

Będą dodatkowe zmiany w projekcie nowych ulic w rejonie mostu Kłodnego. Kolejne przełomowe informacje

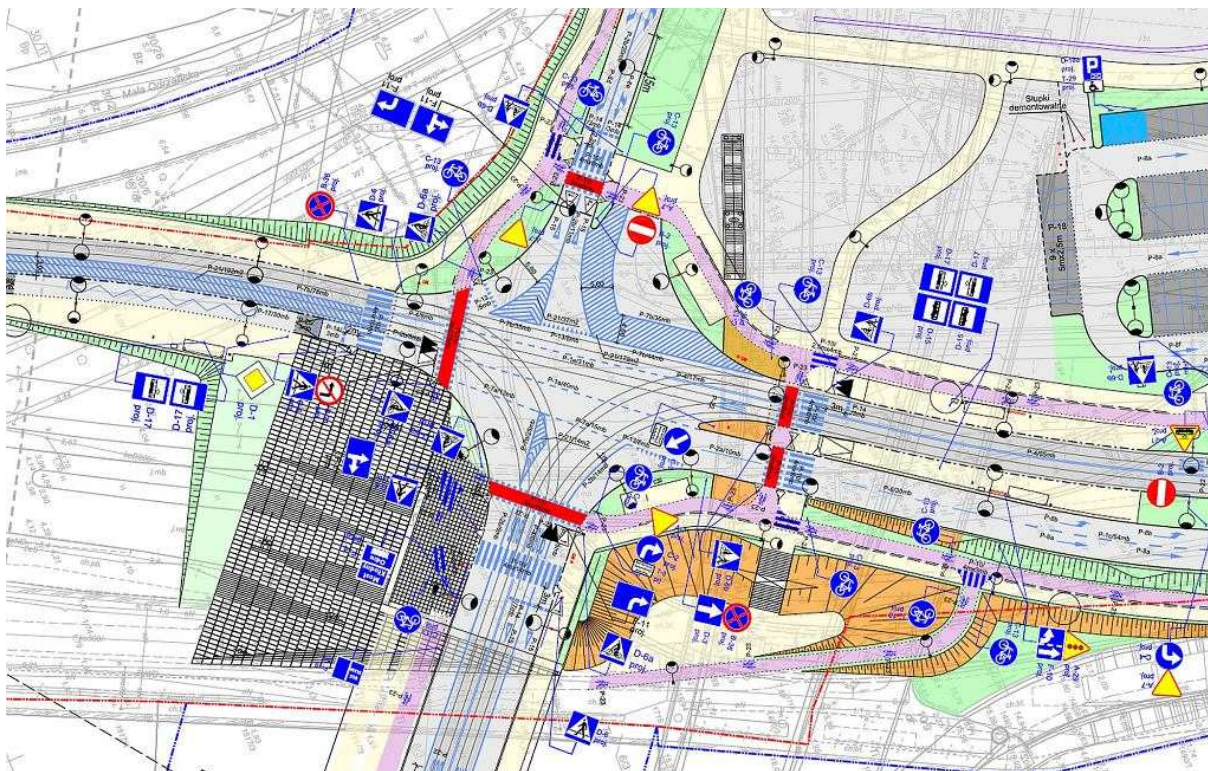
26.09.2025, 08:56, Andrzej Kraśnicki jr

Plan przebudowy ulic w rejonie przyszłego mostu Kłodnego w Szczecinie będzie zaktualizowany. Znajdą się w nim dwie kluczowe dla przyszłości tej części Szczecina zmiany - dowiedziała się "Wyborcza". Chodzi o nową linię tramwajową i bulwary.

W środę w [artykule "Most Kłodny zmieni cały układ ulic nad Odrą. Przedstawiamy szczegóły projektu, plany i zdjęcia"](#) przedstawiliśmy metr po metrze, jak będzie wyglądała nowa przeprawa nad Odrą i nowy układ ulic. Ten ostatni powstanie zarówno na lewym brzegu Odry, jak i na Łasztowni.

Most Kłodny i układ torów nad Odrą w Szczecinie

W naszej publikacji zwróciliśmy uwagę na układ torów tramwajowych na skrzyżowaniu przed mostem, na lewym brzegu Odry. W projekcie prowadzą one wzdłuż Odry i zarówno od strony Wałów Chrobrego, jak i o od strony mostu Długiego umożliwią tramwajom wjazd na most Kłodny.



