

Most Kłodny, jaki chce budować Szczecin, będzie gigantycznym totemem ku chwale samochodu

05.10.2025, 12:37, Marek Orłowski

Szczecin przebija smoka kopią! A w zasadzie prezydent miasta Piotr Krzystek, który - niczym święty Jerzy z włócznią - chce być chyba na wieki kojarzony z monstrualnymi pylonami nowego mostu Kłodnego.

Właśnie "Gazeta Wyborcza" doniosła, że Miasto ogłosiło przetarg na most Kłodny. Ma być zbudowany w najgorszym i najdroższym z wariantów. To fatalna wiadomość dla Szczecina, który, z zadziwiającym zapamiętaniem nieustannie próbuje jeszcze bardziej zniszczyć ten ważny fragment przestrzeni.

Zacytujmy uzasadnienie wyboru, jaki w 2015, po przedstawieniu trzech wariantów mostu, ukazał się w artykule "Gazety Wyborczej" ("Tak będzie wyglądać nowy most Kłodny. Imponujący akcent wśród zabytków").

"Nowoczesny, duży pylon stojący na łasztowni ma wskazywać, że tam jest nowe miejsce w Szczecinie. Kto będzie patrzeć na nowy most od strony Mostu Długiego, zobaczy w tle Wały Chrobrego. Jednak konstrukcja mostu nie będzie nad nimi dominowała. Pylon będzie jednak na tyle wysoki, że - patrząc z poziomu Odry - będzie przewyższał Zamek i dorównywał stojącemu nieco głębiej Pazimowi. Przy jego konstrukcji Trasa Zamkowa będzie jedynie tłem".

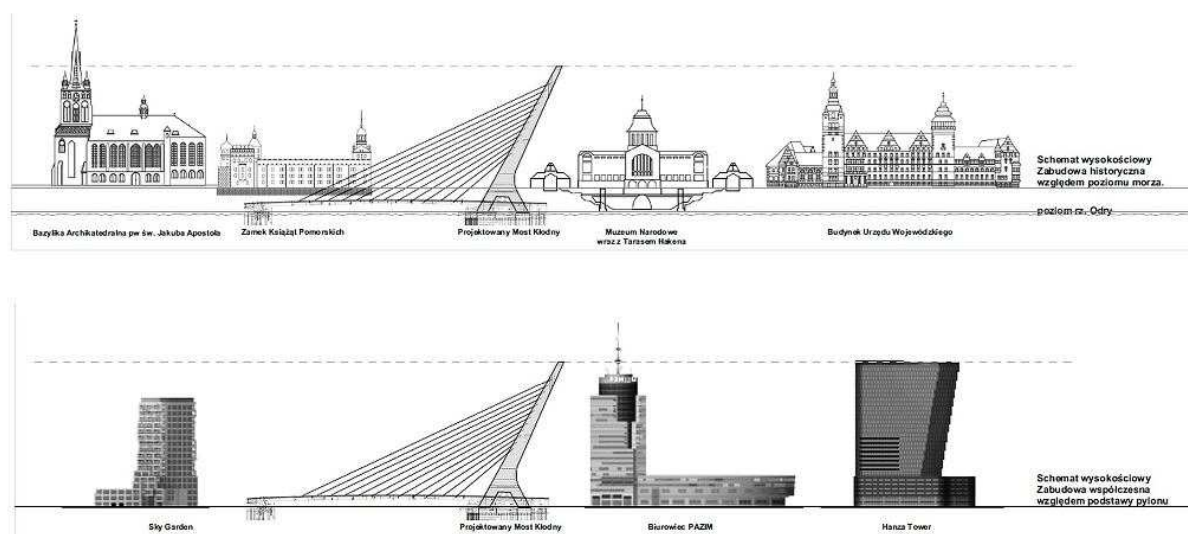


Most Kłódny na Łasztownię w Szczecinie. Widok od strony wyspy (wizualizacja) Fot. materiały Urzędu Miasta w Szczecinie

Czyli Trasę Zamkową, którą od lat zgodnie uznajemy za jeden z najgorszych błędów planistycznych powojennego Szczecina, chcemy po prostu zasłonić? Pomniejszyć ją, stawiając przy niej olbrzyma, choćby kompletnie nie pasował do tego miejsca? Uśmiercić smoka, wbijając weń dwie wielkie dzidy o wysokości stu metrów? Czy Szczecinianie mają świadomość, że to tylko 10 metrów mniej niż wysokość wieży katedry św. Jakuba, ale 8 metrów więcej niż wysokość biurowca Pazim i tylko 4 m mniej niż najwyższa w Szczecinie Hanza Tower! U podstawy te gigantyczne zęby morsa będą miały ponad 30 m szerokości.

