



Urząd Morski w Szczecinie





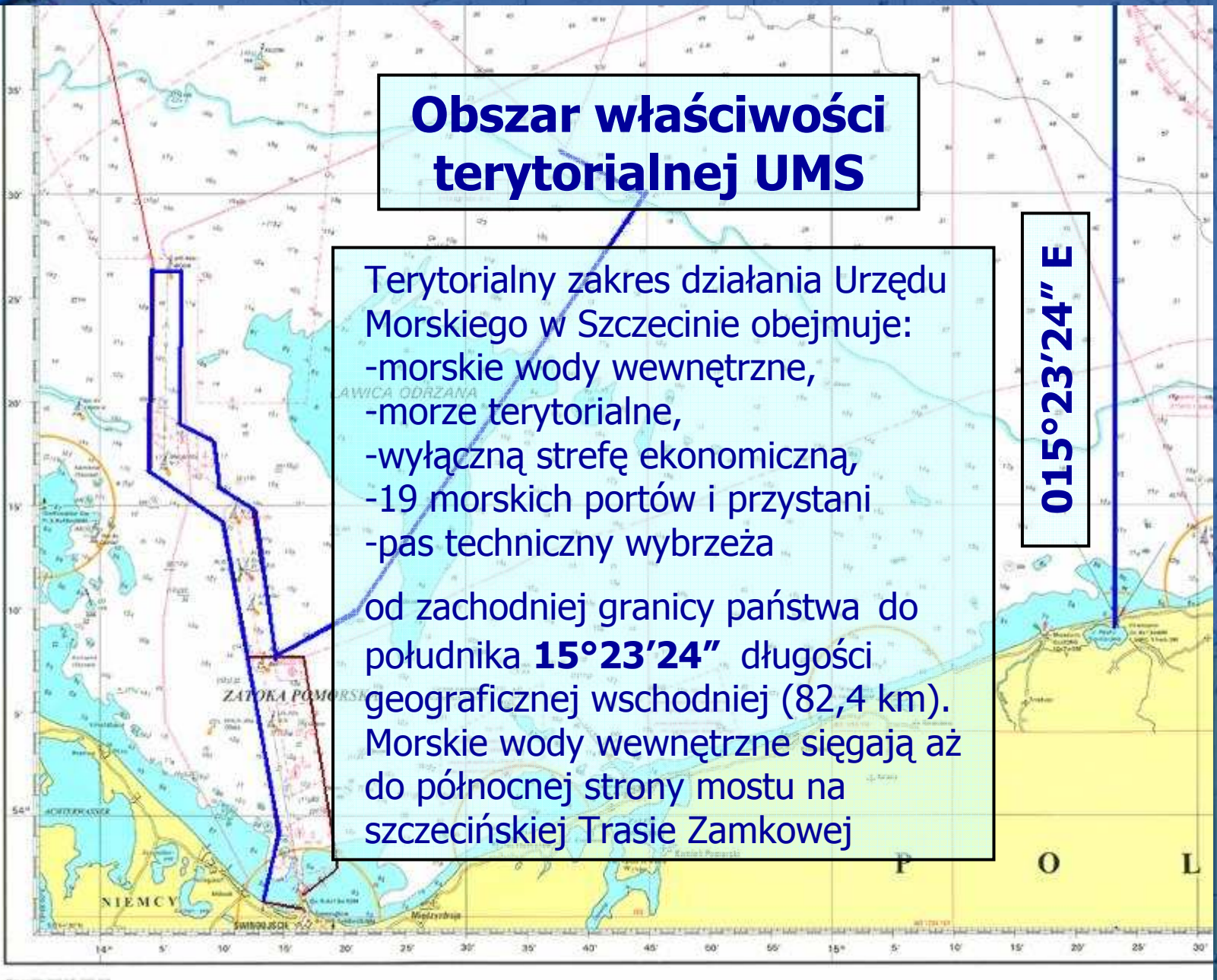
Obszar właściwości terytorialnej UMS

Terytorialny zakres działania Urzędu Morskiego w Szczecinie obejmuje:

