

Most Kłodny zmieni cały układ ulic nad Odrą. Przedstawiamy szczegóły projektu, plany i zdjęcia

24.09.2025, 08:51, Andrzej Kraśnicki jr

Zagłębiliśmy się w dokumentację projektową mostu Kłodnego w Szczecinie i nowego układu ulic, zarówno od strony Podzamcza, jak i Łasztowni. Oto szczegółowy opis planu inwestycji za około 300 milionów złotych.

Samorząd Szczecina zdecydował się na ogłoszenie przetargu na budowę mostu Kłodnego oraz towarzyszącego mu nowego układu ulic. Informowaliśmy o tym jako pierwsi na szczecin.wyborcza.pl w poniedziałek. Dziś przedstawiamy szczegóły tej potężnej inwestycji, która odmieni krajobraz po obu stronach rzeki.

Most Kłody i nowe ulice w Szczecinie. Jest przetarg

Przedsięwzięcie, którego realizacja może kosztować nawet 300 milionów złotych, ma realne szanse na finansowe wsparcie z funduszy zewnętrznych. Jakich? To jeszcze jest owiane tajemnicą, ale pewne jest to, że szanse są duże, a ogłoszenie przetargu je wzmacnia.

Przetarg ogłosiła miejska spółka Szczecińskie Inwestycje Miejskie. Na oferty czeka do 6 marca 2026 roku. Budowa ma zostać zrealizowana w ciągu 36 miesięcy od podpisania umowy z wybranym wykonawcą.

To będzie jedna z największych inwestycji w powojennych dziejach Szczecina, która znacząco wpłynie na krajobraz i komunikację z i na Łasztowni. Rewolucja nastąpi zaś na lewobrzeżu, gdzie w efekcie budowy zniknie część arterii nadodrzańskiej, która skutecznie odcina

Stare Miasto od bulwarów. Dużo emocji i komentarzy budzi też sama konstrukcja mostu z wysokim na 100 metrów pylonem.



Wizualizacja mostu Kłodzkiego. Widok od strony mostu Długiego fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o

Pojawia się też sporo pytań o szczegóły, są pewne wątpliwości, niejasności. Chcąc je wyjaśnić, zagłęбилиśmy się w dokumentację projektową. To olbrzymia masa materiału zwarta w plikach "ważących" ponad dwa gigabajty. Wyciągnęliśmy z tego najistotniejsze informacje i rysunki pozwalające lepiej zrozumieć, co i jak będzie budowane i jak będzie funkcjonować. Dla większej czytelności, część planów pokazujemy w zestawieniu z aktualnymi zdjęciami z drona. To pozwala lepiej zorientować się w przestrzeni, która jest opisywana. Każda z ilustracji, po kliknięciu w nią, otwiera się w większym formacie.

Za cały projekt odpowiada firma Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o. Głównym projektantem mostu jest inżynier Rafał Sabisz. Głównym projektantem układu drogowego dr inżynier Marek Jagiełło. Projekt organizacji ruchu opracowali inżynierowie Wojciech Mazurek i Sławomir Rabenda. Oczywiście projektantów jest więcej, bo projekt to wiele różnych branż (sanitarna, energetyka itp.), których tu jednak szczegółowo omawiać nie będziemy.

Most Kłodny w Szczecinie. Jaki będzie?

Zacznijmy od samego mostu. Jego rozpiętość to 180 metrów, przy czym przęsło nad nurtem będzie miało 152 metry długości. Szerokość przeprawy to niecałe 30,5 metra. Przęsło 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.

Żegluga nie będzie zakłócona także dzięki temu, że w nurcie nie będzie podpór. Przęsło będzie zawieszone nad wodą i podwieszone przy pomocy 24 want do pylonu stojącego na prawym brzegu Odry.

Każda z want, po 12 na jedną stronę mostu, będzie miała przekrój o średnicy 15 centymetrów. Spleciona zostanie z siedmiodrutowych splotów stalowych o średnicy 15,7 milimetra.

Wspomniany pylon będzie miał wysokość 100 metrów. Jego konstrukcja ma przypominać literę A. W widoku bocznym pylon odchylono od pionu pod kątem 29 stopni. U podstawy konstrukcja będzie miała szerokość 24 metrów, a przy wierzchołku 3,5 metra.



Fot. 6 Wizualizacja mostu Kłodnego - Widok na od strony Starego Miasta.



Fot. 7 Wizualizacja mostu Kłodnego - Widok z góry na od strony mostu Długiego.



Most Kłodny powstanie na południe od Trasy Zamkowej Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Do wnętrza pylonu będzie można wejść. Dostęp będzie jednak tylko dla służb technicznych, które w ten sposób dokonywać będą przeglądu zakotwień lin podtrzymujących przęsło. Na szczycie prowadzić będą schody, a bliżej wierzchołka - drabiny. Na szczycie będzie platforma, na której zainstalowane zostaną światła ostrzegawcze dla pilotów samolotów. To obowiązek przy tak wysokich budowlach.

Co ciekawe, zgodnie z życzeniem urzędu miasta, który zamawiał projekt, na części pylonu zaprojektowano zwiększoną otulinę zbrojenia. Jak czytamy w dokumentacji, to umożliwi ewentualne wykonanie na tej powierzchni reliefu, czyli płaskorzeźby. Relief może być przedmiotem na przykład konkursu architektonicznego.

Most Kłodny w Szczecinie. Jaki będzie miał kolor?

Jeśli już jesteśmy przy estetyce, to projekt przewiduje zastosowanie w przypadku pylonu takiego betonu, którego powierzchnia "nie będzie wymagała napraw, szpachlowania lub stosowania innych powłok kryjących od wskazanych jako powierzchniowe zabezpieczenie elementów betonowych". W dokumentacji wyraźnie wskazano też, że

"faktura powinna być tak dobrana, aby nie można było rozpoznać śladów stykania się szalunków i przerw technologicznych". To oznacza, że wszystkie powierzchnie betonowe zostaną pozostawione w naturalnej kolorystyce betonu.

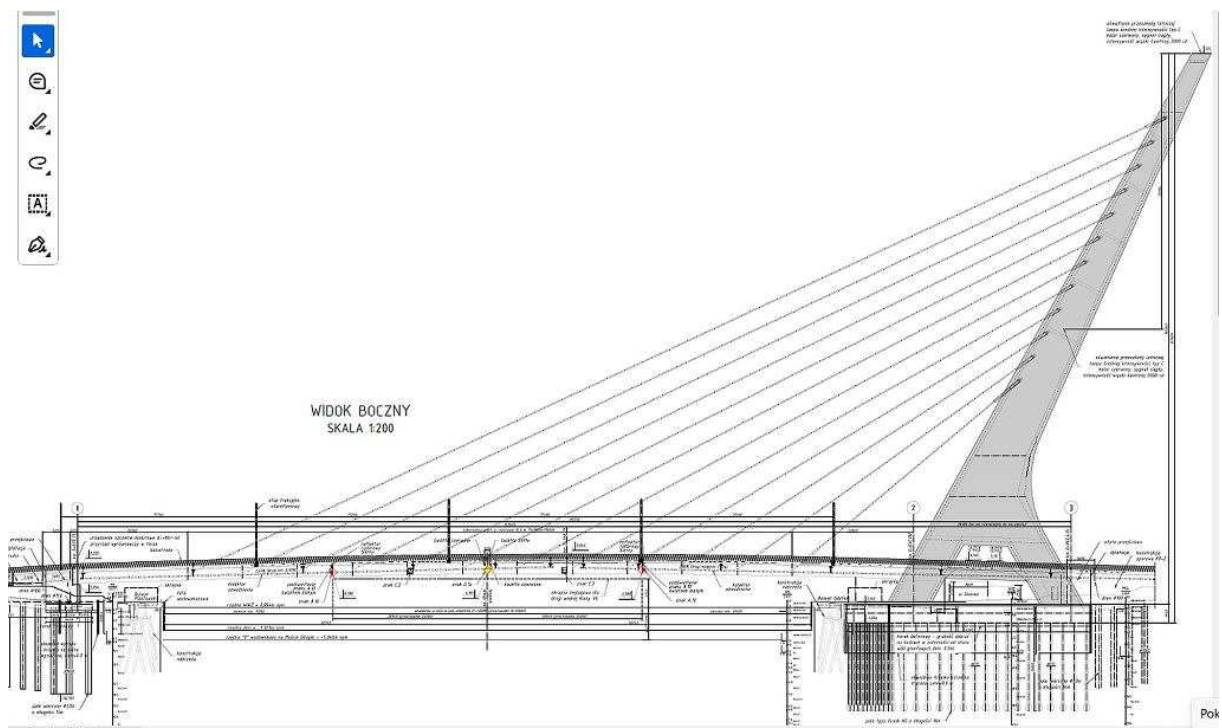
W projekcie podana jest też szczegółowa kolorystyka pozostałych elementów mostu. I tak:

