

Czy to wizja modernizacji Portu w Szczecinie?

Dr inż. Janusz Rzepka

Członek Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa

Wzrastający tonaż statków obsługiwanych przez nasze porty powoduje, że coraz częściej o możliwościach techniczno-eksploatacyjnych zaczynają decydować naturalne warunki hydrauliczne rzek, kanałów i torów podejściowych.

Dotyczy to w szczególności portu w Szczecinie, gdzie nie bez znaczenia pozostaje też charakterystyka istniejących tu budowli hydrotechnicznych, ich uzbrojenie czy zdolność nośna. Należy tu wspomnieć, że w okresie pierwszej wojny światowej

port szczeciński, pozostający poza zasięgiem bezpośrednich działań wojennych, mógł ukończyć znaczące dla portu inwestycje. W latach 1917-1918 zrealizowano i oddano do użytku nowy basen w porcie przemysłowym (dzisiejszy Basen Górniczy).

Było to wielkie wydarzenie, ponieważ do tej pory faworyzowany był jedynie port handlowy (dzisiejszy Port Centralny) budowany już od roku 1894 i wyposażony w nabrzeża masywne posadawiane na drewnianych rusztach palowych.

Dzięki tym pierwszym inwestycjom port w Szczecinie uzyskał wraz z torem wodnym techniczną głębokość 7,0 m. Nie dostrzegano jeszcze w tym okresie powstającego na głębokim zapleczu portu przemysłowego do realizacji przeładunków „masowych”. Podejście statków do tego basenu było w tym czasie jeszcze bardzo złożone i prowadziło przez kanały łączące rzeki Duńcycę i Parnicę.

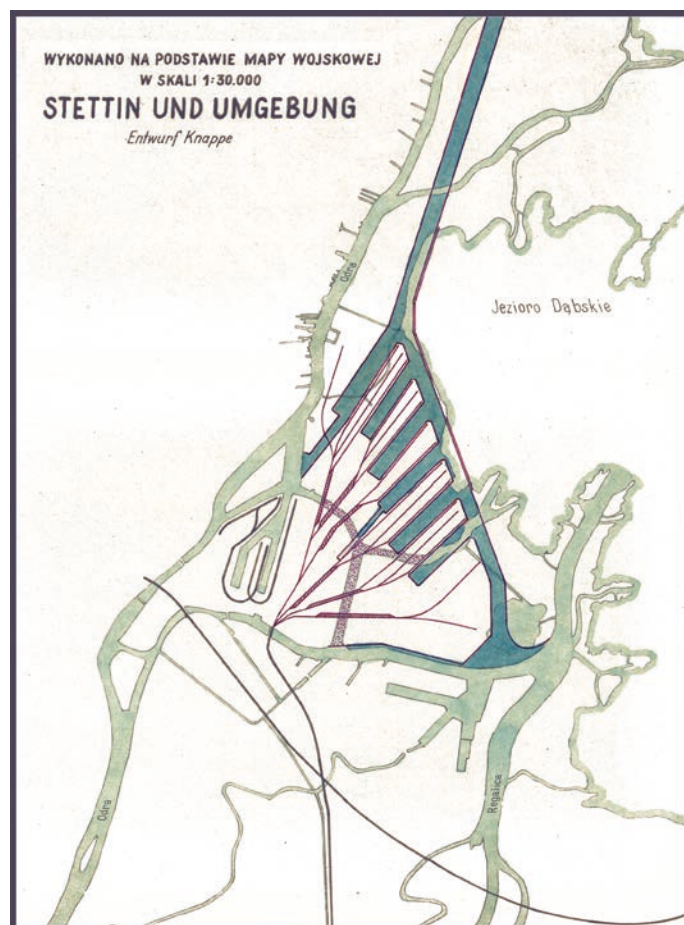
Utrudnienia te spowodowały, że jeszcze w 1918 roku pojawiły się projekty [3] poprawy podejścia do Basenu Górniczego przekopem prowadzonym po krawędzi Jeziora Dąbskiego (dzisiejszy Przekop Mieleński). W projektach tych występują nawet szczegółowe warianty zagospodarowania wyspy Ostrowa Grabowskiego, gdzie infrastruktura i transport odważnie wkraczała przez przetamowanie na rzece Duńcy w rejonie Kanału Dębickiego (rys. 1). Jednak plan wykonania samego Przekopu Mieleńskiego o długości około 5,5 km zrealizowano dopiero 10 lat później w tak zwanym II etapie rozbudowy portu [2].

Do roku 1960 wydawało się, że problem warunków hydraulicznych rzeki Odry nie odgrywa jeszcze istotnej roli, a przecież port szczeciński, oddalony o 67 km od morza, wymagał już wtedy systematycznego utrzymywania sztucznego toru wodnego dla statków morskich. Prawie wszystkie tory podejściowe i baseny portu miały w tym czasie głębokości techniczne 9,6 m.