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

Zabrakło wyprowadzenia torów w kierunku placu Żołnierza. Budowa tego połączenia to kwestia dalszej przyszłości, jednak nie na tyle odległej, by już teraz nie zbudować na skrzyżowaniu odpowiednich rozjazdów. Gdyby planiści tego nie uwzględnili, to na przykład za 10 lat, kiedy przyjdzie do budowy tej linii, trzeba byłoby rozryć całe skrzyżowanie, zdemontować układ torów i zbudować od podstaw nowy. Koszty takich prac byłyby liczone w milionach.

Co ciekawe, kiedy przed laty po raz pierwszy pojawił się temat budowy mostu Kłodnego, tory tramwajowe rozrysowano we wszystkich kierunkach. W projekcie, który jest załączony do przetargu na wykonanie prac, toru w kierunku placu Żołnierza Polskiego już jednak nie ma.

Most Kłodny i nowe ulice. Poprawki w projekcie

W czwartek, w rozmowie z "Wyborczą", Michał Przepiera, zastępca prezydenta Szczecina, wyjaśnił, że krótki odcinek torów w kierunku placu Żołnierza jednak powstanie. Znajdzie się w aktualizowanym

obecnie projekcie, w którym wprowadzane są pewne poprawki i udoskonalenia.

- To analogiczna sytuacja jak ta na rondzie Portowców na Łasztowni, gdzie w czasie modernizacji ulicy Energetyków powstał kawałek toru w kierunku planowanego mostu Kłodnego - mówi Michał Przepiera.

Ten, jak na razie ślepy tor powstał, chociaż wcale nie było pewne, że pieniądze na most i trasę tramwajową przez Łasztownię w najbliższych latach się znajdą. Kiedy jednak dojdzie do tej inwestycji, nie trzeba już będzie rozbudowywać układu torowego na rondzie Portowców. Jest gotowy.



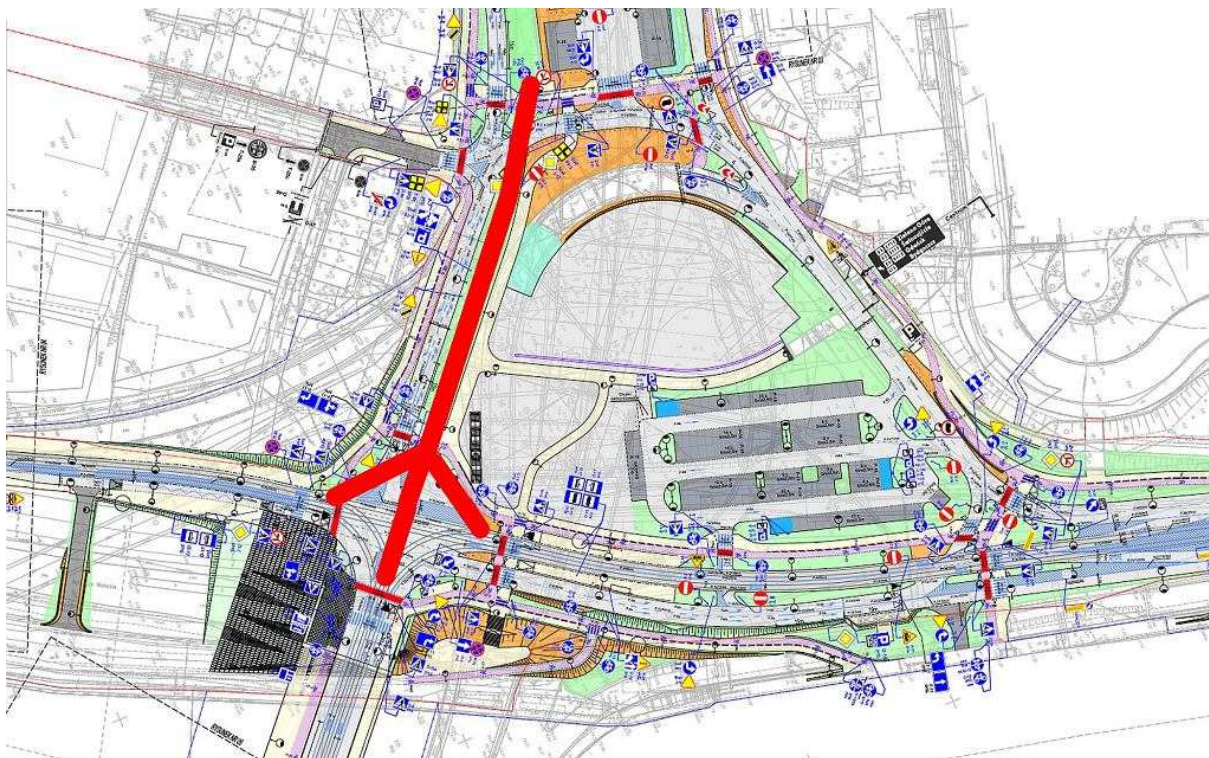
Na rondzie Portowców przygotowano wcześniej tory w kierunku planowanego mostu Kłodnego Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Podobnie jest na ulicy Sosabowskiego na skrzyżowaniu z ulicą Żołnierską. Tam wykonany został układ torów częściowo wyprowadzony w kierunku ulicy Taczaka. W przyszłości, kiedy powstanie linia tramwajowa w tamtą stronę, nie trzeba będzie już rozkopywać skrzyżowania, by rozbudować rozjazdy.