- Konstrukcja stalowa ustroju nośnego: jasny szary
- Panele maskujące na spodzie konstrukcji przęsła: jasny szary
- Bariery ochronne: naturalny kolor ocynku
- Balustrady zabezpieczające: jasny szary
- Słupy trakcyjno-oświetleniowe: jasny szary
- Opierzenia gzymsów ze stali nierdzewnej: naturalny kolor stali
- Ostoni want: kolor stali nierdzewnej
- Wanty: jasny szary

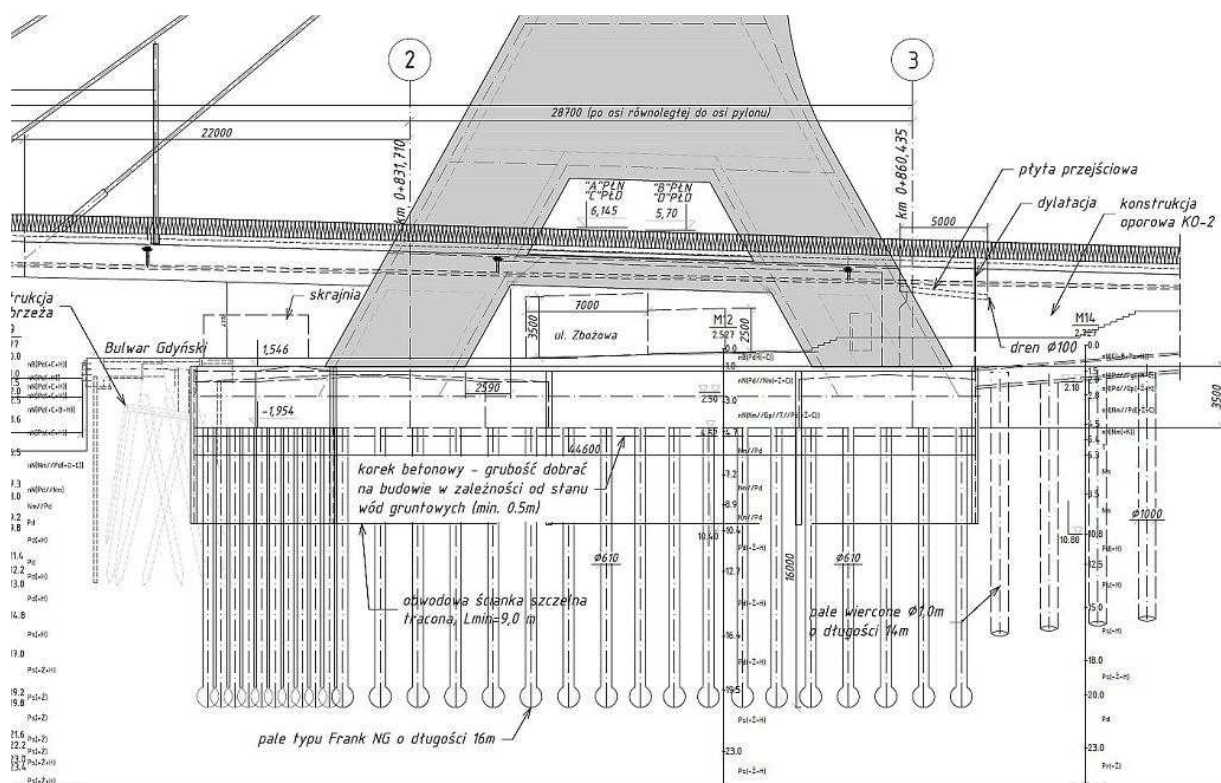
Most Kłodny. Trudne warunki gruntowe

Budowa mostu związana jest także z odpowiednim przygotowaniem gruntu, na którym posadowiona zostanie konstrukcja. Z badań geologicznych, które zostały przeprowadzone na potrzeby projektu, wynika, że pierwsza warstwa to mieszanka piasku, humusu, żużla, gruzu betonowego i ceglanego, a to wszystko wymieszane z torfem i namułem. Na lewym brzegu taka mieszanka zalega do głębokości dziewięciu metrów, na prawym do pięciu metrów. Poniżej są torfy, namuły i różnego rodzaju piaski.

Posadowienie na czymś takim ciężkiej konstrukcji wymaga odpowiedniego przygotowania. Na lewym brzegu fundament stanie na palach o długości 15 metrów, na prawym brzegu będą miały 16 metrów. Wykopy pod fundamenty będą musiały zostać otoczone ścianką szczelną z uwagi na wysoki poziom wód gruntowych.



Most Kłodny. Widok boczny fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o



Przekrój przez podstawę pylonu z widocznymi palami fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o

Podczas tego etapu prac budowlancy muszą liczyć się z problemami wynikającymi z konstrukcji prawego brzegu Odry. Bulwar Gdyński oparty jest tam o jeszcze historyczną konstrukcję nabrzeża

zbudowaną z drewnianych pali. Z archiwalnych dokumentów wynika, że mogą one sięgać nieco ponad ośmiu metrów w głąb lądu. Zanim zatem zaczną się prace przy fundamentach, wykonawca będzie musiał ostrożnie, czyli ręcznie, wykonać kontrolne wykopy, by ustalić położenie i nachylenie pali.

"Na podstawie powyższych danych Wykonawca winien określić, czy dla tak zinwentaryzowanej konstrukcji nabrzeża nie ma ryzyka jej uszkodzenia zarówno poprzez realizację ścianki szczelnej i pali" - czytamy w dokumentacji.

Jak będzie budowany most Kłodny

Rozpisana została także cała technologia budowy mostu na następujące punkty i etapy:

- przygotowanie placu budowy wraz z budową dróg technologicznych oraz placów do składowania materiałów,
- wykonanie robót fundamentowych (ścianki szczelne technologiczne i docelowe, wykopy, roboty palowe, betonowanie fundamentów podpór i konstrukcji oporowych),
- betonowanie korpusu i skrzydeł podpory przyczółkowej,
- wykonanie zasypek inżynierskich wokół fundamentów podpór,
- betonowanie konstrukcji nośnej pylonu wraz z płytą żelbetową stanowiącą płytę pomostu nad ul. Zbożową,
- betonowanie ścian konstrukcji oporowych,
- wykonanie podpór tymczasowych w rzece do oparcia konstrukcji stalowej przęsła nurtowego,
- montaż konstrukcji stalowej przęsła nurtowego na podporach tymczasowych,
- betonowanie płyty żelbetowej przęsła nurtowego na podporach tymczasowych,

- instalacja want wraz z ich naciągami – 1 etap (65 procent siły naciągu),
- demontaż podpór montażowych w rzece,
- montaż wyposażenia na płycie pomostu (nawierzchnia, kapy),
- 2 etap naciągu want (100 procent siły naciągu),
- wykonanie zasypek inżynierskich za korpusem przyczółka, pylonem i konstrukcjami oporowymi,
- wykonanie stref dojazdowych do obiektu (płyty przejściowe, podbudowa drogi, nawierzchnia),
- montaż elementów wyposażenia obiektu,
- próbne obciążenie statyczne i dynamiczne obiektu.

