

# Kłodnym na Łasztownię

**Piany były takie, że most Kłodny połączy Łasztownię ze Starym Miastem przed 2020 r. Tak się jednak nie stanie. Wyspy tworzące wschodni brzeg Odry jeszcze przez kilka lat będą tak daleko od centrum jak obecnie.**

Szczecińska Łasztownia powoli się zagospodarowuje. To prawda. Pas nabrzeża Starówka z popularnymi kawiarenkami, przystań przy połączonej mostkiem nad Duńczycą Wyspie Grodzkiej, odrestaurowana rzeźnia i kilka nowych lokali są miejscami chętnie odwiedzanymi przez szczecinian i turystów. Ale bez mostu łączącego Łasztownię z lewobrzeżem trudno będzie mówić o scale-

rowerowej i chodników – choć nieco asymetrycznie. Z jednej strony bowiem (od mostu Długiego) powstanie szersza część spacerowa. Trotuar ma tu mieć 3 metry szerokości. Węższy chodnik po drugiej stronie pełnić będzie funkcje techniczne.

Na zlecenie miasta biuro EGIS przygotowało trzy różne koncepcje przepraw. Wybrano most wantowy, czyli pylonowy.

że jest on jedynie elementem większego zadania „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu drogowego w rejonie Międzyodrza”.

Projekt zakłada więc nie tylko budowę nowej przeprawy przez Odrę, tzw. mostu Kłodnego, ale też przebudowę układu drogowego obejmującego obszar wysp Międzyodrza, terenów nad Odrą, fragmentu lewobrzeżnej części miasta oraz terenów portowych.

Prace mają być podzielone na trzy etapy. Pierwszy to budowa mostu i ronda na ulicy Energetyków. Dzięki temu rozwiązaniu na



Ta wizualizacja mostu Kłodnego robi wrażenie.

niu obu dzielnic. To atrakcyjne miejsce wciąż jest bardzo daleko od Szczecina – ciężko tam dojść i niełatwo dojechać.

Żeby to zmienić, potrzebny jest most. Wiadomo już, jak będzie wyglądać: dwa lata temu jego koncepcję architektoniczno-konstrukcyjną przygotowała spółka EGIS Polska Inżynieria. To będzie most „wiszący” z jednym, okółostumetrowym efektownym pylonem na prawym brzegu Odry Zachodniej – oznacza to, że nie będzie mieć podpór w nurcie rzeki.

Most (długość: 150 m) połączy Łasztownię z ul. Nabrzeże Wieleckie. Stanie w miejscu przedwojennej przeprawy, która kiedyś łączyła oba brzegi Odry. Teraz będzie się musiał zmieścić pomiędzy mostem Długim a Trasą Zamkową. I choć będzie od nich niższy, nie zablokuje żeglugi śródlądowej. Od lustra wody do pierwszych elementów konstrukcji ma mieć 5,25 m wysokości, co umożliwi swobodne przepływanie barkom lub statkom pasażerskim.

Jej szerokość (prawie 30 metrów) umożliwi wytyczenie na niej jezdni, torowiska, ścieżki

– Zanim dokonaliśmy ostatecznego wyboru, analizowaliśmy skutki przestrzenne nowego obiektu, tzn. interesowało nas, jak się wpisuje w istniejącą już zabudowę – podkreślał podczas prezentacji obiektu Jarosław Bondar, architekt miasta. Konstrukcja z jednym wysokim pylonem po wschodniej stronie okazała się najciekawsza.

Podczas prezentacji nowej przeprawy sugerowano, że budowa powinna się rozpocząć... w 2017 r! Szczecinianie na drugą stronę rzeki mieli się nim dostać przed 2020 r. Wiadomo już, że to jest niemożliwe. Dlaczego? Nie ma pieniędzy. Żeby zrealizować te plany, potrzeba aż 360 mln zł. Miasto bez dofinansowania tej inwestycji nie udźwignie takiego obciążenia.

Oczywiście sam most nie kosztuje takiej sumy.

– Inwestycje związane z budową mostu Kłódnego należy traktować całościowo, jako zadanie znacznie szersze w zakresie realizacji – tłumaczy Piotr Zieliński z Centrum Informacji Urzędu Miasta. – Mówiąc o budowie mostu, należy pamiętać,

Łasztownię dojedziemy od strony pl. Żołnierza Polskiego oraz ul. Wyszynskiego. Drugi etap to przebudowa pozostałego układu drogowego na terenie Międzyodrza, tj. ulic: Władysława IV, Wendy, Zbożowej, Hryniewieckiego, Logistycznej, Kujota, Rybnickiej, św. Floriana, Celnej, Bytomskiej i bulwaru Gdańskiego. W ramach trzeciego, ostatniego etapu zmodernizowane zostaną ulice: Górnośląska, Basenowa, Estakada Pomorska i teren pod nią oraz Gdańska.

Dzięki tej olbrzymiej inwestycji powstanie całkiem nowa dzielnica nieźle skomunikowana z resztą miasta. Przypomnijmy, że Kłódnym w przyszłości mają kursować tramwaje, które z ul. Energetyków, przecinając Łasztownię, dojadą do pl. Hołdu Pruskiego. Przy okazji powstanie również alternatywny wjazd do centrum, uliczkami Łasztowni i przez nowy most.

– Miasto ma gotową dokumentację projektową – podkreśla Piotr Zieliński. – Obecnie trwają procedury związane z uzyskaniem niezbędnych pozwoleń i decyzji na realizację robót budowlanych.

Zgodnie z Wieloletnim Programem Rozwoju Szczecina inwestycja wpisana została do realizacji w latach 2018-2023 – dokładny termin rozpoczęcia prac będzie jednak można określić w momencie rozstrzygnięcia przetargu, a precyzyjniej – po podpisaniu umowy na prace budowlane z przyszłym wykonawcą. Roboty prawdopodobnie potrwać 6 lat. Gdyby ruszyły w 2018 r. (co jest mało prawdopodobne), Łasztownia stałaby się częścią miasta w 2024 r.

Największym problemem są jednak (jak zawsze) pieniądze. Miasto wciąż się stara o dofinansowanie tej inwestycji, która w zamierzeniu ma również ułatwić dostęp do portu. Jak się dowiedzieliśmy, dobrze by było, gdyby z planowanych 360 mln zł około 250 mln zł pochodziło z tzw. środków zewnętrznych. Czy uda się je zdobyć?

Leszek WÓCIK



Zgodnie z planem „dźwigozaury” mają być ozdobą nowoczesnie zabudowanej nowej szczecińskiej dzielnicy, czyli Łasztowni.

Fot. Dariusz GORAJSKI