

Bez niej nie wyobrażamy sobie dnia w tętniącym ruchem mieście. 31 lat temu otwarto pierwszą nitkę Trasy Zamkowej

Marek Jaszczyski
marek.jaszczyski@polskapress.pl



Szczecin

Pomyślcie sobie: główna arteria, łącząca dwa brzegi Odry prowadzi tunelem w ulicę Matejki! Taki był pomysł na poprowadzenie Trasy Zamkowej. Projekt nie został zrealizowany ze względu na oszczędności.

O budowie nowej przeprawy w centrum Szczecina myślano od końca lat 60 XX wieku.

- Problemy komunikacyjne między śródmieściem i Dąbiem, a co za tym idzie z resztą kraju, częste „orki” w godzinach szczytu na Moście Długim oraz jego liczne awarie, spędzały sen z oczu szczecińskim radnym i drogowcom, a mieszkańców zmuszały do korzystania z objazdów - mówi Janusz Światowy, hobby-

Jak mówi pan Janusz nie było woli politycznej, żeby Most Kłodny wysadzony w 1945 roku przez wycofujące się z miasta wojska niemieckie, został odbudowany. Przeciwnikiem jego odbudowy był ówczesny prezydent miasta Piotr Zaremba.

- Wybudowana wersja TZ powstała w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego w Szczecinie. Ze względu na oszczędnościowych nie wybudowano zaprojektowanego tunelowego włączenia trasy w ulicę Matejki i podziemnego przejścia dla pieszych - mówi pan Janusz.

Wprost do komitetu partii

Projekt miał wielu przeciwników, którzy min. kwestionowali lokalizację trasy szybkiego ruchu w miejscu historycznego starego miasta oraz zarzucali ówczesnej władzy budowę przeprawy prowadzącej wprost do Komitetu Wojewódzkiego PZPR.

19 maja 1986 roku odbyło się

w stary historyczny trakt tzw. Kamienną Groblę. Pierwszy pal estakady osadzono przy Zakładach Mięśnych na Łasztowni 4 lutego 1978 roku. Budowę trasy podjęto bazując na kredytach remontowych (pozainwestycyjnych), a całkowity koszt realizacji planowano na 17 mld zł, z czego 8 mld wydano do 1987 roku.

Otwarcie trasy i jej patroni

6 października 1987 roku oddano nitkę wjazdową i wydano na ten etap 1,5 mld zł. Długość trasy po liniach jezdni głównej wynosi 2300 m, w jednym ciągu 2000 m, a średnia szerokość trzypasmowej jezdni (po 3,5 m szerokości każdy) z chodnikami i opaskami wynosi 18 m. Badanie wykazało, że natężenie ruchu na Moście Długim wynosiło w tym czasie 1,6 tys. pojazdów na godzinę, przy Baltonie natomiast 2,7 tys. pojazdów na godzinę. Trasa Zamkowa zaprojektowana została na 4,3 tys. pojazdów na godzinę, na 3 i 4 pasach ru-



Tak TZ prezentowała się 11 lat temu. Niedawno zakończył się pierwszy generalny remont

rada Totta). Trasa wylotowa została oddana do użytku 5 lipca 1996 roku.

Nazwę „Trasa Zamkowa”

rym został Józef Piłsudski - wcześniej planowano by Trasie Zamkowej nadać imię Władysława Gomułki.

zmarłej w 1252 roku żony Barnima I, Marianny, kuzynki króla Danii Waldemara II. Na ścianie zachodniej kościoła,

sta komunikacji z serwisu swiatowy.org. - Decyzja budowy mostu w północnej części miasta odsuwana była z roku na rok, głównie z powodu znacznych kosztów. Idea dojrzała w początkach tzw. epoki Gierka, kiedy podjęto prace projektowe nad mostem mającym stanąć w miejscu byłego Mostu Kłodnego.

pierwsze posiedzenie Rady Budowy Trasy Zamkowej. Trasa Zamkowa była zaprojektowana niemal 10 lat wcześniej - w 1977 roku w Biurze Projektów Komunalnych w Szczecinie przez inż. Romana Siemczyka ze Szczecina i inż. Henryka Żółtowskiego z Gdańska.