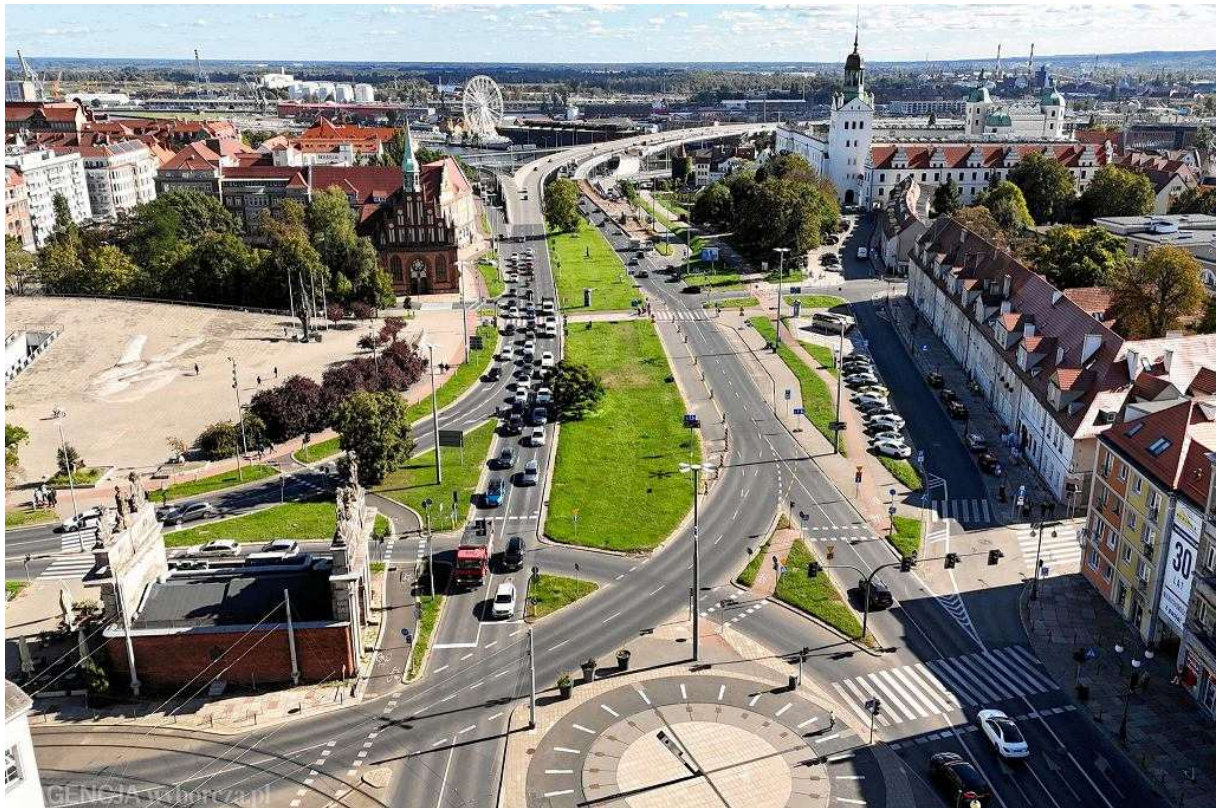
Ulica Sosabowskiego. Jest tu układ torów wyprowadzony także w kierunku ulicy Taczaka Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Michał Przepiera zapewnia, że zmiana projektu na skrzyżowaniu przed mostem Kłodnym na pewno zostanie zrealizowana. Tory będą we wszystkich kierunkach, co oznacza, że tramwaj zjeżdżający z placu Żołnierza będzie mógł pojechać na wprost na most Kłodny, w lewo w kierunku stoczni, jak i w prawo w kierunku mostu Długiego. Będą też oczywiście tory w przeciwnym kierunku.



