

Most Kłodny bez stumetrowego pylonu? Będzie próba zmiany projektu nowej przeprawy nad Odrą

14.06.2024, Andrzej Kraśnicki jr

Szczecin wyda nieco ponad milion złotych na aktualizację dokumentacji dotyczącej budowy nowego mostu Kłodnego. Naprawiony zostanie jeden błąd związany z trasami tramwajowymi. Będzie też próba budowy przeprawy bez budzącego kontrowersje pylonu.

Sprawa przeprawy była omawiana podczas ostatniego posiedzenia komisji ds. gospodarki komunalnej, mobilności, klimatu i zwierząt szczecińskiej rady miasta.

Most Kłodny i okolice

Spółka Szczecińskie Inwestycje Miejskie jest obecnie na końcowym etapie przetargu na aktualizację dokumentacji związanej z budową nowego mostu Kłodnego i układu drogowego, który przy nim powstanie.

Radosław Tumielewicz, prezes spółki SIM, wymienił radnym sześć elementów, które wymagają aktualizacji:

1. Dostosowanie inwestycji do nowego zarządzenia prezydenta miasta w sprawie standardów utrzymania zieleni.
2. Koordynacja rozwiązań projektowych z budową przez NiOL parkingów pod Trasą Zamkową (na lewym brzegu).
3. Aktualizacja tzw. branż sanitarnych i telekomunikacyjnych (sieci w ostatnich latach uległy zmianie).

4. Uzyskanie nowych warunków wodno prawnych związanych z kanalizacją deszczową, która musi zostać dopasowana do obecnych realiów, czyli nawalnych deszczów.
 5. Modyfikacja projektu stałej organizacji ruchu, czyli dopasowanie jej do nowych przepisów.
-

Najciekawszy jest jednak ostatni element. Przeprojektowane zostanie skrzyżowanie przed mostem Kłodnym od strony lewego brzegu. Chodzi o tory tramwajowe. Dotychczasowy projekt zakłada, że na most tramwaje będą mogły wjechać zarówno od strony Wałów Chrobrego jak i Mostu Długiego. W nowym projekcie będzie także rozjazd prowadzący wzdłuż Trasy Zamkowej w kierunku pl. Żołnierza, czyli tak jak to najpierw zakładano, ale ze względów "oszczędnościowych" wyrzucono z planu.

- Lepiej to zrobić wyprzedzająco - tłumaczył radnym Michał Przepiera, zastępca prezydenta Szczecina.

Plan miasta zakłada bowiem, że w przyszłości powstanie linia łącząca bezpośrednio plac Żołnierza z mostem Kłodnym. Biorąc pod uwagę to, że w ramach budowy mostu powstanie odcinek na Łasztowni do ronda Portowców (czyli ul. Energetyków), możliwe będzie skierowanie tramwajów na trasie lewy-prawy brzeg zupełnie nowym przebiegiem. To spora zmiana, bo dziś jedyny taki łącznik śródmieścia z prawobrzeżem biegnie przez ul. Wyszyńskiego. Co prawda w ramach modernizacji torów powstaje obecnie jej objazd przez ul. Dworcową, Nową i Nabrzeże Wieleckie (i dalej przez most Kłodny i Łasztownię), ale to tylko awaryjne rozwiązanie np. na czas koniecznego już remontu torów w górnej części ul. Wyszyńskiego.

Budowa rozjazdów tramwajowych przy moście Kłodnym prowadzących we wszystkich kierunkach, uchroni skrzyżowanie przed rozkopaniem, gdy dojdzie do budowy nowej trasy.

Most Kłodny i wyburzenie części Trasy Zamkowej

Nowa dokumentacja nie zmieni wcześniejszych planów związanych z wyburzeniem części tzw. łącznic Trasy Zamkowej, czyli estakad umożliwiających wjazd i zjazd z trasy. Na pewno pozostanie ta umożliwiająca zjazd na ul. Jana z Kolna. Znikną te sąsiadujące z basztą.



Obok Trasy Zamkowej, na wysokości baszty, powstanie most Kłodny. Łącznice trasy zostaną wyburzone Andrzej Kraśnicki jr

Ten plan wiąże się ze zwężeniem do jednego pasa ruchu ul. Nabrzeże Wieleckie.