Sądzę, że nikt, oglądający niewinne wizualizacje, nie ma świadomości, z jaką gigantyczną skalą mamy do czynienia. Te pylony będą sięgać 30 metrów ponad kopułę Muzeum Narodowego na Wałach Chrobrego! To po prostu szaleństwo. "Kto będzie patrzeć na nowy most od strony Mostu Długiego, zobaczy w tle Wały Chrobrego. Jednak konstrukcja

mostu nie będzie nad nimi dominowała" - to brzmi jak niesmaczny żart.



Schemat wysokościowy planowanego mostu Kłódno w porównaniu z innymi historycznymi i budowlami w Szczecinie Fot. materiały Marka Orłowskiego

Sama idea powrotu zabudowy nad wodę jest taka piękna i ważna. Właśnie do tego potrzebny jest nowy most. Zburzenie części nitek Trasy Zamkowej jest również doskonałym wstępem do jej całkowitego pozbycia się tej arterii. Przypomnijmy, że zwycięska praca pracowni Maćków Architekci w głośnym konkursie urbanistyczno-architektonicznym "Łasztownia - nowe serce miasta", właśnie taką niezwykle odważną ideę zawierała - całkowitą likwidację Trasy Zamkowej. Ta myśl dzisiaj wywołuje ironiczne uśmiechy "realistów", ale międzynarodowe jury konkursowe i wiele osób kochających i rozumiejących Szczecin uznało ją za najważniejszą dla przyszłości miasta Floating Garden, tej jakże mądrej strategii formującej.

Tymczasem my, tuż obok tego niechcianego, brzydkiego reliktu chcemy postawić nowoczesny produkt inżynierii mostowej rodem z dróg szybkiego ruchu i autostrad. Przez dziesięciolecia cierpimy z powodu Trasy Zamkowej, bo jest obcym ciałem, bezdusznym inżynierskim tworem w służbie samochodów wbitym w środek

miasta, i chcemy ten efekt wzmocnić poprzez zwiększenie ruchu i w dodatku oznaczenie gigantycznym totemem ku chwale samochodu.

To miejsce Szczecina jest rzeczywiście pechowe, bo jeszcze niedawno ledwie się uchroniliśmy przed koszmarnym pomysłem budowy parkingu wielopoziomowego po drugiej stronie Trasy Zamkowej.

Liczyliśmy, że te 10 lat, które minęły od 2015, kiedy pokazano projekt, dadzą czas na refleksję i przyniosą jednak dojrzałe rozwiązania. Władze miasta uznały, że dyskutować nie ma o czym, most to most, zadanie dla inżynierów, a o wyborze wariantu zadecydujemy sami, bez rozmowy z mieszkańcami czy architektami.

Czy nie można było mostu Kłódnego zaplanować inaczej? To oczywiście pytanie retoryczne, bo w Polsce i na świecie powstały setki wspaniałych mostów, a kilkadziesiąt to wybitne dzieła architektury mostowej. Do ich projektowania zapraszano bowiem najwybitniejszych, światowej sławy architektów, jak Renzo Piano i Zaha Hadid. Również firma Egis, autorka szczecińskiego projektu, mająca bezdyskusyjnie ogromny dorobek w tej dziedzinie na całym świecie, ma na swoim koncie kilka wybitnych realizacji.

Dlaczego zatem zaprojektowano zły, przeskalowany, pretensjonalny i niepasujący do miejsca most? Po prostu przyjęto złe założenia i nie poddano analizie kontekstu urbanistycznego i historycznego. Najlepiej, gdyby to zrobiono w drodze konkursu, bo na projekty mostów takie się organizuje, również w Polsce.