Czerwoną linią zaznaczyliśmy układ torów, o który zostanie rozbudowany projekt fot. dokumentacja projektowa Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o./akr

Ślepe na razie tory poprowadzone zostaną aż za ulicę Panieńską, by także tej ulicy w przyszłości nie rozkopywać w trakcie prac przy dokończeniu linii tramwajowej. To ważne, bo ten fragment także będzie ulegać znaczącej przebudowie w ramach budowy mostu Kłódnego i nowego układu ulic. W tej sytuacji do istniejącego układu torowego na placu Żołnierza, na skrzyżowaniu przy Bramie Królewskiej, będzie brakować tylko około 460 metrów linii tramwajowej. Jej zbudowanie nie będzie wielkim wyzwaniem. Ostrożne szacunki mówią o koszcie około 20 milionach złotych. W tej sytuacji można jedynie żałować, że odpowiednich rozjazdów nie zbudowano koło Bramy Królewskiej w ramach zakończonej niedawno modernizacji torów w tej części miasta. Tam skrzyżowanie trzeba będzie rozkopać, by wyprowadzić linię w kierunku Odry.



W przyszłości linia tramwajowa połączy plac Żołnierza z mostem Kłodnym Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Most Kłodny i sześć kwartałów przy bulwarach

Aktualizacja projektu obejmuje jeszcze jeden znaczący element. Chodzi o przestrzeń między planowanym mostem Kłodnym a mostem Długim. W obecnej dokumentacji przebudowa układu drogowego, który zostanie sprowadzony do jednej jezdni z torami tramwajowymi, sięga rejonu ulicy Środowej na Podzamczu. Dalej, w kierunku mostu Długiego, układ wraca do dwóch jezdni i stanu, który mamy obecnie.



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

W zaktualizowanym projekcie nie będzie takich prowizorek i przebudowa sięgnie aż do mostu Długiego. Będzie to jezdnia, na której samochody pojadą pasami z torami tramwajowymi. Szerzej będzie jedynie na wlotach na skrzyżowania przy moście Kłodnym i moście Długim. Szczegóły poznamy po zakończeniu aktualizacji.

Taki ruch oznacza jeszcze jedną rewolucyjną zmianę, czyli likwidację muru oporowego między bulwarem a obecną arterią nadodrzańską. Przypomnijmy, że obecna arteria poprowadzona jest na tarasie usypanym z gruzów zniszczonego w czasie wojny Starego Miasta. Kiedy ulicy w obecnym kształcie nie będzie, a węższa jezdnia zostanie odsunięta od jezdni, mur stanie się zbędny.