- morskie wody wewnętrzne,
- morze terytorialne,
- wyłączną strefę ekonomiczną,
- 19 morskich portów i przystani
- pas techniczny wybrzeża

od zachodniej granicy państwa do południka **15°23'24"** długości geograficznej wschodniej (82,4 km). Morskie wody wewnętrzne sięgają aż do północnej strony mostu na szczecińskiej Trasie Zamkowej

015°23'24" E





Infrastruktura dostępu do portów

Regulacje prawne definiujące skład infrastruktury:

- ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 9 grudnia 2002 r. (wraz z późniejszymi zmianami) w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej.

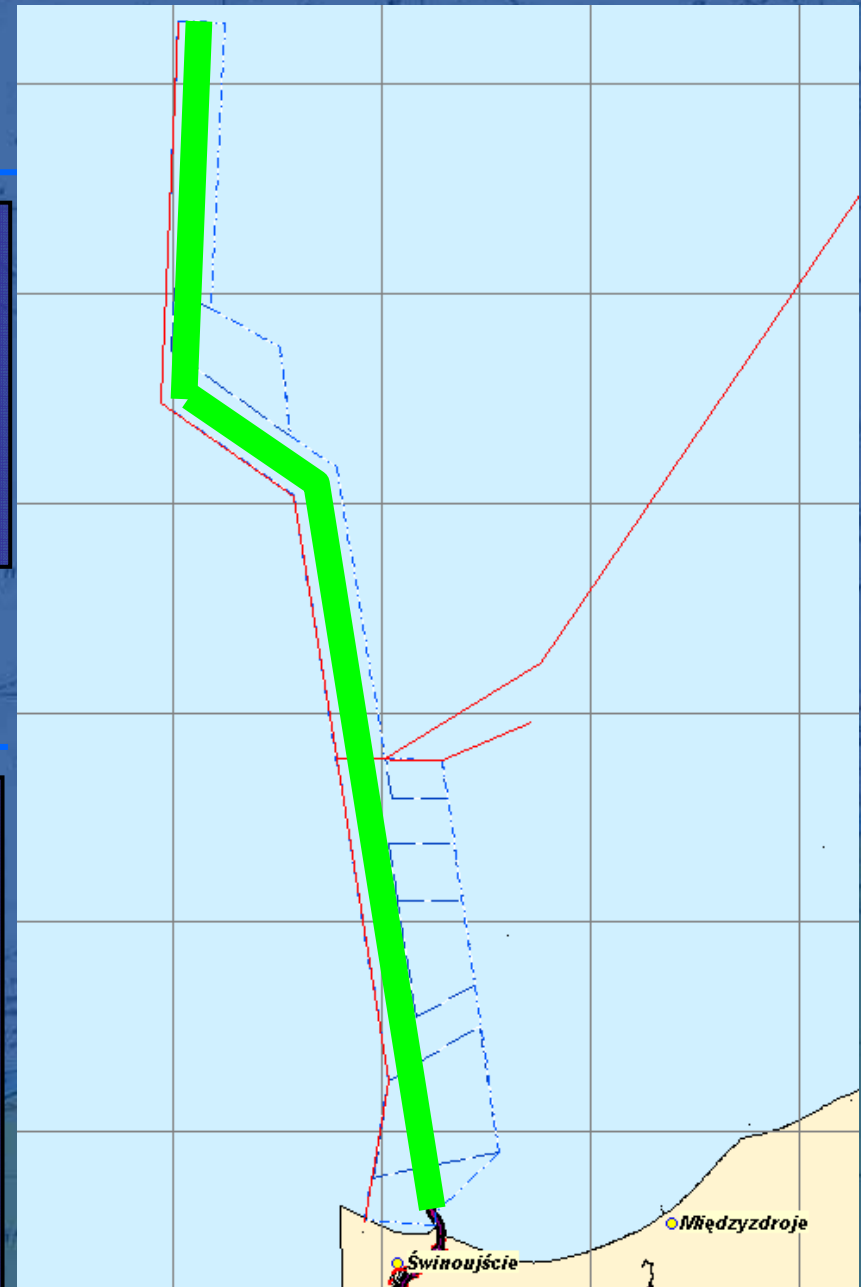


Tor podejściowy do Świnoujścia

- Długość: **25,2 km**
- Szerokość w dnie **240 m**
- Głębokość **14,5 m** (wg Rozporządzenia Ministra)
faktyczna - na odcinku północnym miejsca o głębokości 11,2 m