Oto w kolejnym artykule "Gazety Wyborczej" zapoznać się możemy z wieloma technicznymi informacjami dotyczącymi projektowanego mostu Kłódnego: "Prześło będzie 5,25 metra nad Odrą, co oznacza, że żegluga w żaden sposób nie będzie ograniczona. Ten prześwit spełnia też wymogi, jakie są konieczne dla utrzymania klasy żeglowności na poziomie Vb, czyli najwyższej możliwej w Polsce".

Czy rzeczywiście odcinek 400 metrów Odry pomiędzy mostami Kłodnym i Długim wymaga najwyższej możliwej klasy żeglowności (bo przecież wiadomo, jakie gabaryty ma Most Długi i to on wyznacza możliwości żeglowania w górę rzeki)? Jakie wielkie jednostki pływające muszą koniecznie dotrzeć na ten krótki miejski odcinek, otoczony spacerowymi bulwarami? Przecież w czasie finałów The Tall Ships Races wszystkie wielkie żaglowce cumują przy nabrzeżu Kapitańskim, a poza Trasę Zamkową nikt nie dociera, zresztą zwykle budowany jest tam most pontonowy.

A zatem, czy ten most nie mógłby mieć po prostu 2 pylonów w nurcie rzeki, skoro dla spełnienia wymogów klasy żeglowności Vb wystarczy szerokość toru 50 m? To pozwoliłoby zrezygnować z najkosztowniejszej konstrukcji wiszącej i oczywiście 100-metrowych pylonów. Owszem, mosty wantowe z pylonami realizowane są również w miastach (nie tylko na drogach szybkiego ruchu). Ma Rotterdam swój legendarny Erasmus Bridge [Erasmusburg - red.], dzieło wybitnych architektów, ma Warszawa Most Świętokrzyski i ma Wrocław Most Rędziański, ale nawet pobieżne zapoznanie się z lokalizacją i kontekstem tych obiektów ukazuje ich całkowitą odmienną od sytuacji w Szczecinie.

