

Estakadą przez zalew. Powrót projektu sprzed stu sześćdziesięciu lat

Data publikacji: 27 września 2025 r. 07:54

Ostatnia aktualizacja: 23 października 2025 r. 10:23



Maj, 2020 roku. Sztuczna wyspa W 28 na Zalewie Szczecińskim powstała w trakcie pogłębiania toru wodnego Świnoujście - Szczecin (do głębokości 12,5 m). Jeszcze w latach 60. XX wieku zakładano, że do budowy grobli wykorzystany będzie materiał z pogłębiania toru wodnego. Fot. Dariusz GORAJSKI

Grobla lub most przez Zalew Szczeciński – pomysł forsowany z przerwami od połowy XIX wieku znów pojawił się w debacie publicznej. Przychylna projektowi jest prezydent Świnoujścia Joanna Agatowska. Następuje także stopniowa reaktywacja środowiska lobbującego za budową połączenia. Do projektu przekonać trzeba nie tylko władze Szczecina i regionu, ale również decydentów z Warszawy zarządzających funduszami na rozwój infrastruktury, w tym środkami z UE.

Dr Mariusz Brzostek, jeden z głównych promotorów koncepcji, prezes stowarzyszenia Projekt Gryf przekonuje, że połączenie Szczecina ze Świnoujściem przez Zalew Szczeciński byłoby korzystne dla całego regionu. Estakada pełniłaby funkcję komplementarną do obiegającej

zalew drogi ekspresowej. Połączenie znacząco skróciłoby czas przejazdu między Szczecinem a Świnoujściem. Wpłynęłoby to na rozwój turystyki, ułatwiłoby transport towarów i poprawiłoby komfort życia mieszkańców regionu. Estakadą biegłoby połączenie drogowe i kolejowe, a także ścieżka rowerowa. Łatwiejszy stałby się transport towarów z powstającego terminala kontenerowego w Świnoujściu.

Estakada miałaby przebiegać na linii północ – południe i rozpoczynałaby się w okolicach Nowego Warpna, a kończyła w rejonie ujścia Kanału Piastowskiego. Tym samym łączyłaby brzegi zalewu w jego najwęższym miejscu.

Historia projektu

Pomysł budowy grobli przez Zalew Szczeciński rozpatrywano już od XIX wieku. Pierwotnie ponad 160 lat temu zrodziła się idea budowy tamy łączącej Szczecin z wyspą Uznam na wzór tej łączącej Stralsund z wyspą Rugia. Wynikało to z potrzeby łatwiejszego dostępu Szczecina do Bałtyku, aby utrzymać wówczas w epoce parowej płynne dostawy węgla z Anglii, uniezależnione od srogich zim i zamarzania Zalewu Szczecińskiego. Pomysł szerokiej grobli lub tamy zakładał powstanie dwutorowej linii kolejowej i drogi o bitej nawierzchni. Miałoby to uniezależnić Szczecin od kaprysów pogody, a jednocześnie skrócić odległość pomiędzy Szczecinem i Świnoujściem.

Według projektu przedłożonego w 1863 roku przez izbę kupiecką w Szczecinie tama miała przecinać zalew w najwęższym miejscu łącząc Nowe Warpno z południowym skrajem wyspy Uznam w okolicy dzisiejszych Wydrzan. Inwestycja miała pochłonąć olbrzymią wówczas kwotę 12 mln marek. Badanie projektu i sporządzony rok później raport ekspertów stwierdzał, że to zadanie zbyt kosztowne. Zalecono wtedy budowę linii kolejowej wokół zalewu, przez Dąbie, Goleniów i Wolin, co ostatecznie zrealizowano dopiero w 1901 roku.

Po wojnie tę ideę podjął pierwszy polski prezydent Szczecina Piotr Zaremba. Już w styczniu 1947 roku, na łamach miesięcznika „Technika

Morza i Wybrzeża” Zaremba opublikował artykuł zatytułowany „Tama przez Zalew Szczeciński”. Przewidywał, że Świnoujście stanie się w przyszłości ważnym portem i istotne jest wzmocnienie z nim komunikacji. W przewidywanym miejscu połączenia zalew ma 9 kilometrów, a na długości 6 km głębokość wody nie przekracza 2 m. Odległość z centrum Szczecina do Świnoujścia przez groblę wynosiłaby tylko nieco ponad 60 km. Nie podjęto jednak opracowania szczegółowej dokumentacji.

W latach 60. powrócono do tego projektu, który był uwzględniony w planach urbanistycznych rozwoju Szczecina i regionu. 11 kwietnia 1963 r. Miejska Rada Narodowa w Świnoujściu odbyła ważną sesję na temat perspektywicznych planów rozwoju miasta i portu Świnoujście. W perspektywie 1966 – 1980 zatwierdzono wtedy plan budowy grobli.

Do planów powrócono w 1973 roku. Do budowy grobli planowano wykorzystać materiał z pogłębiania toru wodnego. Powrót do koncepcji grobli w drugiej połowie lat 70. nastąpił z uwagi na pogłębiające się problemy z dostawami wody pitnej. Tama zaopatrzona w śluzę miała dzielić zalew na zasoloną część wschodnią i słodkowodną zachodnią zasilaną nurtami rzek Wkra i Randow. Pomimo zachwytów nad projektem, nic z tego nie wynikło.

W latach 80 pomysł odżył w nieco zmienionej postaci. Planowano budowę estakady ze zjazdem na stronę niemiecką. Estakada nie zakłócałaby przepływu wód i ryb, ani przemieszczania się statków.

Grobla plus most zwodzony

Z kolei pod koniec lat 90 temat estakady podjął przewodniczący Rady Miasta Świnoujście Lechosław Goździk i redakcja tygodnika „Wyspiarz”. Opracowano koncepcję w wariacie opartym na planach z 1863 roku. Na estakadzie zaplanowano most otwierany, platformę widokową i małe przystanie dla jachtów czekających na otwarcie mostu. Według źródeł niemieckich ówczesny koszt budowy jednego

kilometra estakady nie przekraczałby kosztu budowy takiego samego odcinka autostrady, a więc 10 mln euro. Temat był kontynuowany w kolejnych latach w „Wyspiarzu Niebieskim” nie wzbudzając niestety zainteresowania świnoujskich samorządowców. Od 2013 roku kolportowano w Świnoujściu poprzez gazetę ulotkę „Grobla przez zalew” sygnowana przez stowarzyszenie Wspólnota Gryfa Świnoujście kierowanego przez Mariana Misiorowskiego i Projekt Gryf Szczecin, kierowanego przez Mariusza Brzostka. Oba stowarzyszenia obrały sobie za cel budowę stałego połączenia między polskim Uznamem a Szczecinem. Do Sejmu skierowano petycję z 3,5 tys. podpisów w sprawie budowy połączenia. Bez rezultatu.

Nowa nadzieja

Sukces polskiego programu budowy autostrad i dróg ekspresowych, który został zauważony i doceniony także poza granicami naszego kraju. Realizowane obecnie wielkie projekty infrastrukturalne, w tym budowa linii średnicowych, tuneli drogowych i kolejowych, w tym tunelu pod Świną, budowa nowych lotnisk i portów kontenerowych oraz rozpoczęty już projekt CPK pokazują, że planowane od 160 lat wielkie przedsięwzięcie na Zalewie Szczecińskim ma szanse realizacji.

©®

Karol CIEPLIŃSKI