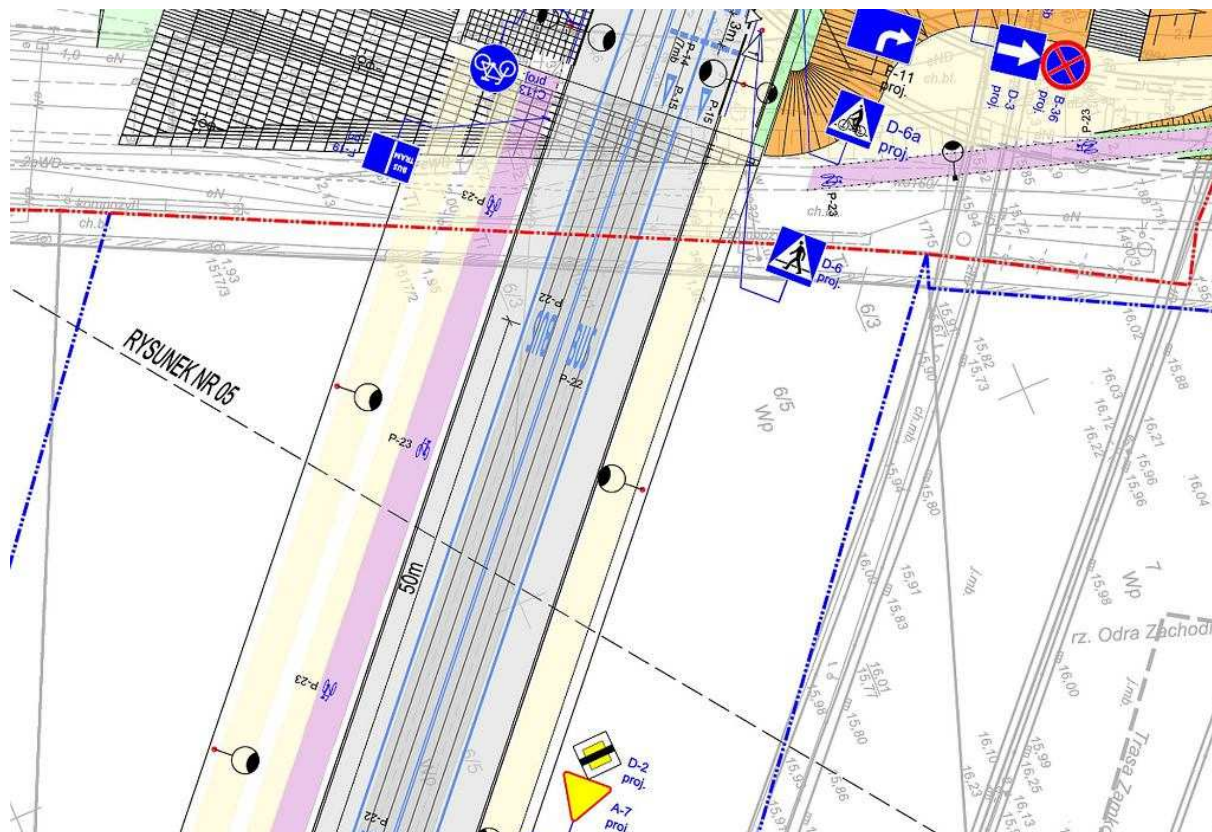
Co ciekawe, ze względu na swoją specyficzną konstrukcję, czyli podwieszoną na wantach, most będzie miał stały system monitoringu, który ma "zapewniać pomiar wszystkich wielkości fizycznych przez cały okres eksploatacji mostu". W dalszej części opisu czytamy, że "Informacje z czujników będą przesyłane do Centrum Gromadzenia Danych (CGD) zlokalizowanego wewnątrz pylonu. CGD wyposażone powinno być w dedykowane oprogramowanie, które na bieżąco analizować będzie spływające dane pomiarowe".

Organizacja ruchu na moście Kłodnym

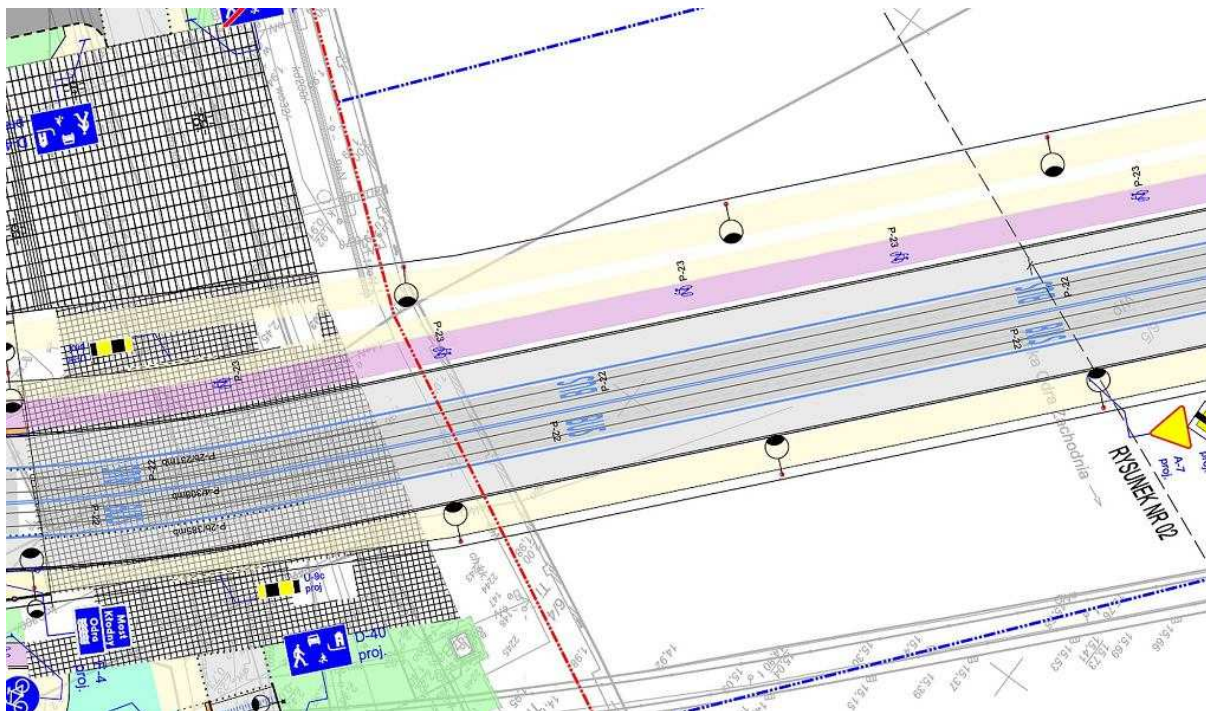
Przejdźmy teraz do organizacji ruchu, układu ulic, chodników, dróg rowerowych, torów tramwajowych, także na samym moście.