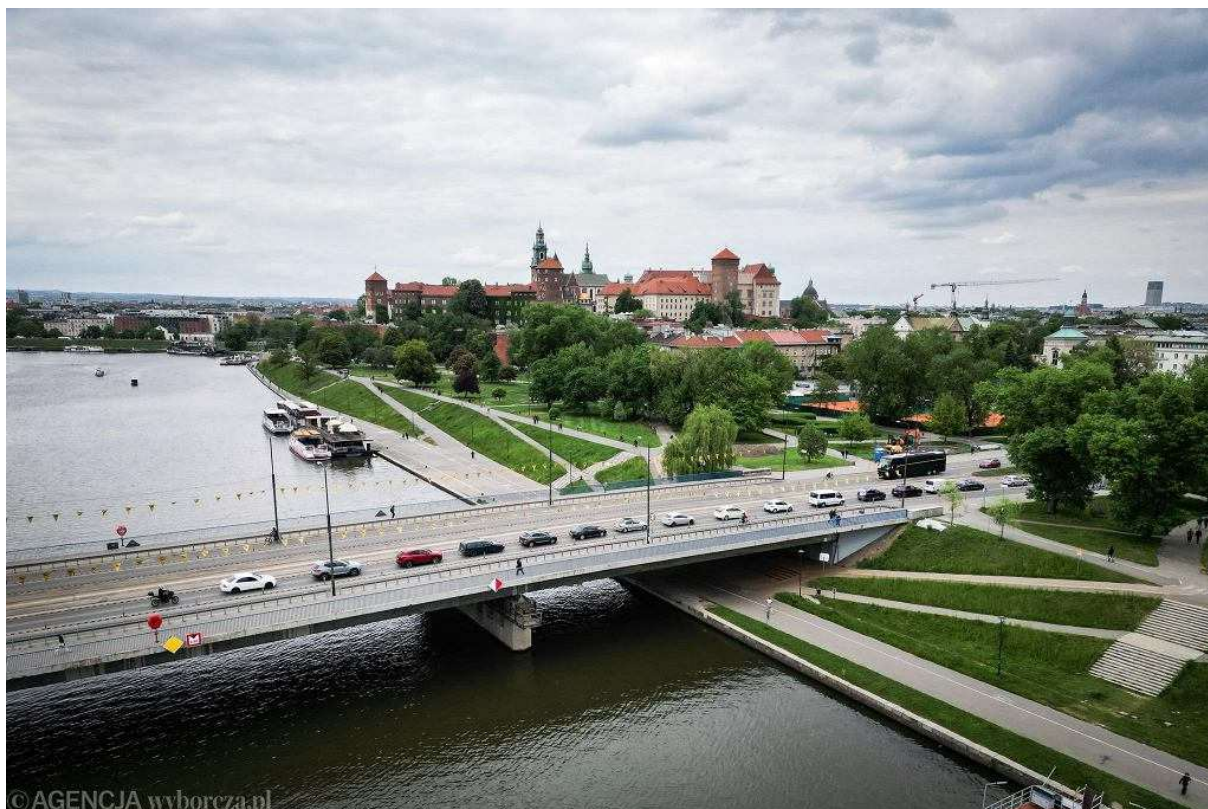


Erasmusburg w Rotterdamie Fot. Martin Falbisoner / wikimedia.org

Pylony, które tam stanęły na wyspie albo na zielonych terenach nadbrzeżnych (pomijając nawet to, że służą pokonaniu o wiele większych rozpiętości), u nas mają być wbite w środek śródmiejskiej, historycznej tkanki, która już tyle w historii wycierpiała. To po prostu kompletne zaprzeczenie wrażliwego myślenia o mieście.

A w dodatku ta "architektura władzy", bo takie skojarzenie nasuwa się nieubłaganie, ma być również bardzo droga. Już w 2015 projektanci przyznawali, że wybrano wariant najdroższy. Droższy o 10 procent od innych. To niestety nieprawda.

Konstrukcja podwieszana mostu Kłodnego, opisana w ogłoszeniu przetargowym Szczecińskich Inwestycji Miejskich z 22 września 2025 r., jest szacunkowo o 30–60 procent droższa od alternatywnych mostów z podporami, takich jak belkowe czy łukowe, co wynika z analiz branżowych porównujących koszty podobnych inwestycji w Polsce z lat 2020–2025, np. mostów na Sole, Bobrze czy Grunwaldzkiego w Krakowie.



Most Grunwaldzki w Krakowie Fot. Jakub Włodek / Agencja Wyborcza.pl

Naprawdę trudno zrozumieć, dlaczego w to brniemy. Dlaczego chcemy zbudować Kłodny, który nie pasuje do Szczecina i jest bardzo drogi?

I jeszcze jedno. Co z planowanym Teatrem Współczesnym, który ma być zlokalizowany tuż przy moście? Przecież ma być ikoną. Ikoną, choć o wielkości karzełka w cieniu 100-metrowego mastodonta?

Miejscowy plan zagospodarowania dopuszcza bowiem w tym miejscu wysokość zabudowy 23 m, więc nowy teatr nie będzie miał nawet ćwiartki wysokości pylonu, będzie sięgał wielkoludowi do kolan.

Jadący mostem do teatru będą go widzieć poprzez siatkę stalowych odciągów. Chowającego się za pylonami, które u podstawy będą mieć ponad 30 m szerokości. Czy uczestnicy ogłoszonego postępowania już wiedzą, w jakim kontekście ma powstać ta "ikona"?

Oczywiście, przetarg na realizację już się toczy, więc pozostaje mieć jedynie nadzieję, że ujawni on prawdę o rzeczywistych kosztach realizacji mostu Kłodnego. Nie życzę przyszłym pokoleniom

szczecinian, żeby musiały spłacać nasze nadmierne wydatki, więc może otwarcie kopert zmusi władze miasta do zmiany tej złej koncepcji. W myśl zasady, że ludzie zaczynają zachowywać się racjonalnie, dopiero kiedy wykorzystają wszystkie inne możliwości.

Marek Orłowski, architekt,

członek zarządu głównego Stowarzyszenia Architektów Polskich

Redagował Jerzy Połowniak