

# Co dalej z mostem w Podjuchach?

**MINISTERSTWO Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej chce przebudowy zwodzonego mostu kolejowego na Regalicy w szczecińskich Podjuchach. To od lat wąskie gardło dla żeglugi. Według kolei oraz Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, inwestycja jest niepotrzebna i zbyt kosztowna. Ujęto ją jednak w planach rozwoju śródlądowych dróg wodnych, które przyjął rząd.**

JAK wynika z odpowiedzi na poselską interpelację, prowadzone są rozmowy w celu znalezienia sposobu rozwiązania problemu.

We wrześniu o most w Podjuchach upomniało się stowarzyszenie „Odrą w Świat”, zauważając, że Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. nie uwzględnia przebudowy. Interpelację w tej sprawie do dwóch resortów skierował szczeciński poseł Nowoczesnej Piotr Misiło.

W odpowiedzi wiceminister infrastruktury i budownictwa Andrzej Bittel powtórzył znane argumenty kolejarzy.

– Zgodnie z analizami przeprowadzonymi przez PKP PLK SA, przy uwzględnieniu prognoz dla całej sieci kolejowej, przebudowa mostu (na most wysokowodny) nie jest konieczna z uwagi na jego wystarczającą przepustowość – napisał A. Bittel, odpowiedzialny w resorcie za koleję.

Jak dodał, budowa mostu wysokowodnego wiązałaby się z dużymi, niewspółmiernymi do osiągniętych korzyści z punktu widzenia transportu kolejowego kosztami.

Natomiast wiceminister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej

Jerzy Materna, odpowiadając na interpelację dotyczącą mostu, poinformował, że „MGMiZS podjęło intensywne prace na rzecz jego przebudowy”.

– Most w Podjuchach na rzece Regalicy limituje podstawowe parametry szlaku żeglugowego, tj. szerokość (wymagana – 50 m, istniejąca – 12,73 m) i wysokość (wymagana – 5,25 m, istniejąca – 2,96 m) – zaznaczył J. Materna. – Wskutek niespełniania podstawowych parametrów, most w Podjuchach jest tzw. wąskim gardłem na Odrzańskiej Drodze Wodnej, ograniczając, a w przypadku awarii przęśła mostu wręcz uniemożliwiając przepływanie pod nim większości statków towarowych i pasażerskich do portów ujścia Odry oraz prowadzenie skutecznej polsko-niemieckiej akcji lodołamania na Odrze i Warcie.

Przypomniał, że zwodzone przęśła podnoszone jest z częstotliwością dostosowaną do odbywającego się na nim ruchu pociągów, więc oczekiwanie na możliwość przepłynięcia statków może trwać co najmniej kilkanaście minut. Zwiększenie ruchu kolejowego



Most kolejowy w Podjuchach to wąskie gardło dla żeglugi śródlądowej.

Fot. Cezary SKÓRKA

na moście dodatkowo ograniczy przepustowość Odrzańskiej Drogi Wodnej na zapleczu portów morskich.

– Działania MGMTiZS skierowane są na szybkie przeprowadzenie inwestycji przebudowy zwodzonego mostu kolejowego w Podjuchach – podkreślił wiceminister. – Powinna zostać przeprowadzona w perspektywie krótkoterminowej, jednak rozmowy w tej kwestii z Ministerstwem

Infrastruktury i Budownictwa są skomplikowane.

Dodał, że przedsięwzięcie pn. „Przebudowa mostu kolejowego w km 733,7 rzeki Regalicy w Szczecinie w celu zapewnienia minimalnego prześwitu dla prowadzenia akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy” znajduje się na liście strategicznych inwestycji technicznych w latach 2016-2020.

W latach 2012-16 wystąpiło łącznie co najmniej 35 awarii

zwodzonego przęśła, trwających od kilku godzin do kilkudziesięciu dni. Według MGMTiZS, przebudowa mostu jest rozwiązaniem najkorzystniejszym ekonomicznie.

– Podejmujemy rozmowy w celu znalezienia sposobu rozwiązania problemu, uwzględniającego stanowiska obydwu ministerstw – napisał J. Materna.

Elżbieta KUBOWSKA