

Czy potrzebujemy takiego monstrum? Koniec konsultacji w sprawie nowych wiaduktów w Szczecinie

19.12.2025, 06:14, Andrzej Kraśnicki jr

Odwołanie od decyzji PKP PLK nic nie dało, ale Szczecin nie traci jeszcze szansy na dofinansowanie dwóch wiaduktów nad torami kolejowymi. W piątek kończą się na ten temat społeczne konsultacje.

Szczecin stara się o dofinansowanie budowy dwóch wiaduktów kolejowych. Jeden miałby powstać na prawobrzeżu, w ciągu ulicy Pomorskiej, w sąsiedztwie stacji Szczecin Dąbie. Drugi planowany jest koło stadionu Pogoni w ciągu ulic Jagiellońskiej i Witkiewicza, w rejonie skrzyżowania z ulicą Twardowskiego.

Szczecin i dwa wiadukty nad torami

Dofinansowanie z funduszy unijnych oferuje dysponująca nimi spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Może wynieść do 60 milionów złotych na każdą z inwestycji. Konkurencja jest duża, bo o takie pieniądze walczą dziesiątki samorządów z całej Polski, które przygotowały 51 projektów. Do rozdysponowania jest 861 milionów złotych podzielonych na dwa takie same etapy, czyli po 430,5 miliona złotych.

W pierwszym etapie rywalizacji oba szczecińskie wnioski przepadły. Nie znalazły się nawet na liście rezerwowej.

To było spore zaskoczenie, bo szczególnie wiadukt przy ulicy Pomorskiej wydawał się pewniakiem. Ulicę przecina tu aż osiem

torów. Ruch pociągów jest bardzo duży. Szlabany co rusz są zamykane, tworzą się korki.



Przejazd kolejowy w ciągu ulicy Pomorskiej w Szczecinie Dąbiu Fot. Andrzej Kraśnicki jr

Na razie bez pieniędzy na dwa wiadukty

Okazało się, że wnioski zostały odrzucone z przyczyn formalnych. Do oświadczenia o przeprowadzeniu wymaganych przez PKP PLK konsultacji i akceptacji społecznej, dołączone zostały protokoły. Znalazły się w nich między innymi opinie kwestionujące proponowany przebieg wiaduktu w ciągu ulicy Pomorskiej. W efekcie zdaniem PKP PLK miasto nie zdobyło "akceptacji społecznej". Według Urzędu Miasta nie doszło do istotnego sprzeciwu społecznego i to na tyle poważnego, by zatapiać inwestycję przy ulicy Pomorskiej.

Michał Przepiera, zastępca prezydenta Szczecina, zapowiedział wówczas, że urząd miasta pójdzie dalej dwoma ścieżkami. Pierwsza to odwołanie od decyzji PKP PLK. Właśnie dowiedzieliśmy się, że nie przyniosło to efektu.

W czwartek spółka PKP PLK opublikowała zaktualizowaną listę inwestycji, które mogą otrzymać dofinansowanie w ramach pierwszego etapu konkursu. Włączono pięć nowych lokalizacji:

Wrocław (ulica Poprzeczna), Wymysłowo, Buk, Włocławek oraz Pałędzie. Szczecina nie ma.

W tej sytuacji pozostaje liczyć na to, że sukcesem skończy się podejście do inwestycji drugą ścieżką. To ponowne złożenie dokumentów dotyczących obu wiaduktów i wystartowanie w drugim etapie konkursu.

Procedura przyjmowania wniosków nie została jeszcze uruchomiona, ale Szczecin już się do nie przygotowuje. Stąd ponowne konsultacje społeczne, które Urząd Miasta ogłosił w połowie listopada. Informowaliśmy o ich rozpoczęciu na szczecin.wyborcza.pl.

Zbieranie opinii kończy się w piątek 19 grudnia. Czy inwestycje mogą budzić jakieś wątpliwości? Okazuje się, że dyskusyjna staje się skala wiaduktu na ulicy Jagiellońskiej.

Ulica Jagiellońska w Szczecinie i wielki wiadukt

Ruch samochodów ma tam zostać poprowadzony nad torami modernizowanej linii kolejowej, którą od połowy grudnia 2026 roku jeżdżić będą pociągi Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Na odcinku od stacji Szczecin Główny do Szczecin Niebuszewo ruch będzie największy. W godzinach szczytu w jedną stronę pociągi będą jeździć co 15 minut. Do tego należy doliczyć ruch pociągów towarowych.

Krytycznie do przedstawionego projektu podszedł Szymon Nieradka - społecznik, który zajmuje się patologiami ruchu samochodowego i parkowania w Szczecinie. Na profilu [Stop Cham Szczecin](#) na Facebooku Nieradka zwrócił uwagę na ogrom wiaduktu. Jego skala wynika z zarezerwowania pod nim miejsca pod dwie jezdnie obwodnicy śródmiejskiej, która obecnie kończy się na węźle Łękno.



Przejazd kolejowy w ciągu ulicy Jagiellońskiej w Szczecinie Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

"Obwodnica śródmiejska, która miałaby przebiegać pod tym wiaduktem, nigdy w tej postaci nie powstanie" - pisze Nieradka.

Faktem jest, że tej drogowej inwestycji nie ma w żadnych planach finansowych miasta. Kolejny etap musiałby zostać doprowadzony co najmniej do ulicy 26 Kwietnia. Na dodatek, na skutek planistycznego chaosu, budowa drogi oznaczałaby konieczność przesunięcia dopiero co zmodernizowanej linii kolejowej. Koszty można liczyć w setkach milionów złotych. Szans na dofinansowanie takich drogowych inwestycji z funduszy unijnych obecnie nie ma.

Obwodnica śródmiejska archaiczna jak Trasa Zamkowa

Szymon Nieradka porównuje planu budowy obwodnicy z Trasą Zamkową, którą określa "pomnikiem myśli transportowej z lat siedemdziesiątych".

Nieradka swój wywód podsumowuje następująco: "Jesteśmy właśnie w trakcie wyburzania dwóch estakad przy Trasie Zamkowej. Czyli

inwestycji drogowej wymyślonej w latach 70. ubiegłego wieku a realizowanych przez 18 lat. Obwodnica śródmiejska jest podobnie megalomańskim pomysłem, który będziemy w przyszłości wyburzać. Samo powstanie wiaduktu w tej skali spowoduje bezpowrotne zniszczenie bezpośredniej okolicy szpitala przy ul. Jagiellońskiej. Dostępne wizualizacje pokazuje, że estakada będzie przebiegać przy szpitalnych oknach na wysokości drugiego piętra. Wnoszę o przygotowanie projektu, który będzie odpowiadał aktualnym, faktycznym potrzebom komunikacyjnym w tym miejscu. Z uwzględnieniem potrzeb pieszych oraz rowerzystów oraz poszanowaniem dla okolicy".

Uwagi w sprawie wiaduktów można składać jeszcze w piątek 19 grudnia poprzez formularze dostępne na stronie

https://konsultuj.szczecin.pl/chapter_116353.asp

Redagował Bartłomiej Kuraś