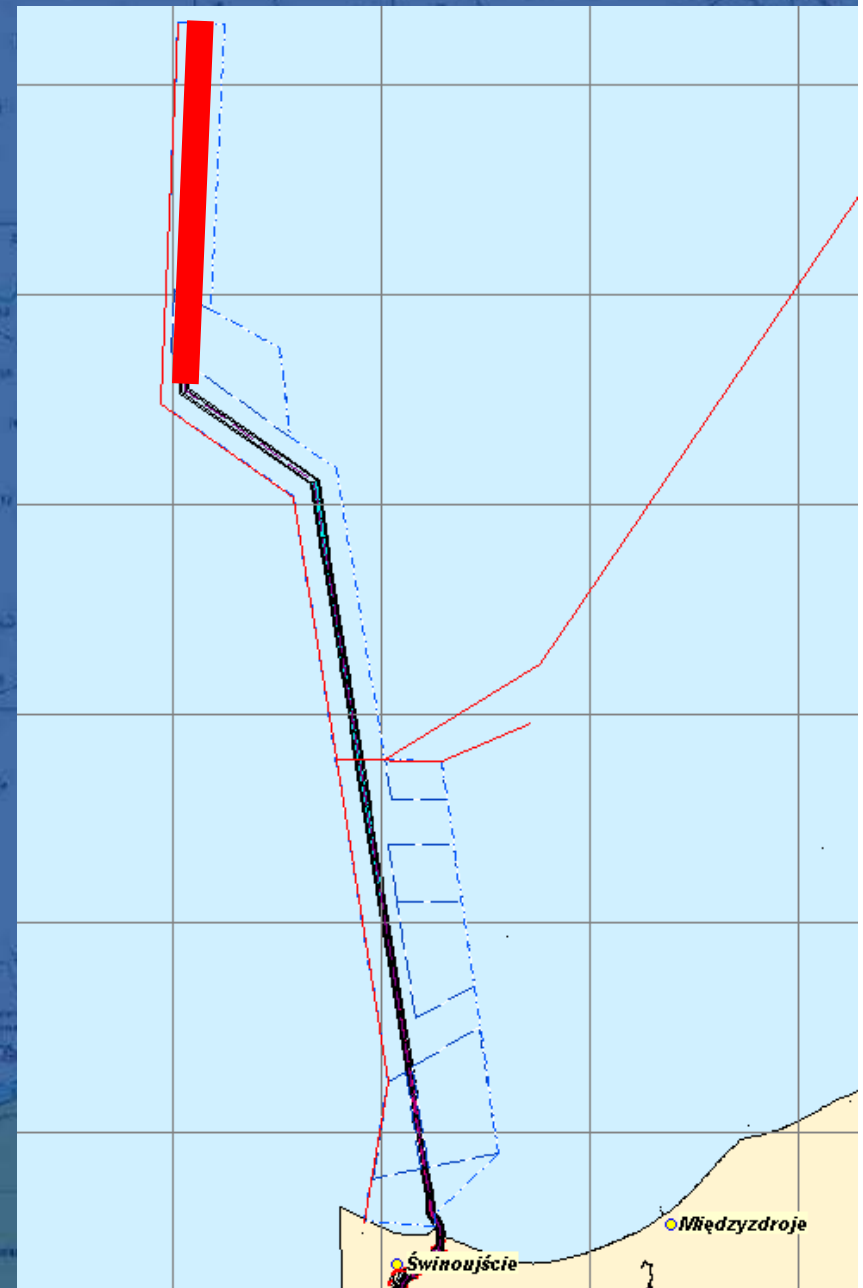
Tor podejściowy północny do Świnoujścia

- Długość: **35,6 km**
- Szerokość w dnie:
 - 180 m – od km 0,00 do km 16,3
 - 200 m – od km 16,3 do km 26,8
 - 220 m – od km 26,8 do km 35,6
- Głębokość **14,3 m**