Na przeprawie będą cztery pasy ruchu, ale ogólnodostępne będą tylko dwa, czyli po jednym w każdym kierunku. Dwa centralne, z dwutorową linią tramwajową, będą miały status pasa autobusowo-tramwajowego.

Piesi będą mieli po obu stronach mostu chodniki o szerokości trzech metrów każdy. Będzie też droga rowerowa, również o szerokości trzech metrów, ale tylko po jednej stronie mostu. Ta dwukierunkowa droga będzie zlokalizowana od strony południowej, czyli od strony mostu Długiego.



Organizacja ruchu na moście. Kolor piaskowy to chodniki, jasny fiolet droga rowerowa. Widać dwa pasy ruchu i w centrum pasy autobusowo-tramwajowe. fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o



Organizacja ruchu na moście. Kolor piaskowy to chodniki, jasny fiolet droga rowerowa. Widać dwa pasy ruchu i w centrum pasy autobusowo-tramwajowe. fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o

Jest to mało praktyczne rozwiązanie, niepotrzebnie wydłużające i komplikujące przejazd rowerem z bulwarów na wysokości Wałów Chrobrego na Łasztownię, w rejon dźwigozaurów. Cyklista będzie bowiem musiał, po dojechaniu do mostu, poczekać na światłach, by przejechać na południową część przeprawy, a po zjechaniu z mostu, znów przejechać w poprzek jezdni. Łatwo się domyślić, że większość rowerzystów w praktyce wybierze krótszą drogę jadąc chodnikiem po północnej części mostu. O wiele prostsze byłoby zwężenie chodników do dwóch metrów i poprowadzenie po obu stronach przeprawy dwukierunkowych dróg rowerowych po dwa metry każda.

Most Kłodny. Zmiany na lewym brzegu

Zjeżdżamy z mostu na lewy brzeg Odry. I tu mamy prawdziwą rewolucję za sprawą całkowicie przebudowanego układu drogowego.

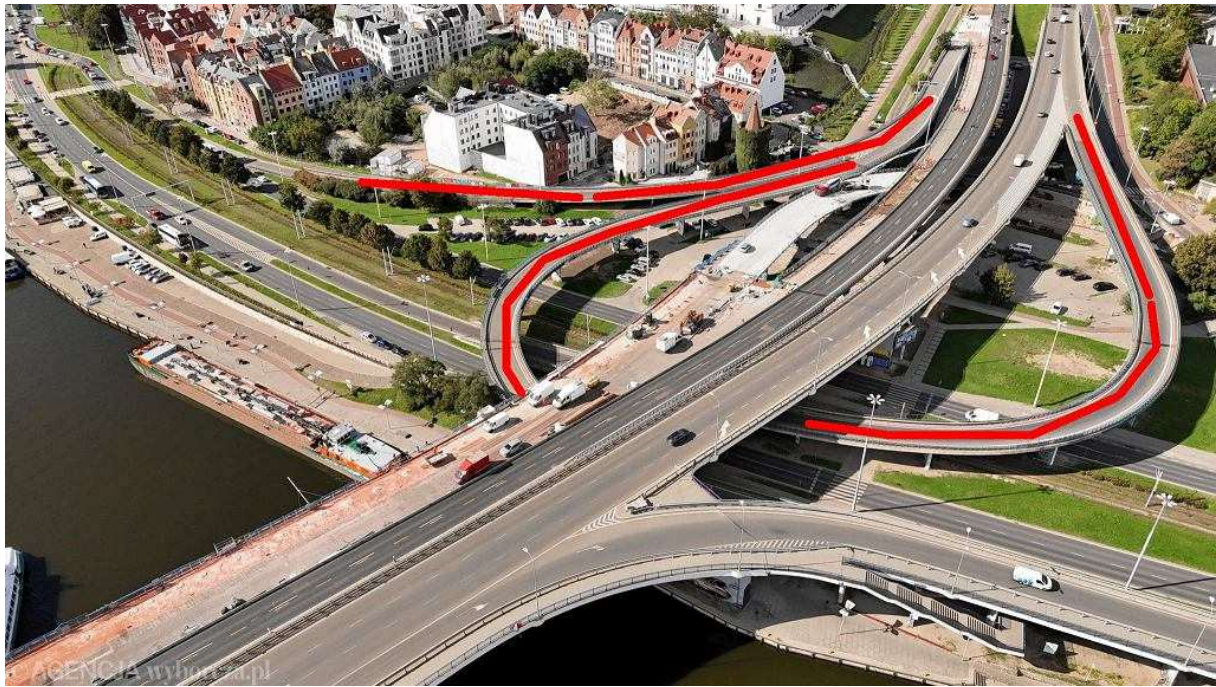
Zerknijmy najpierw na plan z samym układem ulic, które oznaczone zostały ciemnoszarym kolorem. Niebieskie linie to tory tramwajowe. Patrząc na plan, Odrę i fragment mostu mamy na dole rysunku. Z prawej strony ulica prowadzi w kierunku ulicy Jana z Kolna, w lewo w

kierunku mostu Długiego. W centralnej części widzimy parking pod Trasą Zamkową. Czerwonymi liniami oznaczone są "łącznice do rozbiórki".



Układ drogowy przed mostem, od strony lewobrzeża. Widok ogólny fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o

To dwa zjazdy z trasy i jeden podjazd. Chodzi o łącznice, którymi można było od strony [placu Żołnierza](#) zjechać w kierunku mostu Długiego oraz w kierunku stoczni. Zniknie też łącznica, którą można było od strony mostu Długiego wjechać na plac Żołnierza. Pozostałe dwie zostają. To ta, którą wjeżdża się na Trasę Zamkową od strony ulicy Jana z Kolna i ta umożliwiająca zjazd z trasy na ową ulicę.



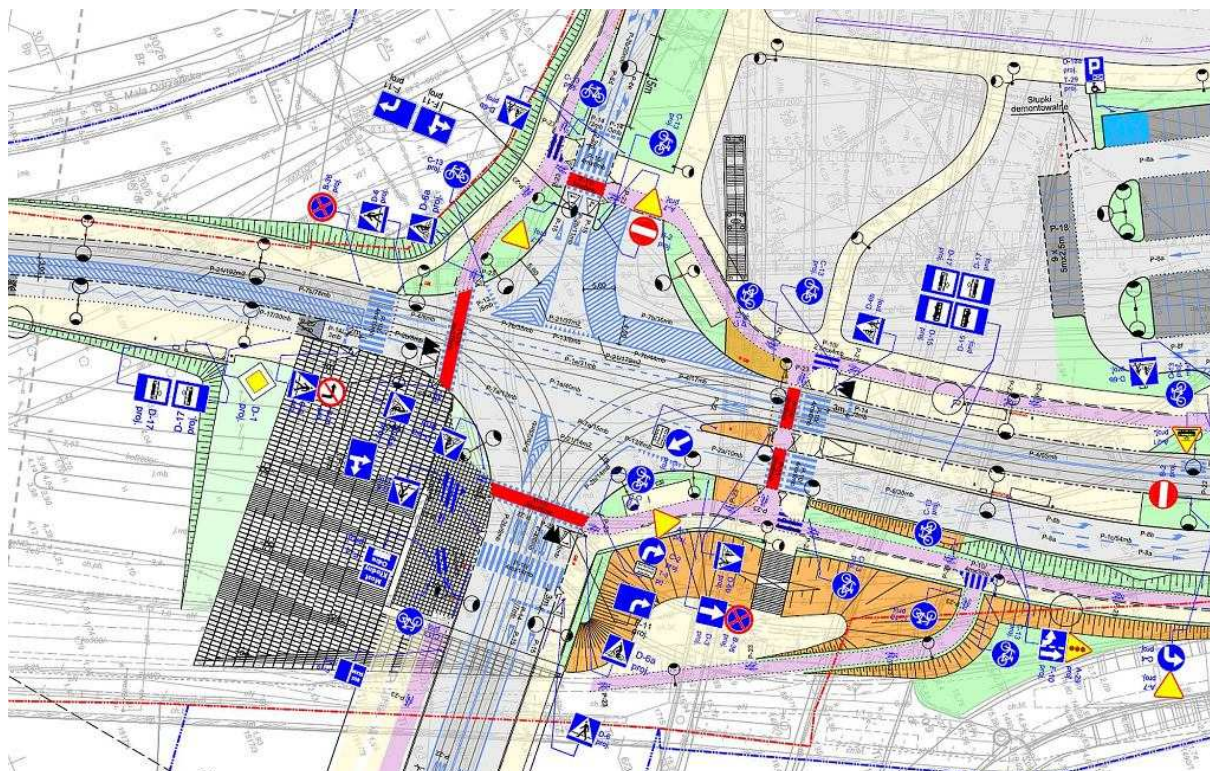
Czerwonym kolorem zaznaczyliśmy łącznice, które zostaną rozebrane Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Przed mostem powstanie duże skrzyżowanie wyposażone w sygnalizację świetlną. Jego geometria została przygotowana pod zaplanowane w bliżej nieokreślonej przyszłości połączenie z placem Żołnierza, trasą między Zamkiem Księżąt Pomorskich a Trasą Zamkową. Na razie modernizacji ulegnie jedynie istniejący zjazd od strony placu w kierunku Odry.

