

Tunel pod Martwą Wisłą a Port Gdańsk – korzyści dzisiaj i w przyszłości



Agata Kupracz – rzecznik prasowy Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Tunel pod Martwą Wisłą to jeden z najistotniejszych i zarazem najbardziej skomplikowanych elementów inwestycji, dzięki której połączona została prawa i lewa strona Portu Gdańsk. Tunel znacznie ułatwi funkcjonowanie portu, a w perspektywie nadchodzących inwestycji, korzyści będą jeszcze większe.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk był jednym z inicjatorów budowy tunelu. Od początku uczestniczył w opracowaniu analiz, które wpłynęły na ostateczny kształt przejazdu pod Martwą Wisłą. I choć na początku nie brakowało sceptyków, mówiących o braku wymiernych korzyści z budowy, dziś trudno wyobrazić sobie pracę portu bez tego połączenia.

W pierwszej kolejności plusu budowy odczuli pracownicy Zarządu Morskiego Portu Gdańsk oraz przedsiębiorstw znajdujących się na terenach portowych. Zdecydowanie szybciej i sprawniej mogą docierać do pracy i przemieszczać się po obszarach portu. Najważniej-

szym jednak problemem, który został rozwiązany dzięki tunelowi, jest transport ładunków, dystrybuowanych zarówno w relacji importowej, jak i eksportowej. Jadąc Trasą Sucharskiego w stronę Warszawy Szczecina czy południową obwodnicą na autostradę, kierowcy całkowicie omijają centrum miasta.

Na budowie tunelu zyskała przede wszystkim lewobrzeżna część kanału portowego. To właśnie tam zlokalizowany jest Wolny Obszar Celny, z i do którego towary transportowane są przez przejazd pod Martwą Wisłą. Jedną ze spółek, działających na tym terenie, jest Adam-pol, który zajmuje się przeładunkiem aut handlowych.

– *W relacji eksportowej auta Hyundai z Czech docierają na WOC przez tunel. Większość z ok. 40 tys. aut, trafia na nabrzeże właśnie tą drogą. Działa to także w drugą stronę: 35 tys. nissanów z Wielkiej Brytanii na rynek polski, czeski czy słowacki wyjeżdża pod Martwą Wisłą – mówi Łukasz Greinke, prezes Zarządu Morskiego*



Port Gdańsk



Portu Gdańsk. Na nabrzeżach, usytuowanych po lewej stronie Martwej Wisły, przeładowywane są także produkty spożywcze, takie jak cytrusy i orzechy. Kiedyś transportowane tylko w relacji morskiej, obecnie niemal cały wolumen dociera z i do DCT przejazdem pod rzeką. Podobnie mrożone ryby – przyplływają do mroźni PAOP (Północnoatlantycka Organizacja Producentów), skąd transportowane są drogami w różne części kraju.

Przeładunek zboża bez tunelu pod Martwą Wisłą byłby znacznie utrudniony. – *Każdy transport zboża musi pojawić się na lewym brzegu kanału, ponieważ to właśnie tu odbywa się próbkowanie* – tłumaczy Łukasz Greinke. Z tunelu korzystają zatem operatorzy pracujący także na Nabrzeżu Wiślanym, Oliwskim czy w Gdańskich Młynach. Druga i trzecia linia brzegowa – na wysokości Nabrzeża Wiślanego – to tereny, które czekają na skomercjalizowanie, a to oznacza, że w najbliższych latach potrzeby wykorzystywania połączenia tunelowego będą rosnąć. Z drugiej strony Martwej Wisły dynamicznie rozwija się DCT, zwiększając swoje zdolności przeładunkowe.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk stoi przed największymi inwestycjami w swojej historii. Poza budową Portu Centralnego i przebudową Nabrzeża Północnego ogromne zmiany czekają Port Wewnętrzny. To właśnie tam realizowany będzie wieloetapowy projekt modernizacji infrastruktury, obejmujący pogłębienie toru wodnego

oraz przebudowę nabrzeży. Całkowita wartość projektu to ponad 110 mln euro, w większości pochodzących z funduszy Unii Europejskiej.

Na budowie tunelu zyskują także agenci, obsługujący turystów, którzy do Portu Gdańsk przyplływają na wycieczkowcach. – *Osoby podróżujące statkami wycieczkowymi przybijają do Terminalu Promowego Westerplatte lub WOC II. Schodzą na ląd, przesiadają się do taksówek i autokarów, które dzięki tunelowi docierają do miasta zdecydowanie szybciej. Mają zatem więcej czasu na zwiedzanie Gdańska. W tym roku na pokładach wycieczkowców Port Gdańsk odwiedziło ponad 31 tys. zagranicznych turystów* – tłumaczy Łukasz Greinke, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Port Gdańsk w 2017 roku odnotował rekordową liczbę awizacji statków pasażerskich – 29 grudnia do portu zawinie 64. wycieczkowiec. W przyszłym sezonie będzie ich jeszcze więcej, co oznacza, że w perspektywie lat tunel przyniesie kolejne korzyści. – *Mówiąc o tunelu pod Martwą Wisłą wychodzimy w przyszłość. Połączenie portu morskiego i lotniczego daje kolejne możliwości. Możemy być startem dla ruchu pasażerskiego na Bałtyku: turyści, którzy przylatują do Gdańska, mogą sprawnie dostać się do portu i przesiąść np. na statek wycieczkowy. Z takiego połączenia można korzystać także w drugą stronę* – tłumaczy Łukasz Greinke.

DLA POPRAWY JAKOŚCI DRÓG LOKALNYCH

– Tymi spotkaniami chcemy zainicjować działania zmierzające do poprawy jakości dróg lokalnych poprzez wybór najbardziej ekonomicznie uzasadnionych rozwiązań oraz połączenie ich z lokalnym potencjałem wykonawczym i miejscowymi surowcami – mówi Marek Surowiec, członek zarządu Grupy Ożarów S.A. – *Zapraszamy samorządowców, inwestorów przemysłowych, środowiska akademickie, wykonawców i projektantów dróg oraz wszystkie podmioty gospodarcze zainteresowane wprowadzaniem efektywnych rozwiązań na drogach lokalnych.*

II PODKARPACKA KONFERENCJA DRÓG BETONOWYCH – Rzeszów, 29 listopada 2017 r., organizatorzy: Grupa Ożarów S.A., Wydział Budownictwa, Inżynierii Środowiska i Architektury Politechniki Rzeszowskiej, Stowarzyszenie Producentów Cementu, Chryso Poland

Zgłoszenia uczestników:
e-mail: drogibetonowe@ozarow.com.pl, tel. 501 035 014