Aby osiągnąć głębokości wynikające z Rozporządzenia Ministra na torze podejściowym do Świnoujścia oraz na torze północnym do Świnoujścia, należy wykonać prace czerpalne w ilości ok. 1.540 000 m³, co daje szacunkową kwotę ok. 46. 200 000 zł. Większość tych prac należy przeprowadzić na torze podejściowym do Świnoujścia.(1)





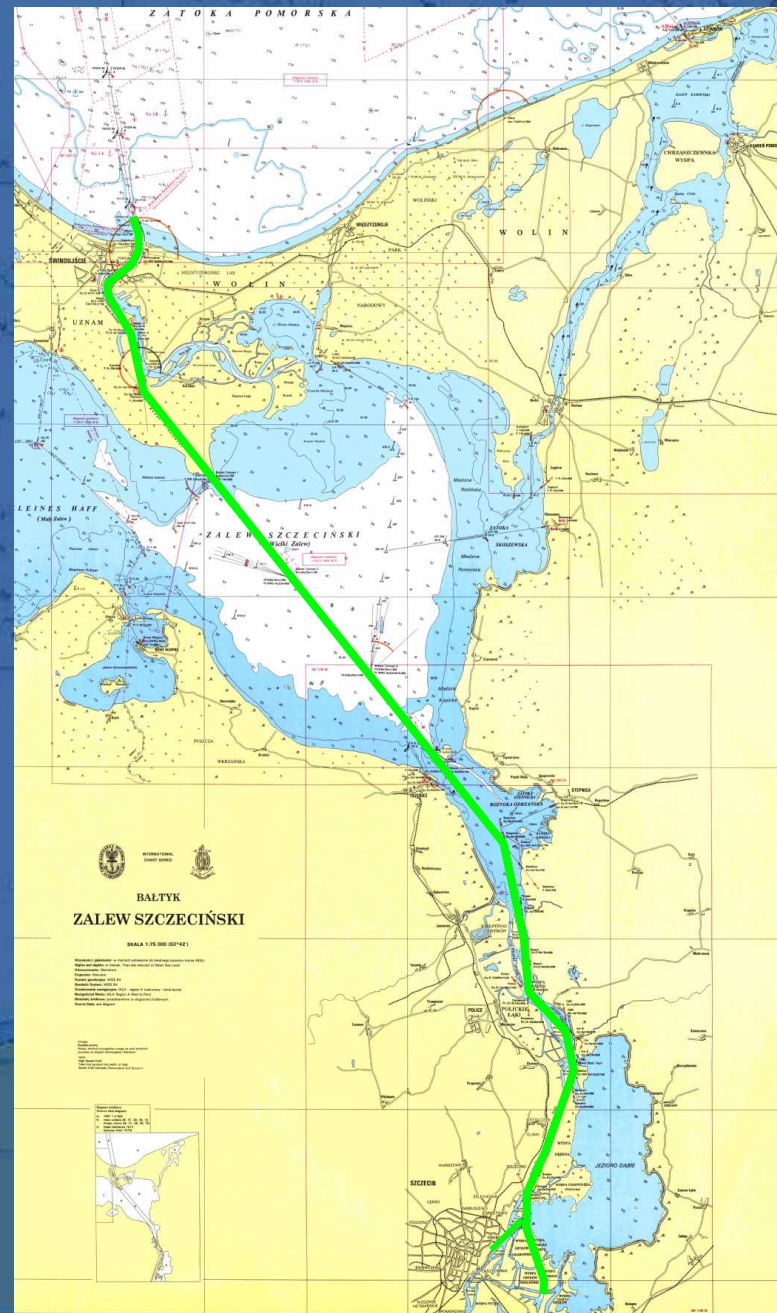
Tor wodny Świnoujście-Szczecin (w/g Rozporządzenia Ministra)