Trasa wpisywała się częściowo na wysokości „Baltony”

ch w każdym kierunku.

Otwarcia pierwszego etapu Trasy Zamkowej (nitka wjazdowa do miasta) dokonano 26 października 1987 roku o godzinie 17. Dyrektorem Generalnym Budowy Trasy Zamkowej był inż. Jerzy Łabuda, który 28 kwietnia 1988 roku za wybitne osiągnięcia techniczne uzyskał nagrodę ministra (dr inż. Kon-

wybrano w konkursie. Oprócz tej nazwy najliczniej składane propozycje to trasa: Odrzańska, Portowa, Piastowska, Książąt Pomorskich, 30-lecia, Szczecińska, Basztowa, Słowiańska, Nadodrzańska, Łasztowa, Anny Jagiellonki, Bolesława Chrobrego, Ratuszowa, Staromiejska. Ogółem 250 propozycji. Później nadano patrona, któ-

Jedziemy w miejscu, gdzie wznosił się kościół

Gdy jedziemy Trasą Zamkową na prawy brzeg miasta warto wiedzieć, że przejeżdżamy w miejscu, gdzie dawniej wznosiła się świątynia.

Po pierwsze wyjaśnijmy sobie pod jakim wezwaniem był kościół, który można zlokalizować tuż za Bramą Panieńską, na terenie usytuowanym pomiędzy nieistniejącymi ulicami Lazurową i Wyszaka, pod estakadami Trasy Zamkowej. Św. Katarzyny czy Najświętszej Marii Panny?

- Nic mi nie wiadomo by kościół cysterek miał takie wezwanie - św. Katarzyny. W źródłach występuje najczęściej sam klasztor jak Klasztor Panien - Jungfrauenkloster, Zistersienkloster (Klasztor Cysterek) lub rzadziej Marienkloster - Klasztor Mariacki - wyjaśnia dr Marek Łuczak, historyk, autor monografii o dziejach szczecińskich dzielnic.

Jak podaje Internetowa Encyklopedia Szczecina murywany budynek kościoła wzniesiono prawdopodobnie w pierwszej połowie XIV wieku. Posadowiony na kamiennym fundamencie był budowlą bezwieżową. W okresie średniowiecza kościół obrał kształt świątyni gotyckiej. Jednonawowy obiekt, zbudowany z cegły, położony był na planie prostokąta o wymiarach 42 x 14,5 metra. W dwuprzęsłowym pięciobocznym prezbiterium mieścił się grobowiec

wmurowany był relief z roku 1543, przedstawiający księcia Barnima III, przeniesiony tu ze zrujnowanego zamku książąt pomorskich w podszczecińskiej wsi Grabowo, zwanego Oderburg i powstałego po przebudowie klasztoru Kartuzów). Relief ten w latach 1904-1945 umieszczony był w kościele św. Jakuba, a obecnie wmurowany jest w północne skrzydło Zamku Książąt Pomorskich.