W tym kontekście zastanawia decyzja o braku wyprowadzenia torów tramwajowych w kierunku placu Żołnierza, tak by w obrębie skrzyżowania nie trzeba było w przyszłości prowadzić już prac torowych. Jeśli na przykład za 10 lat dojdzie do budowy łącznika torowego z placem Żołnierza, trzeba będzie na nowo zbudować całe skrzyżowanie przed mostem, by powstały nowe rozjazdy. Biorąc pod uwagę to, że obecnie buduje się tory w standardzie pozwalającym na 30-40 letnią eksploatację, to duży błąd.

Ten brak konsekwencji kłuje w oczy, bo przecież układ krawężników ulic do nowej ulicy zostanie wykonany. Na planie z organizacją ruchu, który zamieszczamy poniżej, widać nawet, że ten póki co zbędny

kawałek skrzyżowania zostanie wykreślony poziomymi liniami wyłączającymi ów obszar z ruchu.



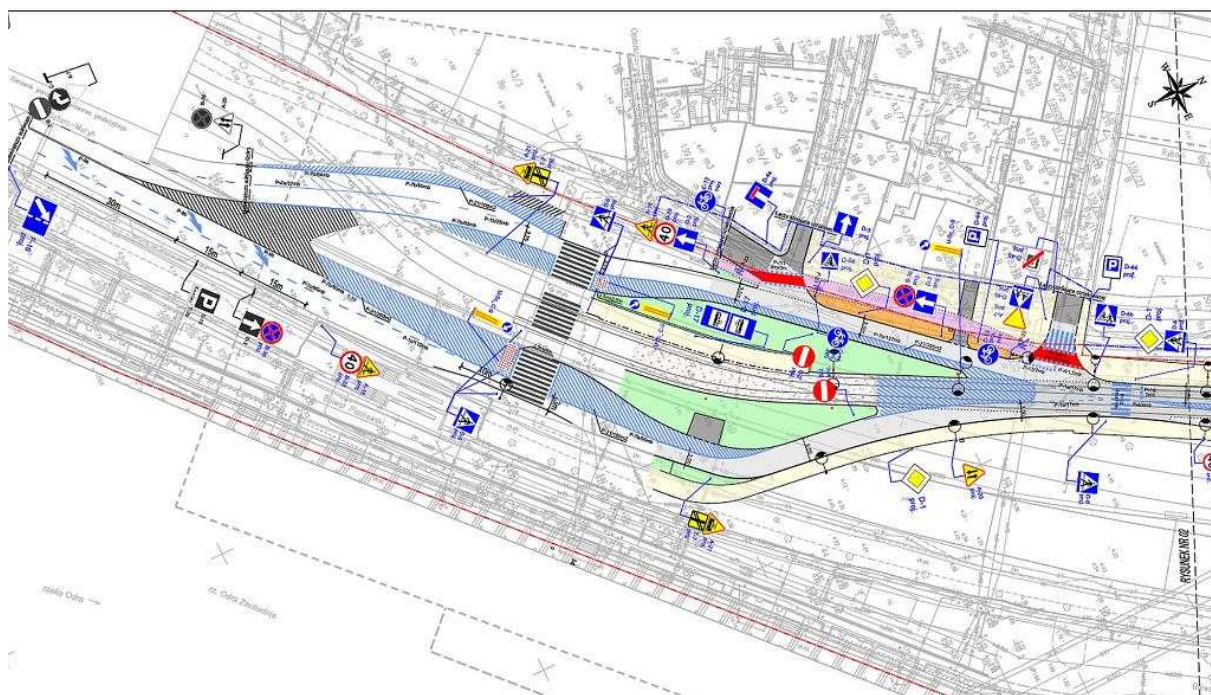
Układ ulic przed mostem Kłodnym. Lewy brzeg Odry fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o

Patrząc na skrzyżowanie przy moście, widzimy po prawej stronie uformowaną skarpę. Przyczółek mostu i skrzyżowanie będzie bowiem na wysokości obecnej jezdni, wyżej niż bulwar nad Odrą. Bulwar nie zostanie przecięty. Będzie można przejść wzdłuż rzeki, pod przęsłem mostu. Lepiej poprowadzony zostanie ruch rowerowy wzdłuż bulwaru. Droga rowerowa przebiegnie pod przęsłem, następnie wjedzie na poziom ulicy, a za Trasą Zamkową zjedzie znów na bulwary.

Od strony Wałów Chrobrego piesi wejdą na most chodnikiem, który będzie łagodnie wznosił się z poziomu bulwaru. Natomiast od strony mostu Długiego widzimy duży obszar zakreślony czarnymi prostokątami. To schody i pochylnia. Ta ostatnia, "zygzakując", ma mieć nachylenie pozwalające bezproblemowe dostanie się na poziom mostu.

Most Kłodny w Szczecinie. Zmiany na Podzamczu

Kierujemy się teraz w stronę mostu Długiego. Tu kolejna wielka przemiana. Znika dwujezdniowa arteria nadodrzańska z torowiskiem między jezdniami. Ruch będzie odsunięty od Odry. Nowa ulica będzie dużo węższa. W kierunku mostu Długiego będzie jeden pas ruchu wspólny z torem tramwajowym. W przeciwną stronę również będzie tylko jeden pas ruchu. Natomiast tor tramwajowy w kierunku stoczni będzie wyłączony z ruchu samochodowego.



Nowy układ drogowy na wysokości Podzamcza fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o



Część arterii nadodrzańskiej na południe od Trasy Zamkowej zostanie zlikwidowana Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

To odsunięcie jezdni od Odry oznacza jednocześnie wyburzenie fragmentu muru oporowego przy bulwarze i przedłużenie do niego ulicy Rybaki. Na uwolnionej od jezdni przestrzeni wyodrębnią się dwa wolne kwartały, które w miejskim planie zagospodarowania przeznaczone są pod staromiejską zabudowę. To działki należące do miasta. Po ich sprzedaży i zbudowaniu kamienic nastąpi powrót do czasów, gdy kamienice przylegały bezpośrednio do bulwaru. Przypomnijmy, że taka zabudowa została zniszczona w czasie II wojny światowej, a jej pozostałości usunięte za sprawą idei budowy wzdłuż Odry arterii nadodrzańskiej.