- Długość: **67,7 km**

(od główek falochronu w kierunku
południowym)

- Szerokości podejściowego toru
wodnego Świnoujście-Szczecin:

od 180 m do 160 m – od km 0,0 do km 1,8;
od 160 m do 130 m – od km 1,8 do km 2,1;
od 130 m do 110 m – od km 2,1 do km 2,7;
od 110 m do 90 m – od km 2,7 do km 5,5;
90 m – od km 5,5 do km 67,7.





Tor wodny Świnoujście-Szczecin

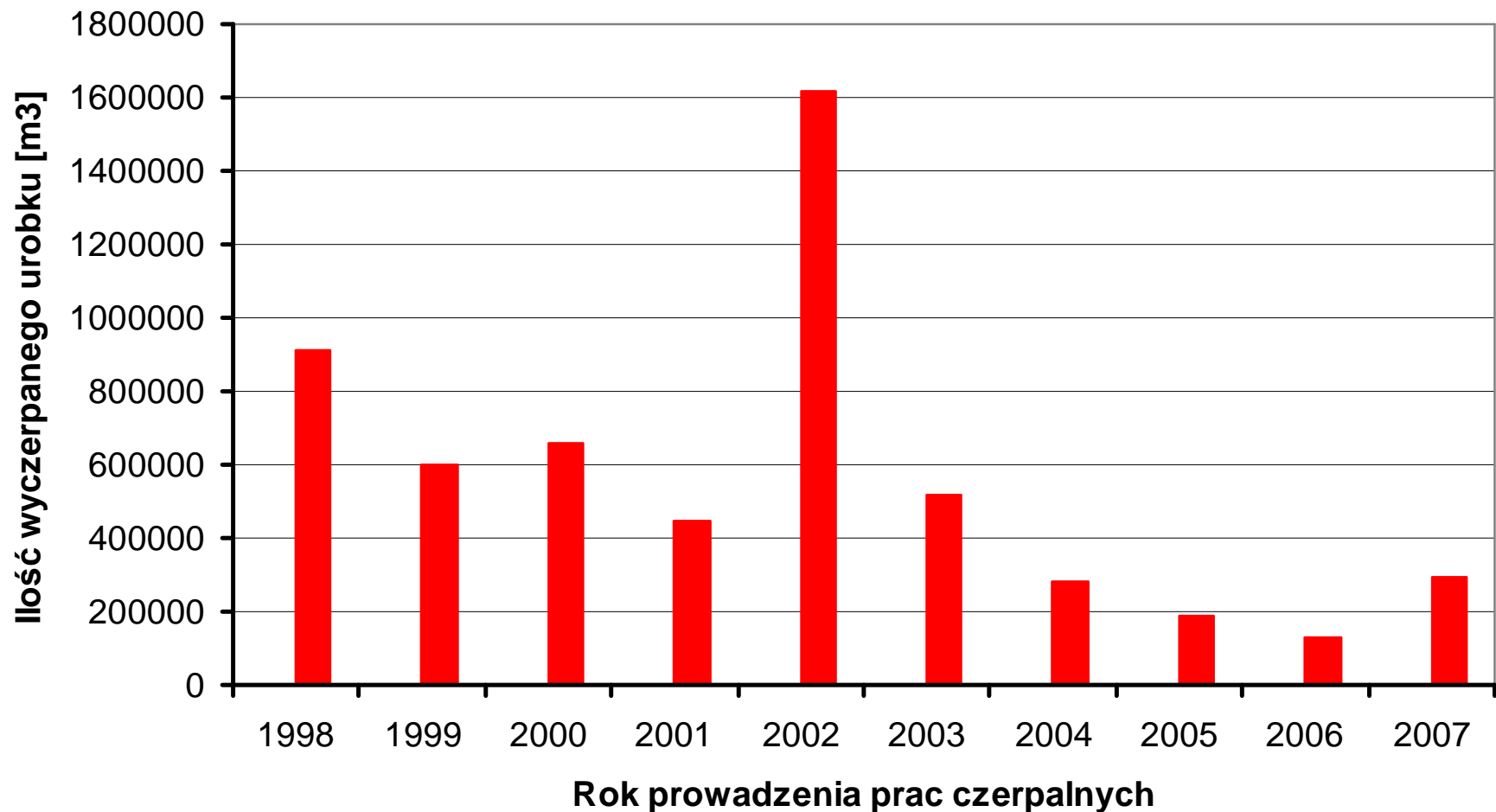
Środki przyznawane od kilku lat na prace czerpalne były niewystarczające do pogłębiania rejonów splotów do głębokości wymaganych przez obowiązujące przepisy, pozwalały jedynie na wykonywanie niezbędnego minimum prac na newralgicznych odcinkach. Co stopniowo doprowadziło w konsekwencji do sytuacji w której, ze względu na bezpieczeństwo należało wprowadzić na Zalewie Szczecińskim na odcinku od II Bramy Torowej do północnego cypla wyspy Chełminek ograniczenia ruchu statków o zanurzeniu większym niż 8,70 m (ruch jednokierunkowy, redukcja prędkości).

