

Aktywizacja gospodarcza obszarów w rejonie Polic.

Planowane ciągi komunikacyjne

Od kilku lat rozważana jest koncepcja budowy zachodniej obwodnicy Szczecina w standardzie autostrady. W założeniu powinna ona wyprowadzić dużą część uciążliwego ruchu towarowego ze Szczecina oraz skrócić drogę ze Szczecina do Świnoujścia. W ramach tej propozycji planowana jest budowa węzła drogowego na północ od Polic oraz budowa w tej okolicy przeprawy przez Odrę na jej wschodni brzeg do połączenie tego traktu z drogą nr 3 na północ od Goleniowa z wykorzystaniem istniejącego węzła łączącego kierunek Gdańsk z relacją Szczecin - Świnoujście.

Dodatkowe zalety wynikające z budowy obwodnicy

Koncepcja ta posiada kilka dodatkowych zalet, które warto wykorzystać:

1. Będzie to najkrótsza droga spinająca rejon Polic z siecią autostrad europejskich w okolicy Kołbaskowa.
2. Można spodziewać się powstania warunków do wykorzystywania jej jako drogi tranzytowej z Niemiec do Świnoujścia odciążając drogę nr 3.
3. Można spodziewać się aktywizacji gospodarczej dla okolicznych miejscowości – budowa centrów logistycznych i magazynowych, lokalizacja zakładów wytwórczych, ułatwiony dostęp do rejonów atrakcyjnych pod względem turystycznym.
4. Powstanie możliwość budowy węzła transportowego łączącego transport morski, drogowy, kolejowy i śródlądowy w jednym miejscu.

Utworzenie węzła transportowego.

W oparciu o taką koncepcję budowy obwodnicy, można na północ od Polic wybudować terminal do obsługi morskiego ruchu towarowego dla ładunków w kontenerach i typu ro-ro.

Zalety lokalizacji terminalu:

1. Łatwy dostęp od strony morza – w pobliżu istnieje tor wodny Świnoujście – Szczecin o parametrach nawigacyjnych umożliwiających bezpieczny dostęp do nabrzeży przeładunkowych bez konieczności modernizacji.
2. Odległość do pokonania torem wodnym jest o połowę krótsza niż do Szczecina.
3. Po zrealizowaniu budowy obwodnicy zachodniej Szczecina, powstanie łatwy dostęp do europejskiej sieci autostrad oraz do dróg ekspresowych w Polsce.
4. Tranzytowy ruch towarowy omija Szczecin jednocześnie ułatwiając dostęp ładunków do centrum gospodarczego regionu.
5. Istnieje możliwość wykorzystania połączeń kolejowych.
6. Istnieje możliwość budowy nabrzeży do przeładunku kontenerów na barki śródlądowe – łatwy dostęp do żeglownych odcinków Odry, a w perspektywie transport ładunków tą drogą do Berlina i na południe Polski w rejony uprzemysłowione (Śląsk).

7. Stworzenie szansy przeniesienia na śródlądowe drogi wodne dużej części ładunków kontenerowych i rozwój ośrodków przeładowujących kontenery w rejonie Wrocławia, Opola i Gliwic.
8. Przejście na bardziej ekologiczne i tańsze metody transportu ładunków.
9. Odciążenie drogi nr 3 i ułatwienie ochrony Wolińskiego Parku Narodowego.
10. Wzrost obrotu towarów w kontenerach i ro-ro w rejonie portów Szczecin - Świnoujście

Uzasadnienie koncepcji.

Na Bałtyku istnieją połączenia promowe wzdłuż wybrzeży n.p. Helsinki – porty Niemiec. Uzasadnieniem dla takich decyzji jest chęć ominięcia niezbyt wygodnych ciągów komunikacyjnych na Łotwie, Litwie i w Polsce. Ponadto odciąża to ruch na drogach i przenosi go na bardziej ekologiczne i tańsze metody transportu. Podobną koncepcję zaprezentowano w ubiegłym roku w Ministerstwie Infrastruktury w czasie rozmów z Ministrem Transportu Litwy proponując połączenie podobnym mostem Świnoujścia z Kłajpedą. W propozycji tej jest jednak słabe ogniwo w postaci połączeń drogowych ze Świnoujścia w kierunku granicy z Niemcami i na południe Polski, w kierunku Czech i Austrii. Do najbliższej autostrady jest tam ponad 100 km i nie ma widoków na szybkie zlikwidowanie tej niedogodności.

Ponadto Gdańsk stwarza możliwości do przeładunku kontenerów z dużych statków. W takim przypadku potrzebna jest sieć połączeń kontenerowców dowozowych (fiderów), które przemieszczają mniejsze partie ładunków w kierunku centrów gospodarczych i do połączeń z europejską siecią dróg lądowych i śródlądowych. Małe kontenerowce mogą również realizować przewozy z kierunków północnych Bałtyku, a nawet portów Morza Północnego (n.p. Hamburg).

Policki węzeł transportowy może być konkurencyjny nawet w stosunku do portu Mukran – z Polic będzie około 100 km bliżej do autostrad w okolicy Berlina, a z kierunków wschodnich obszarów Bałtyku, bliżej nawet drogą morską.

Z uwagi na trudności komunikacyjne w samym Szczecinie, terminal kontenerowy w porcie nie ma zbyt dogodnych warunków do rozwoju. Węzeł w Policach łatwo ten problem rozwiązuje.

Lokalizacja węzła jest szansą dla rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze w powiązaniu z międzynarodową siecią dróg wodnych, jak i dla rozwoju żeglugi kabotażowej wzdłuż wybrzeża polskiego. Dużym atutem jest bliskość śródlądowych wód żeglownych i ich mała kolizyjność z ruchem morskim.

Możliwa jest lepsza ochrona obszarów wrażliwych ekologicznie oraz powstają szanse na aktywizację małych portów Zalewu Szczecińskiego. Powstanie odpowiedniego potencjału gospodarczego ułatwi również rozwój żeglugi rekreacyjnej i turystyki.

Należy spodziewać się specjalizacji ośrodków przeładunkowych – Świnoujście, głównie ruch pasażerski, Police obrót towarowy.

Andrzej Lipok