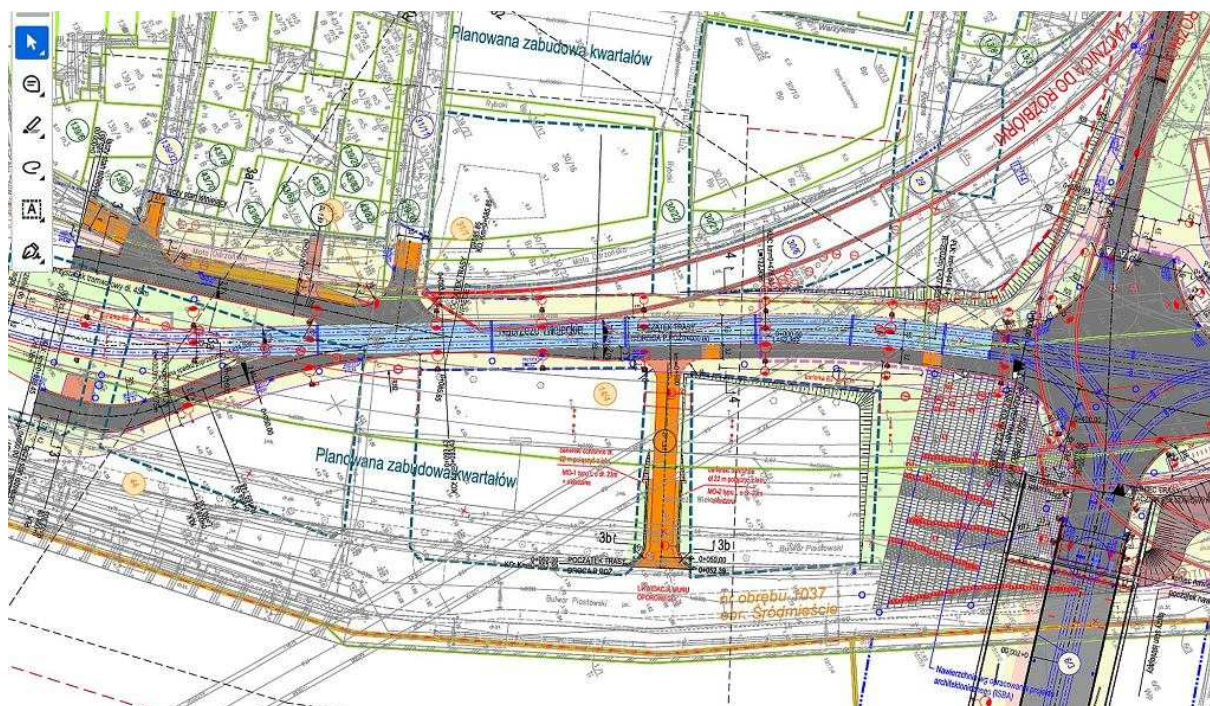


Nadodrzańska zabudowa w centrum przedwojennego Szczecina Fotopolska.eu

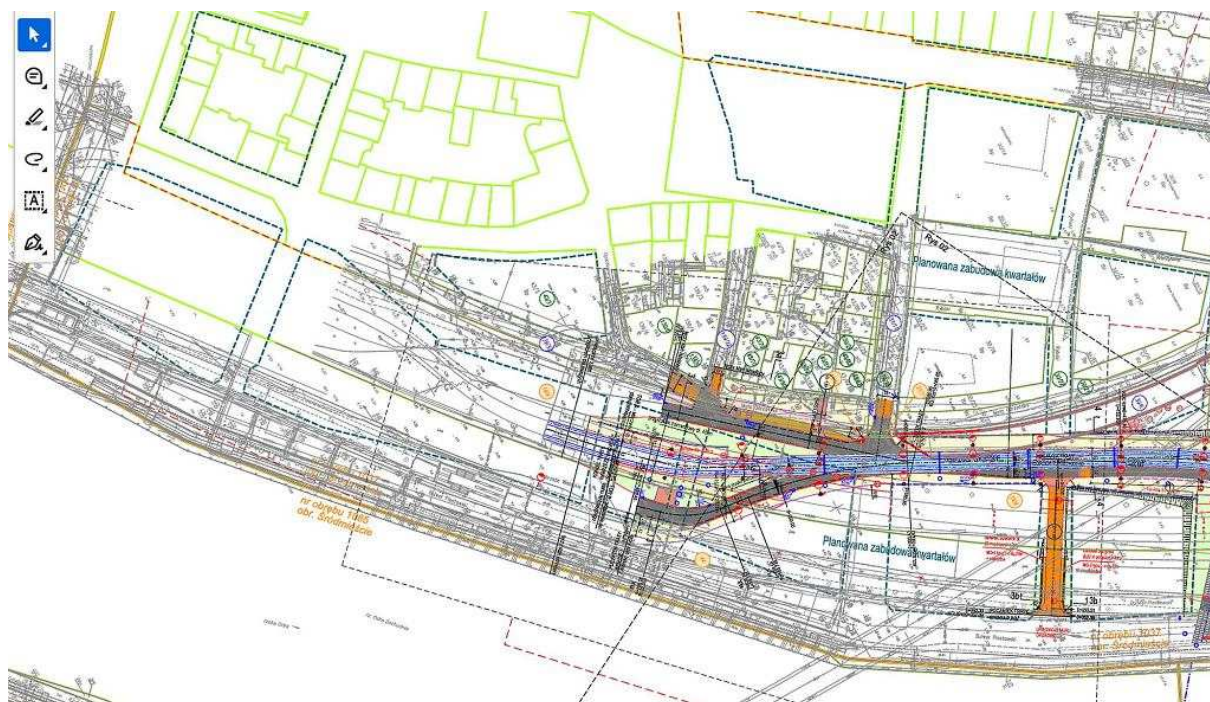


Zburzone Podzamcze w pierwszych powojennych latach STANISŁAW DOWŁASZ

Miejscowy plan zakłada odbudowę kwartałów bezpośrednio nad Odrą aż do mostu Długiego. Zakres budowy nowego układu dróg na razie aż tak daleko nie sięga. Na wysokości ulicy Środowej układ jezdni będzie powracał do obecnie istniejącego.