Aby osiągnąć głębokości wynikające z Rozporządzenia Ministra na torze Świnoujście – Szczecin należy wykonać prace czerpalne w ilości ok. 840 000 m³, co daje kwotę ok. 25 200 000 zł.



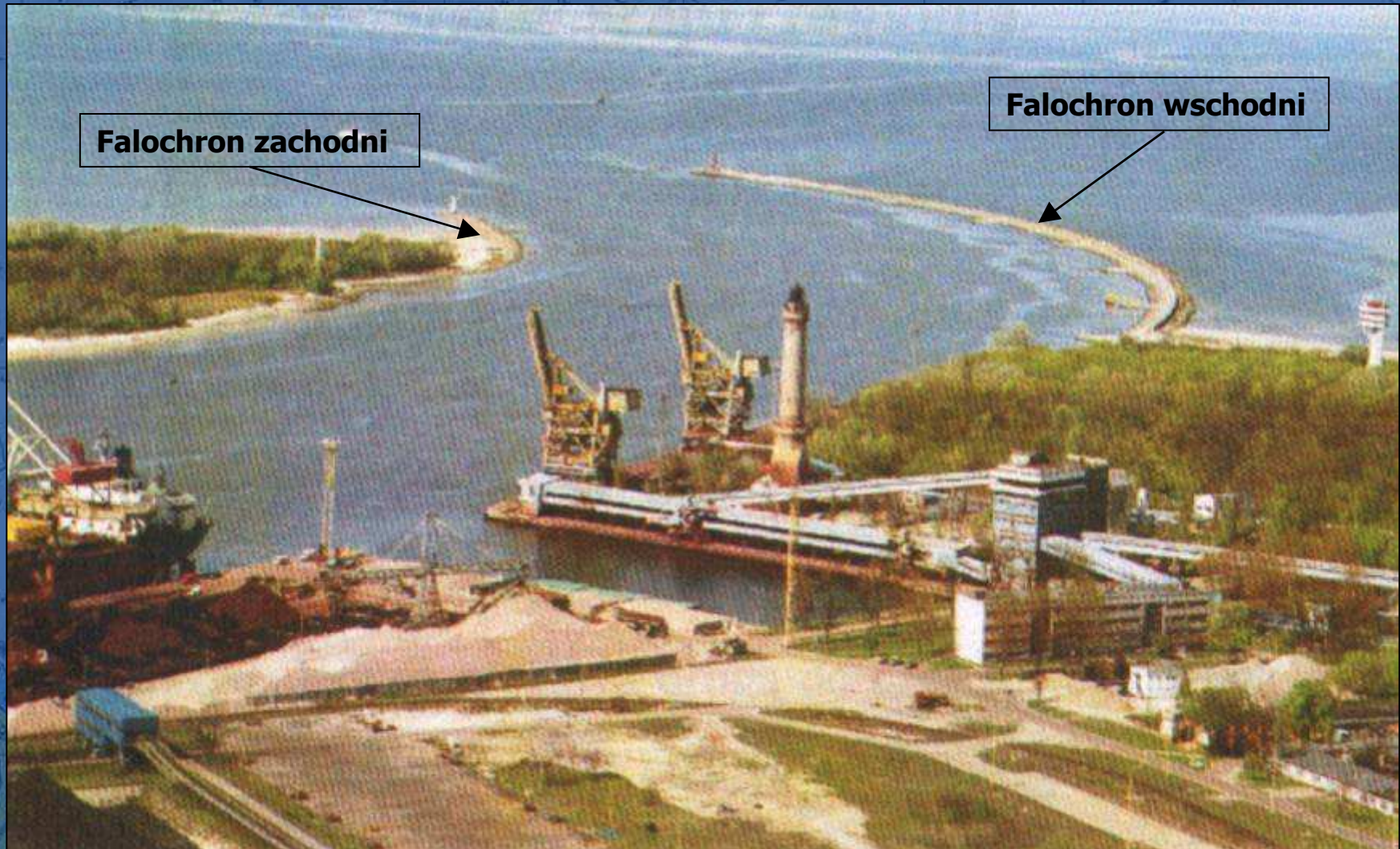
Tor wodny Świnoujście-Szczecin

Zestawienie wielkości prac czerpalnych w latach 1998 - 2007





Tor wodny Świnoujście-Szczecin (falochrony)





Tor wodny Świnoujście-Szczecin (falochrony)

W skład infrastruktury wchodzi również falochrony zewnętrzne w porcie Świnoujście:

- falochron wschodni o długości 1 490 m, który wymaga przebudowy.
- falochron zachodni o długości 500 m.



Tor wodny Świnoujście-Szczecin (falochron wschodni - przebudowa)

13-08-2008 r. została opublikowana w Monitorze Polskim nr 58 poz. 521 nowa lista indykacyjna, na której projekt pn. „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu” znajduje się pod nr POLiŚ 7.2-9 (została poprawiona nazwa projektu oraz orientacyjny koszt całkowity projektu – 78 mln PLN, przy zachowaniu kwoty dofinansowania na poziomie 49,99 mln PLN).

W dniu 24.08.2008 r. został przesłany do CUPTU ostateczny projekt pre-umowy, która została zaakceptowana i podpisana 28.08.2008 r. przez CUPT oraz Dyrektora UMS.

