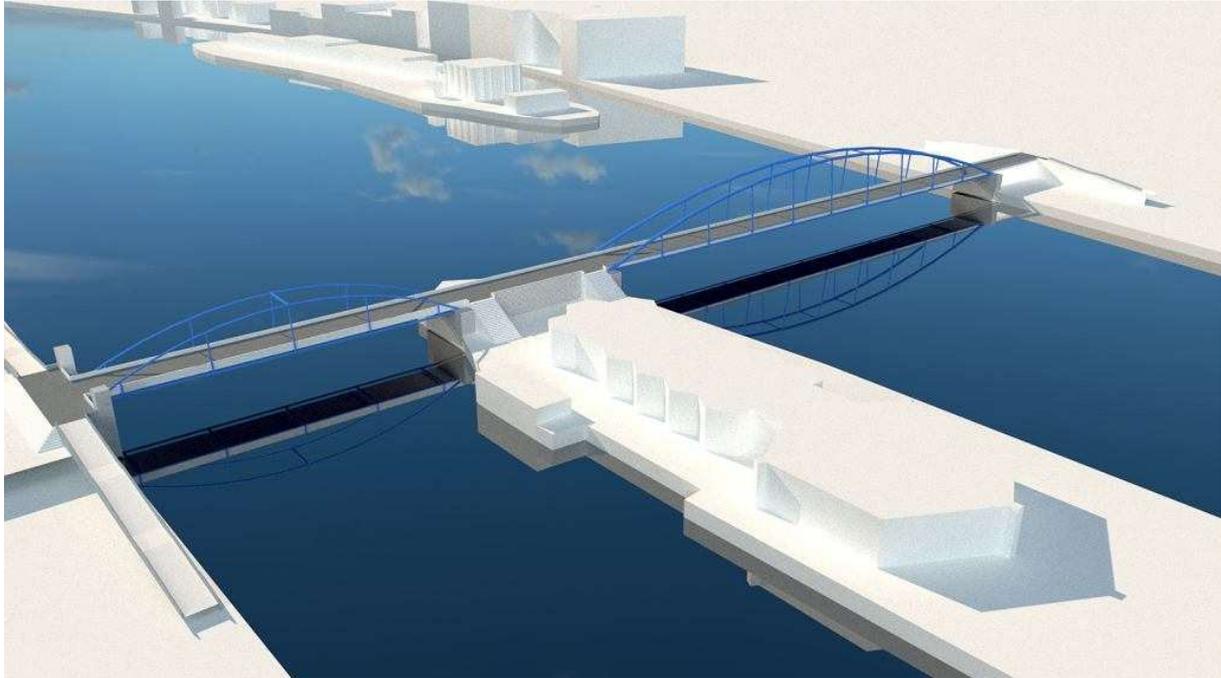


Przyczółki dawnego mostu Dworcowego na Bulwarze Elbląski CEZARY ASZKIEŁOWICZ

Kładka połączy górny taras przez Dworcem Głównym z Kępą Parnicą. Przetnie także wyspę, na której jest ośrodek wioślarski AZS. "Także w tym przypadku należy dla obiektu zapewnić IV klasę żeglowności" - zaznaczają autorzy koncepcji.

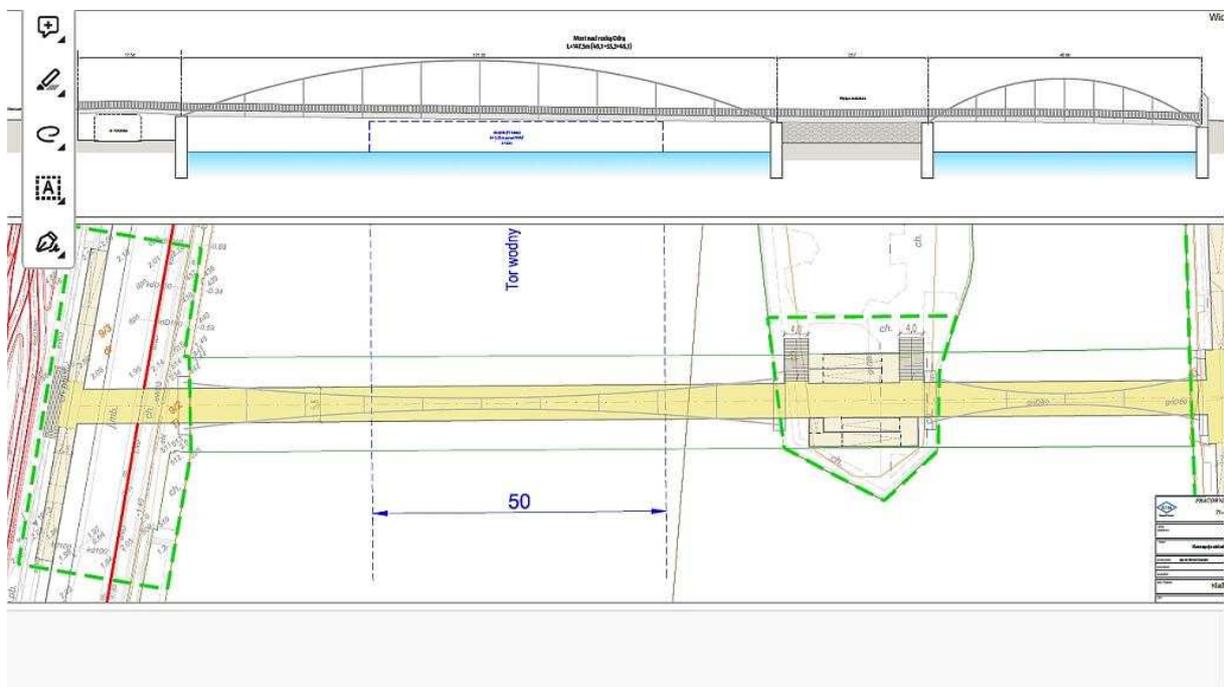


Kładka nad Odrą na wysokości Dworca Głównego fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski



Kładka nad Odrą na wysokości Dworca Głównego fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski

"Z uwagi na charakter konstrukcji i rodzaj prowadzonego ruchu, można wykonać go jako jednoprzęsłowy nad każdym z przecinanych nurtów rzeki. W całości z uwagi na przekroczenie dodatkowo ulicy Kolumba obiekt miałby długość 191,3 m" - opisują konstrukcję autorzy dokumentu.



Kładka nad Odrą na wysokości Dworca Głównego fot. Pracownia Projektowa Dróg i Mostów Ryszard Kowalski

Dowiadujemy się także z niego, że opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych umożliwiających

realizację inwestycji zajmie co najmniej 20 miesięcy. Sama budowa całego układu wraz z mostem i kładką to zaś zadanie na dwa lata.

Miasto czeka na oferty firm projektowych do 9 lutego 2024 roku. Kryterium oceny ofert to w 60 procentach cena, a w pozostałych 40 doświadczenie projektanta branży inżynierskiej mostowej - 40 proc.

Plan władz Szczecina zakłada, że całe przedsięwzięcie powstanie w formule partnerstwa publiczno-prywatnego, czyli z udziałem firm inwestujących w zabudowę Kępy Parnickiej i Wyspy Zielonej.