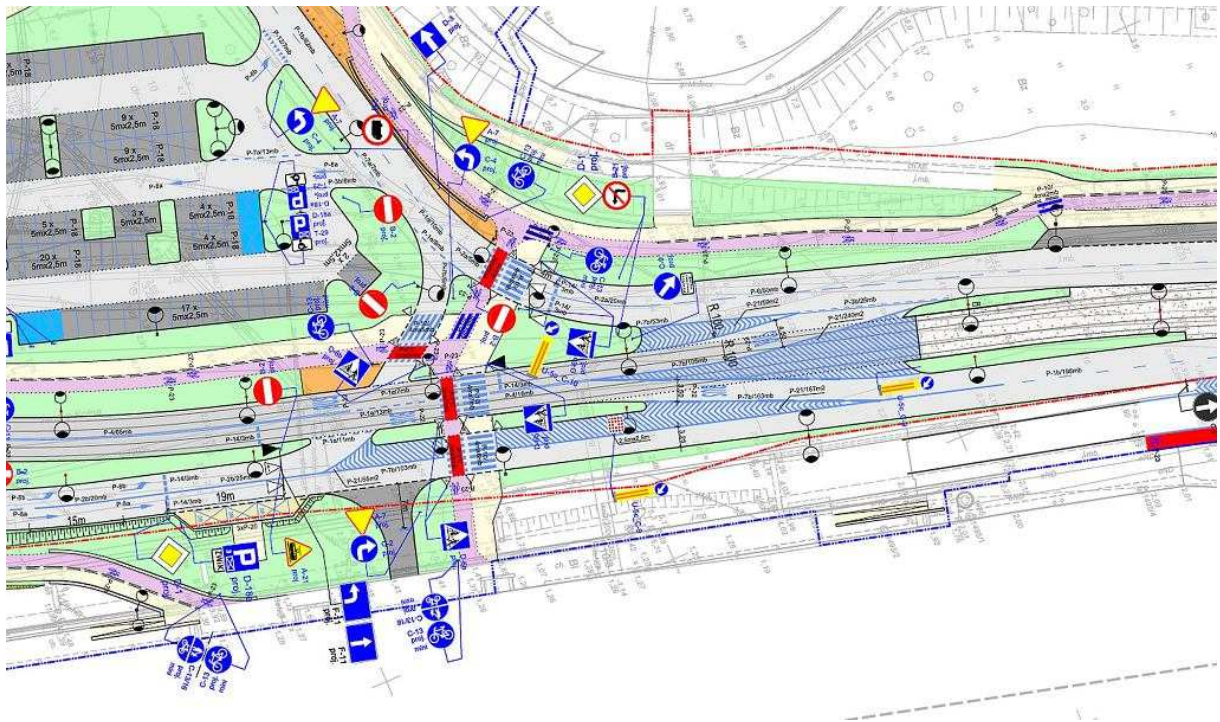
Zbliżenie na obszar, który po przebudowie będzie mógł zostać zabudowany fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o



Fragment przebudowanego układu drogowego od strony mostu Kłodnego i zaznaczone kwartały do odbudowy fot. fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o

Most Kłodny. Znacząca zmiana organizacji ruchu

Przenieśmy się teraz na jezdnię na północ od mostu, czyli od strony Wałów Chrobrego. Tu jezdnie dla samochodów będzie poprowadzona niezależnie od torów tramwajowych poprowadzonych po jej lewej stronie w formie pasów tramwajowo-autobusowych. Samochodem pojedziemy nią tylko w kierunku stoczni, gdzie będzie prowadził jeden pas. Z drugiego będzie można skręcić w lewo w ulicę Duczyńskiego, czyli w kierunku placu Żołnierza.



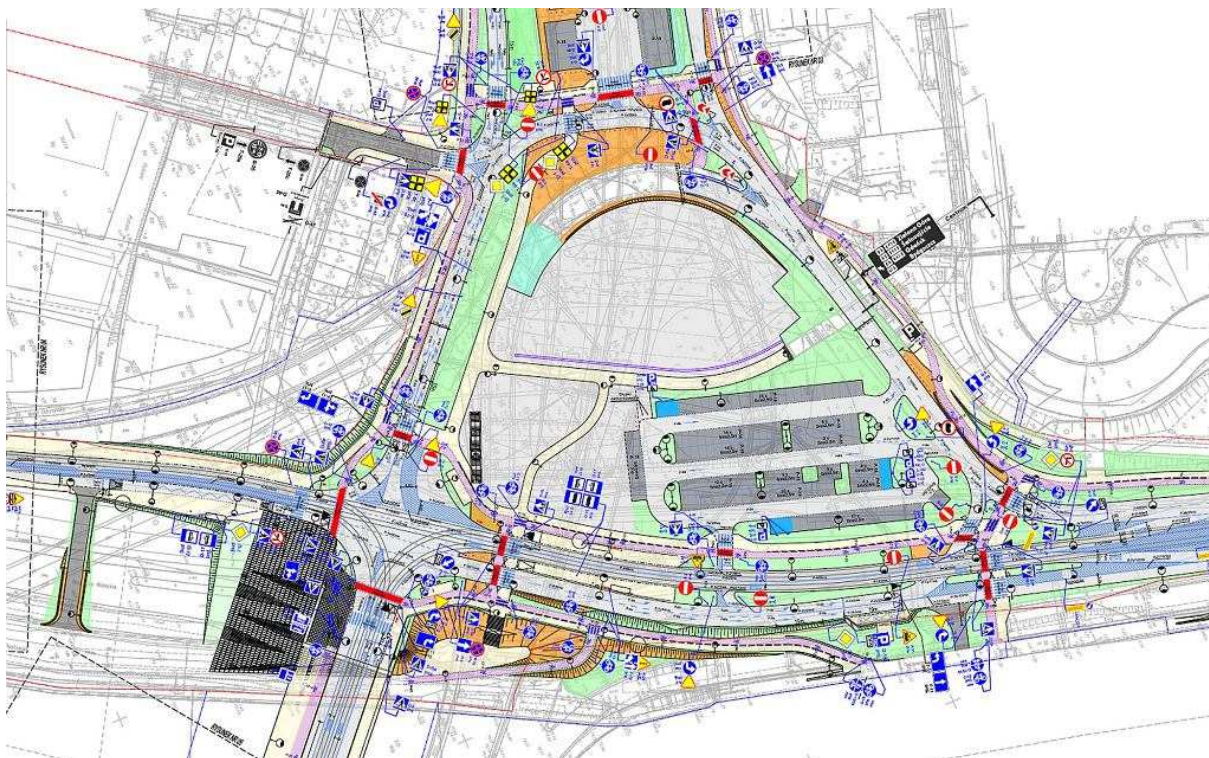
Skrzyżowanie na prawo od mostu, między Trasą Zamkową a rejonem Wałów Chrobrego fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o



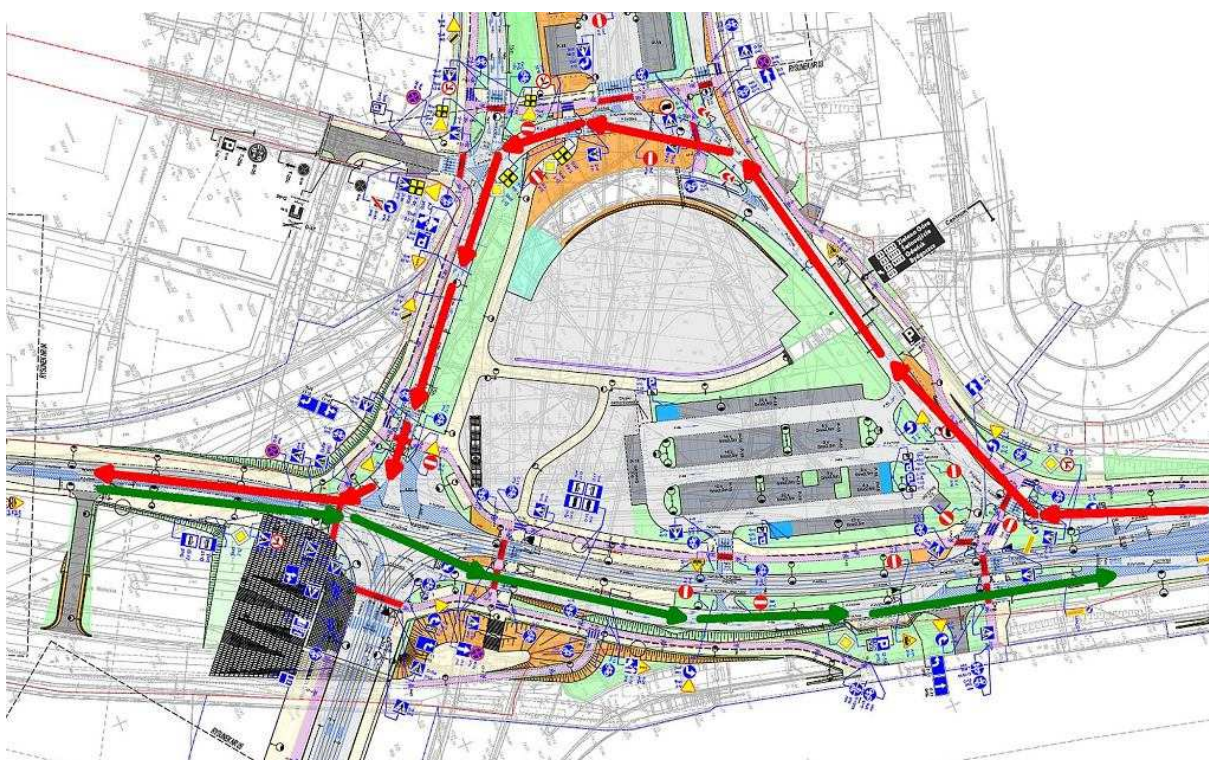
Rejon Trasy Zamkowej nad Odrą ulegnie znaczącej przemianie Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