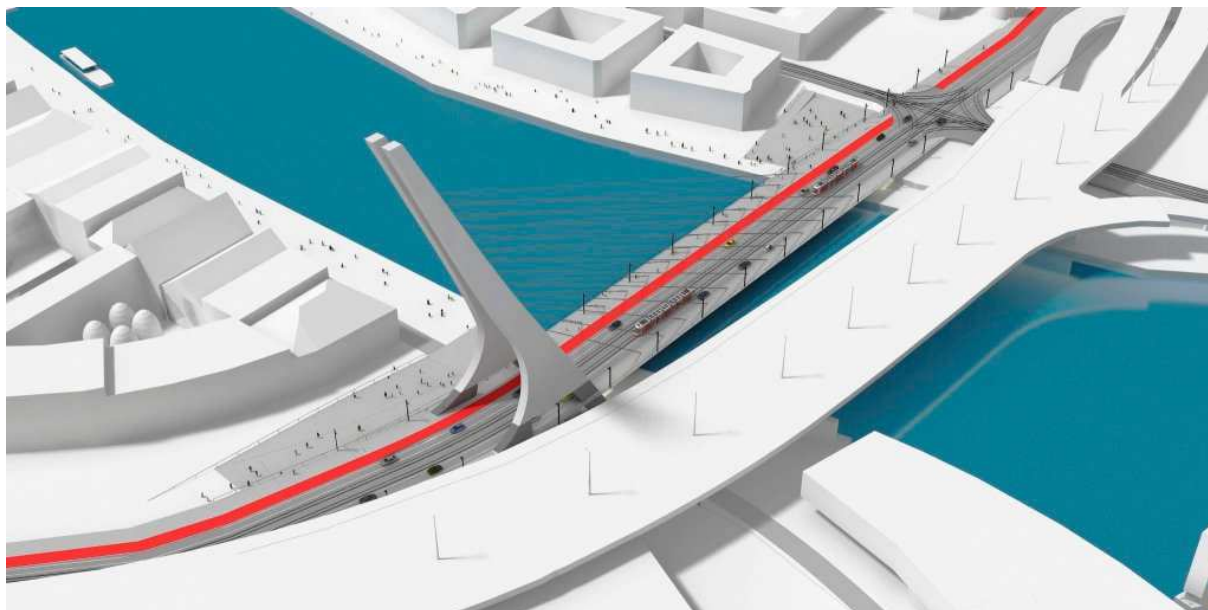
Możliwa będzie kolejna linia zabudowy - mówił Michał Przepiera.

Kamienice powstaną na tarasie nad nadodrzańskimi bulwarami. To wszystko grunty miejskie, zatem Szczecin liczy, że sprzedaż nieruchomości częściowo zwróci nakłady na przebudowę układu drogowego między Trasą Zamkową a Mostem Długim.

Aktualizacja dokumentacji pozwoli też ogłosić przetarg. Jak wyjaśniał radnym Michał Przepiera, może to - przy ocenie wniosku o unijne dofinansowanie - przynieść dodatkowe punkty. To ważne, bo przy ostatniej aplikacji, złożonej jesienią 2023, ich zabrakło. Projekt zgłoszony do programu "Łącząc Europę" został bowiem co prawda pozytywnie oceniony, ale był na odległej pozycji i zabrakło już dla niego pieniędzy.

Most Kłodny bez pylonu?

Przy okazji dyskusji o moście, wróciła sprawa jego wyglądu. Chodzi o około stumetrowy pylon, który podtrzymuje wiszące przesłó. Już kilka lat temu w czasie prezentacji projektu podniosły się głosy krytyki, że pylon nie pasuje do tej części miasta i że jest zbyt podobny mostu Alamillo nad rzeką Gwadalkiwir w Sewilli.



Nowy most Kłodny. Wizualizacja wybranej przez miasto koncepcji ze 100-metrowym pylonem Fot. Egis Polska Inżynieria

- Cały czas jest w projekcie ten szkaradny pylon? - spytał radny Przemysław Słowik (KO).

Michał Przepiera przyznał, że pylon na razie zostaje i wyjaśnił, że to skutek wymogów, jakie postawiła przed laty administracja wód śródlądowych. Nie zgodziła się na posadowienie filarów mostu w wodzie, stąd podwieszana konstrukcja z pylonem.

- To koszmarne pylon - dorzucił swoją uwagę radny Marek Duklanowski (PiS). I przypomniał, że aby zachować odpowiednią klasę żeglowności (VB) tor wodny musi mieć minimum 50 metrów szerokości, a Odra w tym miejscu ma "setkę z hakiem".

- Posadowienie jednego czy dwóch filarów w wodzie pozwoliłoby na rezygnację z filaru, który, jak się domyślam, jest kosztochłonny - powiedział Duklanowski.

Co na to Michał Przepiera?

- Przyznam, że prezydent Piotr Krzystek mówi o tym pylonie w zasadzie to, co mówią obaj panowie radni - stwierdził Przepiera.

Most Kłodny i koszty

Tu pojawia się jednak problem kosztów. Według Michała Przepiera nowy projekt to nie tylko co najmniej 12 mln zł. Chodzi też o to, że na ten istniejący są odpowiednie pozwolenia.

- Ale myślę, że miałyby to sens, gdyby Wody Polskie pozwoliły wbić się w nurt Odry - przyznał Przepiera.

To by oznaczało znacznie niższe koszty budowy mostu i tym samym zniwelowanie kosztów nowego projektu. Jest jednak jeszcze jeden warunek: jeśli miasto w najbliższym czasie miałyby jednak otrzymać unijne dofinansowanie, na zmiany nie ma już czasu.

Michał Przepiera zadeklarował jednak, że oficjalnie wystąpi do Wód Polskich z prośbą o wyrażenie aktualnego stanowiska w sprawie mostu Kłodnego.

Pierwotny plan zakładał budowę przeprawy do 2028 roku. Jej koszt, wraz z budową nowego układu drogowego, w tym ul. Wendy na Łasztowni, linią tramwajową od mostu do ul. Energetyków i wyburzeniem łącznic Trasy Zamkowej, to ponad 352 mln zł.