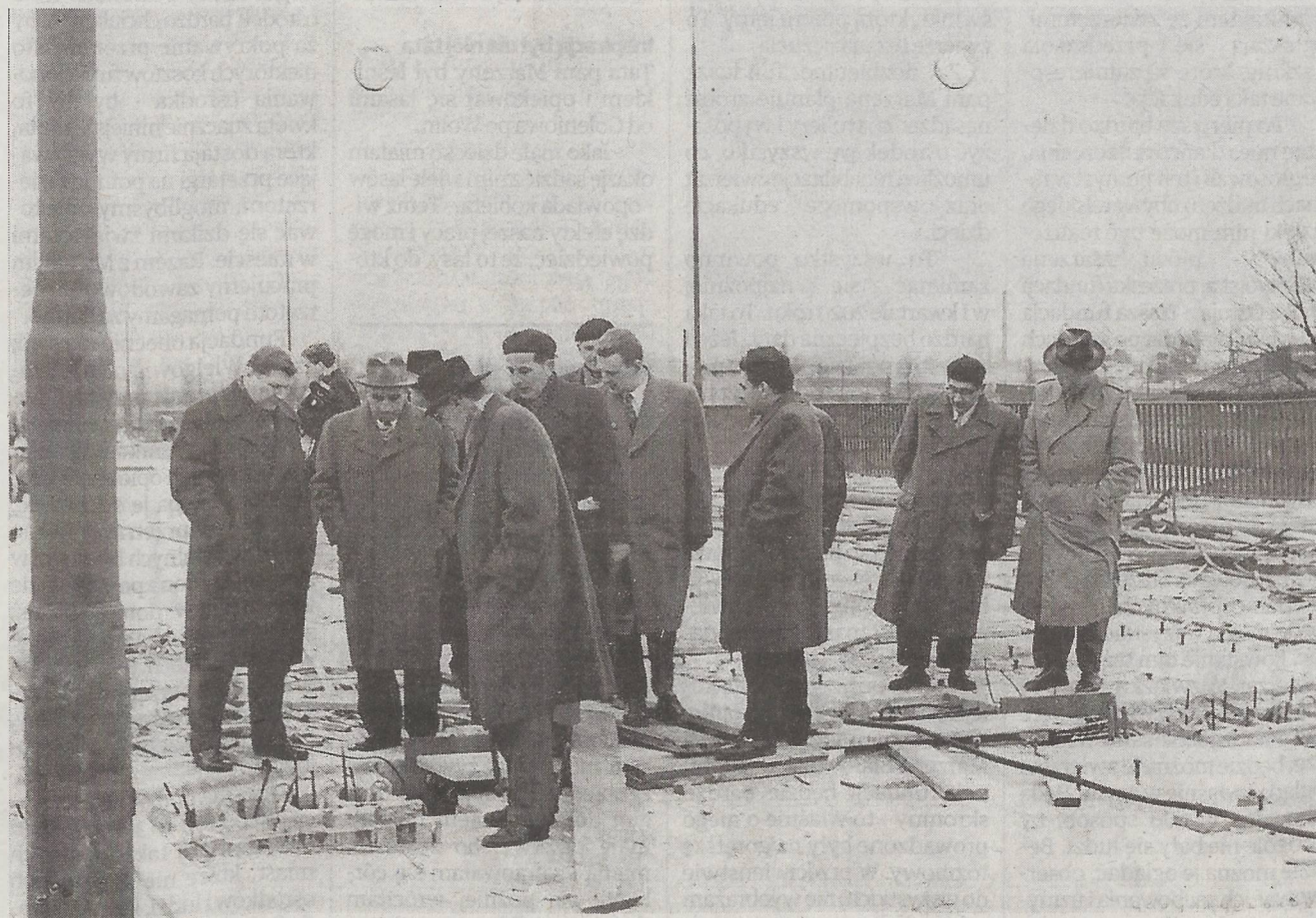
Decydujący był czas reformacji.

- Po wprowadzeniu Reformacji na Pomorzu (po 1535 roku) i sekularyzacji majątków kościelnych zabudowania klasztorne częściowo rozebrano, a sam kościół zamieniono na magazyn oraz arsenał, zamurując gotyckie okna oraz dzieląc budowlę na pięć kondygnacji - mówi Marek Łuczak.

Po ostatecznym przejęciu Szczecina przez Szwedów (tj. od 1648 roku), zabudowania poklasztorne stopniowo rozbierane od XVI wieku (zniesione całkowicie w latach 1684-1688), zostały włączone przez władze wojskowe w system obronny miasta, co skutkowało przekształceniem kościoła w arsenał artyleryjski (Zeuggarten, a w czasach pruskich Artillerie Zeughof).

W XIX w. kościół planowany był do wyburzenia i pomimo licznych petycji i starań władz konserwatorskich ostatecznie rozebrano go w 1904 roku.

©©



Stefan Jędrzychowski, minister finansów (1971-1974) i członek KC PZPR pojawił się na placu budowy Trasy Zamkowej

FOT. ARCHIWUM ZDITM