A co z ruchem w przeciwnym kierunku? Tu mamy bardzo ciekawe rozwiązanie, wynikające z tego, że w projekcie nie ma miejsca na jezdnię. Jak więc pojedziemy od strony Wałów Chrobrego chcąc dostać się na most Kłodny albo w rejon mostu Długiego?

Jadąc ulicą Jana z Kolna trzeba będzie skręcić w prawo, w ulicę Duczyńskiego. Tu dwoma pasami dojedziemy do miejsca, w którym mamy wjazd na Trasę Zamkową dla jadących na prawobrzeże. Za tym skrzyżowaniem pozostaną dwa pasy ruchu, którymi, wykonując pół pętli zawrócimy, kierując się wprost na skrzyżowanie przed mostem Kłodnym. Tu będziemy mieli do wyboru jazdę na wprost na nowy most, w prawo w kierunku mostu Długiego, lub w lewo w kierunku stoczni. Organizację ruchu prezentujemy na oryginalnym, poniższym planie oraz dodatkowo na planie z narysowanymi strzałkami. Czerwone - ruch od strony Jana z Kolna w kierunku Mostu Długiego, zielone - ruch od mostu Długiego w kierunku ulicy Jana z Kolna.



Układ drogowy przed mostem, od strony lewobrzeża fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o



Czerwone strzałki - ruch od strony Jana z Kolna w kierunku Mostu Długiego, zielone - ruch od mostu Długiego w kierunku ulicy Jana z Kolna fot. fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o (strzałki - akr)

To wszystko powoduje, że cały układ drogowy nad Odrą ulega radykalnej przemianie. Z arterii, która odcięła miasto od rzeki, przybiera bardziej miejski charakter. Uwolnione zostają tereny pod dalszą odbudowę Starego Miasta. Ma to też związek z bliskimi realizacją planami przebudowy bulwarów na wysokości Wałów Chrobrego. Tam też dwujezdniowa arteria ma się stać przeszłością. Wszystko jest w dużej mierze możliwe dzięki zbliżającej się budowie Zachodniej Obwodnicy Szczecina, która uwolni miasto od sporej części ruchu tranzytowego, biegnącego do północnych, przemysłowych dzielnic, właśnie wzdłuż Odry, od strony południowej.

Most Kłodny w Szczecinie. Zmiany na Łasztowni

Teraz zerknijmy na prawy brzeg Odry, czyli na Łasztownię. Tu zjazd i wjazd na most również będzie w bezpośrednim sąsiedztwie Trasy Zamkowej. Przejazd i przejście wzdłuż bulwarów nie zostaną zablokowane. Będą prowadzić pod przęsłem nowego mostu.

Podobnie jak na lewym brzegu, także i tu mamy po jednej stronie schody i rampy pozwalające dostać się na most bezpośrednio z bulwaru.



Układ drogowy na Łasztowni, przy zjeździe z mostu (widoczny po prawej stronie) fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o



Rejon zjazdu z mostu Kłodnego na Łasztownię Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl



Łasztownia na południe od Trasy Zamkowej, gdzie będzie zjazd z Mostu Kłódnego Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

W dolnej części planu widzimy duży parking. Niemal w całości ulokowany jest pod estakadami Trasy Zamkowej. Parking okala ulica łącząca północną część Łasztowni, czyli rejon Morskiego Centrum Nauki, z nasypem umożliwiającym wjazd i zjazd z mostu Kłódnego.

Główna ulica prowadzi jednak dalej wzdłuż Trasy Zamkowej aż do ronda Portowców, czyli do skrzyżowania z ulicą Energetyków. Będzie to po jednym pasie ruchu w każdą stronę plus linia tramwajowa z pasami dla autobusów. Po obu stronach będą chodniki i drogi rowerowe. Warto przypomnieć, że na rondzie portowców przygotowany jest układ torów z wyprowadzeniem w kierunku planowanego mostu.



Nowa ulica między rondem Portowców (z prawej) a mostem Kłodnym. Z lewej skrzyżowanie z ulicą Spichrzową fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o



Nowa ulica zacznie się na rondzie Portowców Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl



Nowa ulica zostanie poprowadzona niemal wzdłuż Trasy Zamkowej. Połączy most Kłodny z rondem Portowców Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl



Nowa jezdnia połączy rondo Portowców z mostem Kłodnym. Widok w kierunku ronda Portowców. Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Co zmieni most Kłodny w Szczecinie?

Cały ten układ komunikacyjny stworzy dla Łasztowni zupełnie nowe możliwości. Obecnie ruch spoczywa na moście Długim, który spełnia zarówno rolę tranzytową w relacji prawobrzeże-lewobrzeże, jak i lokalną w relacji śródmieście-Łasztownia-Kępa Parnicka. Ta ostatnia relacja jest coraz bardziej obciążona.

Most Kłodny przejmie część ruchu lokalnego, uatrakcyjni tereny Łasztowni dla inwestorów, będzie miał też duże znaczenie w świetle budowy w jego sąsiedztwie nowej siedziby Teatru Współczesnego. Trasa Zamkowa z oczywistych powodów tego nie zapewnia, bo tylko nad Łasztownią przebiega. Także z punktu widzenia pieszych i rowerzystów jest marnym rozwiązaniem z uwagi na wysokie schody. Most Kłodny będzie dla tych użytkowników ruchu łatwo dostępny.



Nowy most Kłodny usprawni komunikację z północną częścią Łasztowni Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Historia mostu Kłodnego

Nowy most Kłodny będzie następcą historycznej przeprawy, która stała na tym odcinku Odry. Jego historia sięga przełomu XV i XVI wieku. Początkowo była to tylko prosta kładka z przepustem dla statków, które dopiero po wniesieniu opłaty i otwarciu "kłody" mogły wejść do portu. W XVIII wieku przeprawa została rozbudowana, a dopiero w latach 1907-1909 zbudowano nową, stalową, zwodzoną konstrukcję.



Most Kłodny fotopolska.eu

W 1945 roku została wysadzona przez wycofujących się ze Szczecina Niemców.



Powojenny Szczecin. Zniszczony pod koniec wojny Most Kłodny Narodowe Archiwum Cyfrowe



Przęsło mostu Kłodnego nad torami kolejowymi w Bytowie fot. Andrzej Kraśnicki jr

Zwalone do wody przęsła usunięte zostały wkrótce po wojnie. W 2013 roku, za sprawą śledztwa członków portalu sedina.pl, ustalone

zostało, że jedno z przęseł zachowało się. Trafiło do Bytowa, gdzie zastąpiło zniszczone przęsło nad linią kolejową. Stalowa konstrukcja, w bardzo dobrym stanie, do dziś służy jako wiadukt nad nieczynną już kolejową trasą.

Redagował Piotr Szyliński