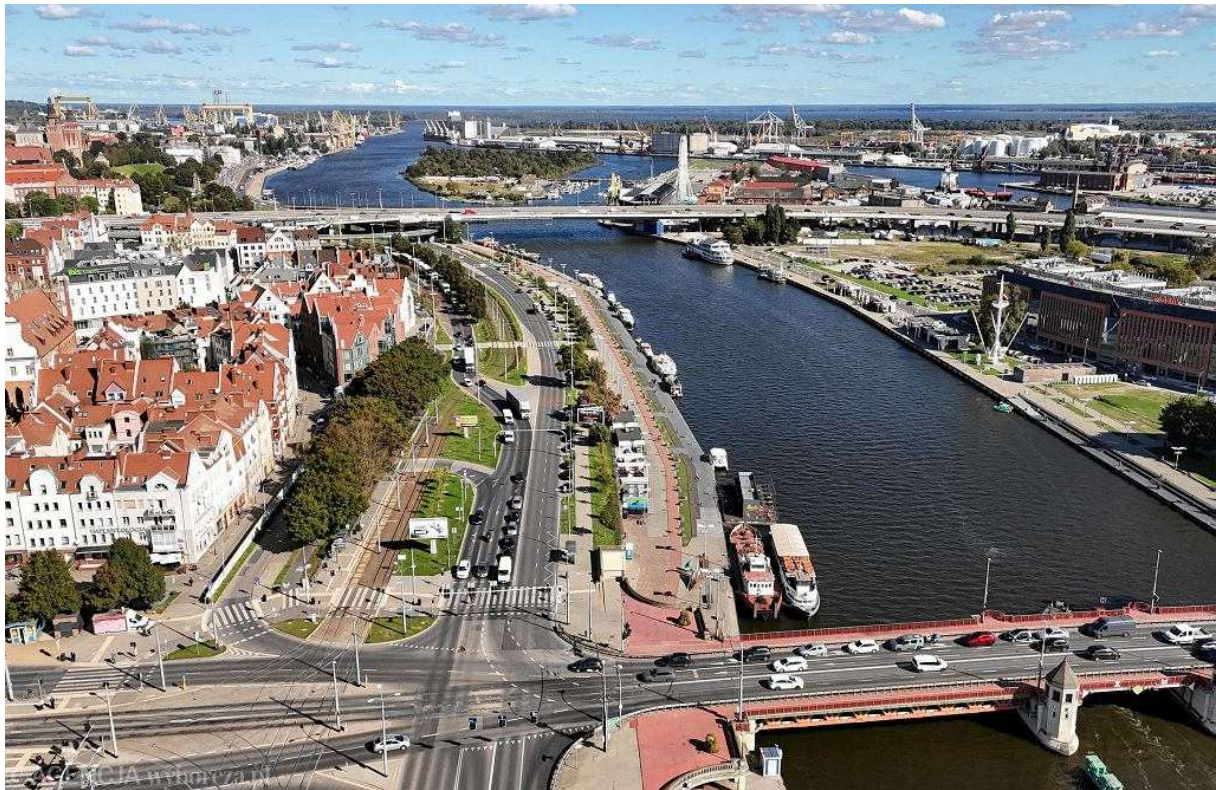


Bulwar nad Odrą. Mur oporowy zostanie zburzony Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Projekt zakłada, że po usunięciu muru, teren zostanie wyrównany, a ulice Podzamcza wydłużone w kierunku Odry. W ten sposób między nową ulicą z torami tramwajowymi a bulwarem powstanie sześć kwartałów pod zabudowę przedzielonych uliczkami o przebiegu pokrywającym się z historyczną siatką.

Michał Przepiera w rozmowie z "Wyborczą" zapowiedział, że sprzedaż tych kwartałów zostanie skoordynowana z przebudową układu drogowego. To przyspieszy ich zabudowę.

Jednocześnie zastępca prezydenta zastrzegł, że nie jest jeszcze przesądzone, że uda się przebudować cały układ między mostami w ramach jednej inwestycji. Być może część od ulicy Środowej do mostu Długiego będzie musiała trochę poczekać albo zostać zrealizowana po osobnym przetargu. Wszystko zależy od kosztów.



Budowa mostu Kłodnego i nowego układu ulic oznacza likwidację arterii nadodrzańskiej Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

13 lat od śmiałej wizji kamienic nad Odrą

Możliwość odtworzenia zabudowy bezpośrednio przy bulwarach i jej połączenia z obecną zabudową Podzamcza całkowicie zmieni obraz Starego Miasta. Obecne przygotowania do przemiany tej części Szczecina mają miejsce 13 lat po tym, gdy Maciej Mackiewicz z Mimo Studio Architectural Visualisation przedstawił szczecinianom wizualizację bulwarów z zachowaną zabudową.

- Przedstawiłem fragment nadodrzańskiego bulwaru na wysokości Starego Miasta. Tak mógłby dziś wyglądać, gdyby nie wojenne bombardowania - mówił wówczas Mackiewicz.

Kiedy spytaliśmy wówczas autora, czy widzi szanse odbudowy zabudowy bezpośrednio nad Odrą, Maciej Mackiewicz odparł: - To dość utopijny projekt, zbyt wielki, zbyt wiele zmian musiałoby zostać wprowadzonych, by coś takiego zrealizować.

Teraz staje się to jak najbardziej realne. Na razie Szczecin czeka na ostateczną decyzję o dofinansowaniu inwestycji. Nie będą to środki bezpośrednio z funduszy unijnych. Sam przetarg będzie trwał do marca 2026 roku, chociaż - biorąc pod uwagę jego skalę - należy spodziewać się przedłużenia zbierania ofert. Proces wyboru oferty i przebrnięcie przez ewentualne odwołania może zająć od pół roku do roku. Realizacja projektu przewidywana jest na trzy lata.

Redagował Jerzy Połowniak