Aktualnie prowadzone prace nad pogłębianiem toru wodnego do głębokości 12,5 m wydają się być oparte na racjonalnych przesłankach, choć pozostaje faktem, że jest to przedsięwzięcie bardzo kosztowne, a z inżynierskiego punktu widzenia odpowiedzialne i bardzo złożone – niosące różnorodne skutki [1]. A zatem – ekonomika czy konieczność?

Składa się na to:

- refulowanie urobku – pola odkładu ponad 20 mln m³,



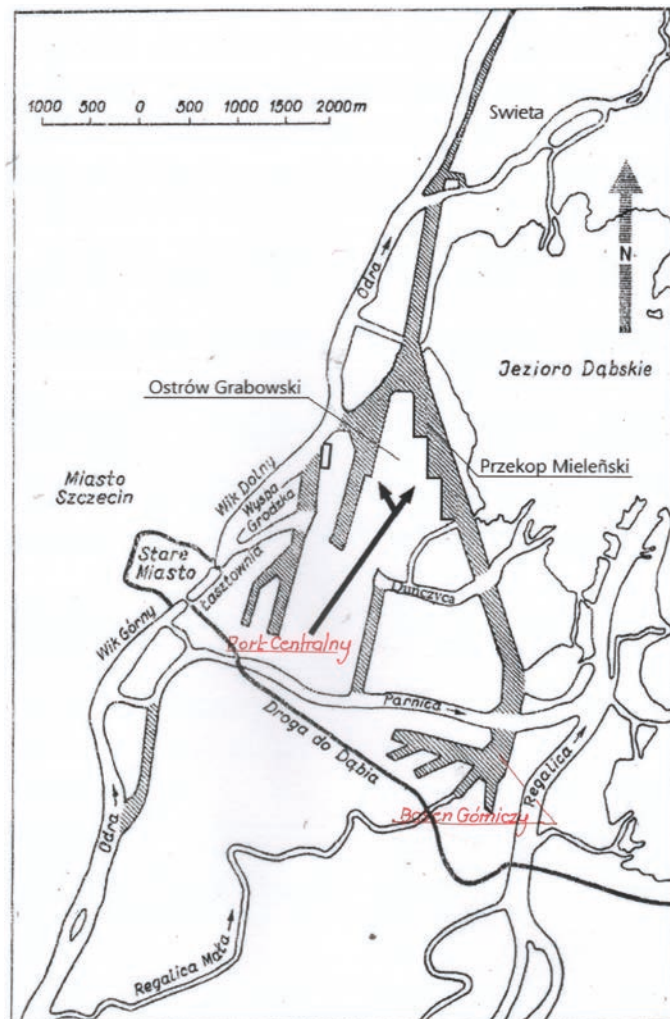
Rys. 1. Projekt według [3] wskazuje na udogodnienie krótszego dostępu do portu przemysłowego

- wreszcie:

- Powyższe fakty wskazują, że w obecnych warunkach przygotowanie portu szczecińskiego do przyjęcia dużych statków w pierwszej kolejności dotyczyć powinno poprawy dostępu do Kanału Dębickiego (zachodnia krawędź Ostrowa Grabowskiego). Jest to najbliższe i najprostsze podejście dla dużych jednostek. Zadanie to będzie polegać na pogłębieniu akwenu do wymaganej głębokości 12,5 m oraz jego odpowiednim poszerzeniu do parametrów jednostki „charakterystycznej” z równoczesną modernizacją nabrzeży Czeskiego i Słowackiego oraz budową i przebudową nabrzeży Fińskiego i Norweskiego.

- w Basenie Górnicy – nabrzeża Katowickie i Chorzowskie,
- w Basenie Górnośląskim – nabrzeża Górnośląskie i Dolnośląskie.

W kolejnej, trzeciej fazie powraca myśl odważnego wejścia na wyspę Ostrów Grabowski, gdzie może powrócić legenda sprzed wieku, kiedy to właśnie tu projektowano rozwój portu przemysłowego [3]. W przypadku portu szczecińskiego w perspektywie po 2020 roku byłoby wskazane ukierunkować działania inwestycyjne przede wszystkim na Ostrów Grabowski, a w dalszej perspektywie może również na Ostrów Mieleński. Czy powróci wizja takiej modernizacji portu jak ta sprzed stu lat?



Rys. 2. Szkic planu portu [2] według wizji autora byłego hydrotechnika portu

LITERATURA

1. Opracowanie Zespołowe: Studium przyszłych społeczno-ekonomicznych efektów pogłębienia toru wodnego Szczecin – Świnoujście do 12,5 m. Instytut Analiz, Diagnoz i Prognoz Gospodarczych, Szczecin 2010.

2. Praca zbiorowa pod red. Bronisława Dziedziula: Port Szczeciński – dzieje i rozwój do 1970 roku. PWN, Warszawa – Poznań 1975.
3. Projekt opr. K. Knappe: Plany rozbudowy Portu Szczecińskiego – Stettin, 1918.