

W trzech największych portach morskich trwają obecnie inwestycje o wartości około 10 mld złotych. Dzięki temu porty biją kolejne rekordy przeładunków, rośnie też ich znaczenie na Bałtyku i w Europie. Port Gdański na przykład w ubiegłym roku awansował do grona 20 największych portów na naszym kontynencie.



W ciągu ostatniej dekady w gdańskim porcie potrojono liczbę przeładunków Port Gdańsk Fot Tomasz Dresler

Skala i rozmach inwestycji polskich portach robią wrażenie. Pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 metra ma kosztować ponad 1,4 mld złotych, przekop Mierzei Wiślanej – 992 mln zł, modernizacja dostępu kolejowego do trzech największych portów – 3,2 mld zł. Modernizacja układu falochronów w Porcie Północnym w Gdańsku pochłonie 795 mln zł, a pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia około 560 mln zł.

W ciągu ostatniej dekady w gdańskim porcie potrojono liczbę przeładunków i nadal dzięki inwestycjom i nowym kontraktom operatorzy działający w Porcie zwiększają swój potencjał przeładunkowy. Największą inwestycją jest Port Centralny. Koncepcja jego budowy obejmuje ok. 1,4 tys. ha akwenu i ponad 400 ha powierzchni lądu. Jest to jeden z największych w Europie projektów w branży morskiej. To jednocześnie element strategii rozwoju Portu wskazujący na potencjalny kierunek rozbudowy.

Z myślą o aktualnych i przyszłych kontrahentach Port Gdański modernizuje nabrzeża, układ drogowo-kolejowy, buduje place składowe. Inwestycje drogowo-kolejowe poprawią zarówno dostęp do portu od strony lądu, jak i standard techniczny dróg. Większość z tych prac jest już na finiszu. Powstanie lub zostanie przebudowanych 7,2 km dróg, 10 km nowych torów i 7 obiektów inżynierskich, w tym wiadukty i przepusty osłonowe.

Zaplanowano również znaczne środki na rozwój infrastruktury dostępowej do gdyńskiego portu. Chodzi o budowę tzw. Drogi Czerwonej w Gdyni, która zostanie sfinansowana z Programu Wieloletniego CPK w latach 2020-2023. Szacowana łączna wartość budowy Drogi Czerwonej, bezpośredniego łącznika z obwodnicą trójmiejską, to ponad 1,5 mld zł, a jej realizacja przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad zaplanowana jest w latach 2020-2028.

Jednak dla gdyńskiego portu najważniejszą inwestycją jest budowa Portu Zewnętrznego. Zważywszy, że według prognoz popyt na przeładunki kontenerowe w polskich portach morskich w 2050 r. ma się zwiększyć do poziomu 9,5 mln TEU, budowa Portu Zewnętrznego w Gdyni jest po prostu niezbędna. Dla Portu Gdynia istotną kwestią jest budowa falochronów, która umożliwi dostęp dla statków o większym tonażu, a będzie skoordynowana z powstaniem dodatkowego toru podejściowego do portu wojennego. Falochrony staną się także osłoną dla obecnie funkcjonującego wejścia do portu; ułatwią ruch statków handlowych przy Porcie Zewnętrznym, jak i promów oraz statków

wycieczkowych wchodzących do Portu Gdynia.

Duże znaczenie dla wszystkich trójmiejskich portów mają też planowane inwestycje kolejowe Centralnego Portu Komunikacyjnego na Pomorzu, a zwłaszcza nowej linii kolejowej nr 5 CPK- Płock-Grudziądz-Gdańsk i modernizacja istniejących linii kolejowych nr 131, 201 i 202 przez Trójmiasto do Słupska. Umożliwią one np. osiągnięcie czasu przejazdu z Gdyni do Warszawy w 2 godz. 25 min. a do CPK w 2 godz. 10 min.

Perspektywa gruntownej modernizacji i rozbudowy portów oraz infrastruktury dostępowej sięga jednak znacznie dalej. Do 2030 mają być przeprowadzone kolejno inwestycje, których wartość wyniesie około 15 mld złotych. W sumie, na projekty morskie do 2030 roku przeznaczonych zostanie ponad 25 mld zł. Szacuje się, że realizowane i planowane inwestycje mogą ponad dwukrotnie zwiększyć przeładunki w polskich portach. Wielką inwestycją służącą rozwojowi gospodarki morskiej jest budowa kanału na Mierzei Wiślanej. Ma ona się zakończyć w 2022 roku. Na Mierzei nad kanałem powstaną dwa mosty obrotowe, umożliwiające ciągłe utrzymanie ruchu samochodowego, niezależnie od przepływających nową drogą wodną jednostek. Od początku jednym z założeń było zapewnienie priorytetu ruchu kołowego w rejonie kanału żeglugowego. Całkowita długość nowej drogi wodnej z Zatoki Gdańskiej przez Zalew Wiślany do Elbląga wyniesie blisko 23 kilometry. Samo przejście przez Zalew Wiślany wyniesie nieco ponad 10 kilometrów, po rzece Elbląg – także ponad 10 kilometrów, a pozostałe ok. 2,5 km to odcinek, na który złożą się śluza i port zewnętrzny oraz stanowisko postojowe. Kanał ma mieć 5 m głębokości. Ważne dla gospodarki są również inwestycje w rozwój żeglugi śródlądowej. Warto tu wymienić np. projekt Dunaj – Odra – Łaba. Jest to przedsięwzięcie, które wspólnie z Odrzańską Drogą Wodną połączy trzy duże europejskie rzeki. Wzmocni ono wymianę towarów pomiędzy zespołem portów Szczecin-Świnoujście, a Wrocławiem i Górnym Śląskiem, jak również z Czechami. Analizy popytowe wskazują na opłacalność projektu, zwłaszcza biorąc pod uwagę unijną politykę Europejskiego Zielonego Ładu i promowanie

niskoemisyjnych środków transportu, a do takich należy żegluga śródlądowa.