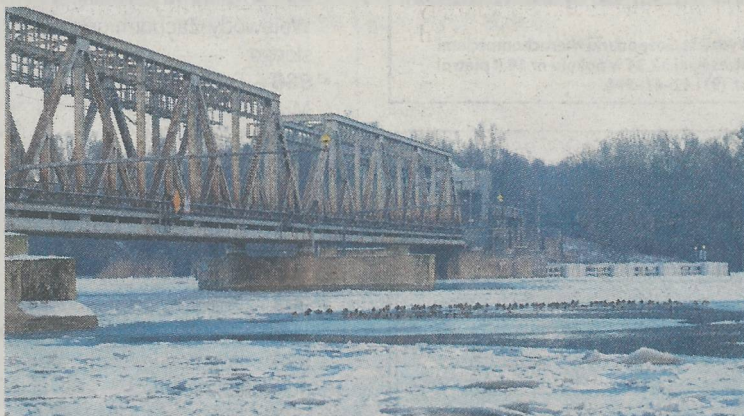


Przebudują most w Podjuchach

To wąskie gardło dla żeglugi. Armatorzy barek i inni użytkownicy Odrzańskiej Drogi Wodnej od wielu lat domagają się przebudowy mostu kolejowego na Regalicy w szczecińskich Podjuchach. Jest bowiem za niski: aby przepłynąć pod nim, trzeba czekać na podniesienie zwodzonego przęsła, a to często się psuje. Kolej nie kwapiła się do przebudowy obiektu, więc przeprowadzi ją jednostka podległa Ministerstwu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.



Obecna konstrukcja mostu utrudnia i niejednokrotnie wstrzymuje prowadzenie zimowej osłony przeciwlodowej.

Fot. Dariusz GORAJSKI

Dwa lata temu ówczesny resort infrastruktury i budownictwa (dziś infrastruktury), wyjaśniał, że zgodnie z analizami przeprowadzonymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA, przy uwzględnieniu prognoz dla całej sieci kolejowej, przebudowa mostu – na wysokowodny – nie jest konieczna z uwagi na jego wystarczającą przepustowość. Inwestycja ta wiązałyby się z dużymi kosztami, niewspółmiernymi do osiągniętych korzyści z punktu widzenia transportu kolejowego.

Jednak Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej usilnie zabiegało o przebudowę mostu, który mocno ogranicza transport na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Utrudnia też prowadzenie skutecznej polsko-niemieckiej akcji lodołamania na Odrze i Warcie.

Szlak żeglugowy w tym miejscu powinien mieć 50 m szerokości,

a wymagany prześwit pod mostem – 5,25 m, tymczasem istniejąca szerokość to niespełna 13 m, a wysokość: 2,95 m. Zwodzone przęsło nie rozwiązuje problemu, często ulegając awariom (w latach 2012-2016 było ich co najmniej 35, trwających od kilku godzin do kilkudziesięciu dni).

Wszystko wskazuje na to, że za trzy lata to wąskie gardło zostanie zlikwidowane.

– Budowa nowego mostu kolejowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą realizowana jest w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły (Zadanie 1B.5) – „Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu”, finansowanego przez Bank Światowy oraz Bank Rozwoju Rady Europy – informuje Michał Kaczmarek z Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie.

To rządowy projekt, którego celem jest zapewnienie właściwego prześwitu dla prowadzenia skutecznej akcji lodołamania.

– Most w stanie istniejącym, z uwagi na zbyt niski prześwit pionowy, utrudnia i niejednokrotnie wstrzymuje prowadzenie zimowej osłony przeciwlodowej – tłumaczy M. Kaczmarek – Filary nurtowe wstrzymują spływ lodu w kluczowych momentach akcji, odcinając lodołamacze stacjonujące poniżej mostu od obszaru prowadzenia lodołamania na Odrze. Istniejący most nie spełnia również wymogów dla międzynarodowej klasy śródlądowej drogi wodnej Vb, określonej dla rzeki Regalicy zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów.

Dlatego też inicjatorem i inwestorem przedsięwzięcia jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – RZGW w Szczecinie (jednostka ta od lat zabiegała o przebudowę obiektu w Podjuchach). We wrześniu 2015 r. podpisano umowę pożyczki między Polską a Międzynarodowym Bankiem Odbudowy i Rozwoju (BS), a tym samym zapewnione zostało finansowanie m.in. tej inwestycji.

Zakres prac obejmuje w szczególności przebudowę istniejącego mostu poprzez rozbiórkę trzech stałych przęseł wraz z podporami (z wyjątkiem wpisanego do rejestru zabytków przęsła ruchomego) oraz budowę nowego mostu kolejowego w nowym śladzie.

– Przebudowa pociąga za sobą konieczność dostosowania infrastruktury kolejowej i istniejącego uzbrojenia terenu w obrębie dojazdów do obiektu, w tym przebudowę układu stacji kolejowej Szczecin-Podjuchy oraz odejścia linii 428 – zaznacza M. Kaczmarek – Przebudowa mostu i układu dojazdowego zostanie skoordynowana z innymi inwestycjami w tym rejonie, związanymi m.in. z planami rozwoju Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej.



Zwodzone przęsło często ulega awariom.

Fot. Elżbieta KUBOWSKA

Konstrukcja nowego mostu w całości ma zostać wyniesiona na ok. 6,20 m ponad poziom tzw. wielkiej wody żeglownej. Zmniejszy się liczba filarów umiejscowionych w nurcie rzeki.

– Budowa będzie miała istotne znaczenie zarówno dla ochrony przeciwpowodziowej na Dolnej i Środkowej Odrze oraz Dolnej Warcie, jak również dla żeglugi

w Szczecińskim Węźle Wodnym – dodaje M. Kaczmarek. – Obecnie prace znajdują się na etapie projektowym, równolegle prowadzone są procedury administracyjne oraz uzgodnienia z PKP PLK i innymi interesariuszami przebudowy. Planowany okres realizacji robót budowlanych to lata 2020-2021. ©

Elżbieta KUBOWSKA



Wizualizacja nowego mostu. Ze starego, po rozbiórce, pozostanie jedynie zabytkowe przęsło.