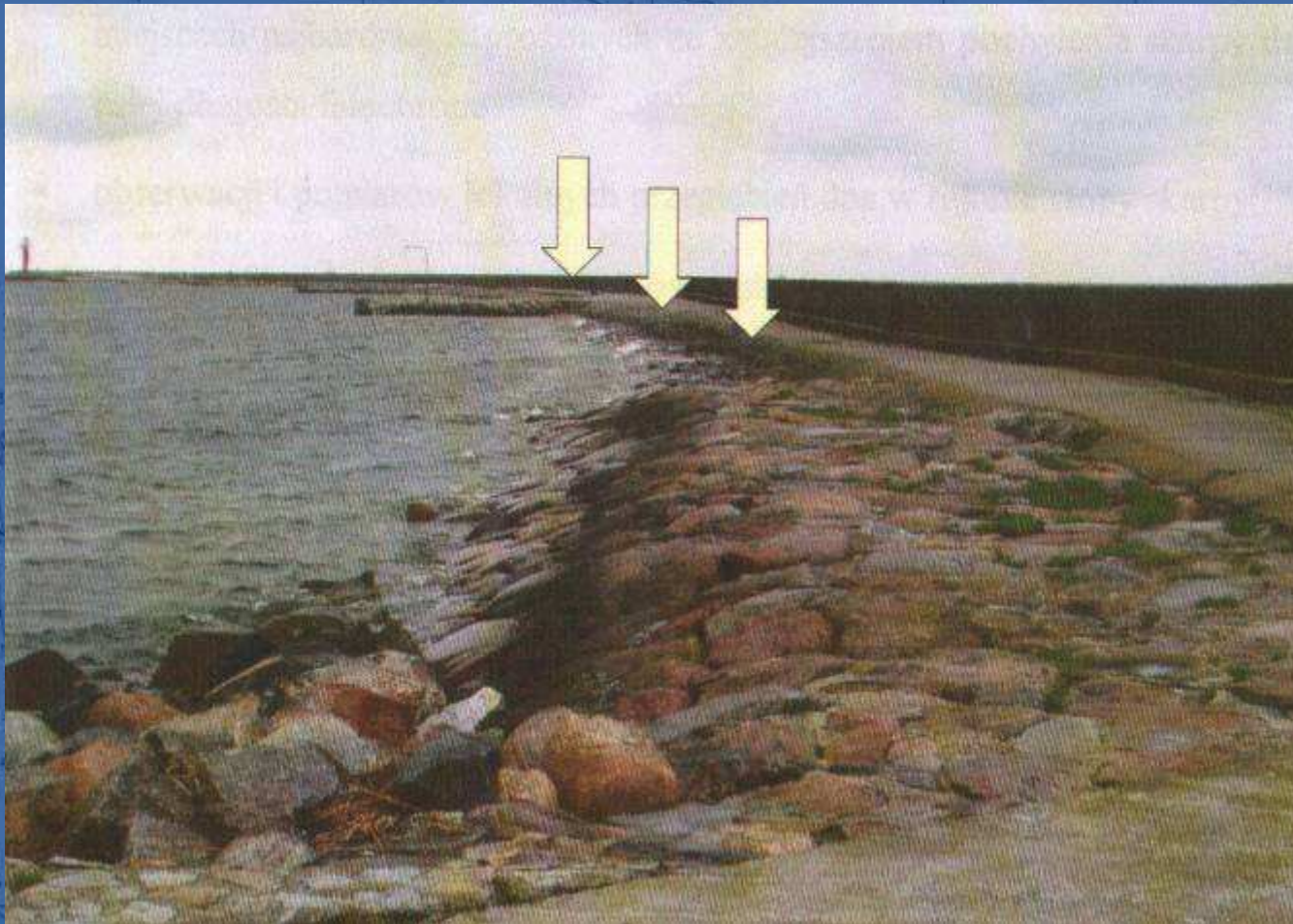


Tor wodny Świnoujście-Szczecin (falochron wschodni - przebudowa)

- Zakres inwestycji obejmuje przebudowę ubezpieczeń skarpy zachodniej istniejącego falochronu, umożliwiającą utrzymanie budowli w dobrym (bezpiecznym) stanie technicznym i zabezpieczenie jej przed możliwością lokalnych awarii a nawet katastrofy budowlanej.
- W wyniku realizacji projektu zostanie przebudowane i trwale zabezpieczone przed erozją i osuwiskami 1 477,00 m zachodniej skarpy istniejącego falochronu.
- Najważniejsze działania:
 - w części podwodnej - wykonanie wykopów uzupełniających i wykonanie podwodnego narzutu kamiennego, ułożenie pod wodą materacy gabionowych (dwóch warstw naprzemiennie) w celu uzyskania nachylenia stoku skarpy 1:2,
 - w części nadwodnej: likwidacja zapadlak powierzchni betonowych, spoinowanie, remont bruku na skarpie falochronu.



Tor wodny Świnoujście-Szczecin (falochron wschodni - przebudowa)





Tor wodny Świnoujście-Szczecin

Falochrony Kanału Piastowskiego na Zalewie Szczecińskim.

Zrealizowany w latach 2000-2004 ETAP I modernizacji Toru wodnego - Kanału Piastowskiego, obejmował budowę nowych falochronów przy wyjściu Kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński.



przed modernizacją



po modernizacji



Tor wodny Świnoujście-Szczecin (umocnienia brzegowe)

Zrealizowany w latach 2000-2004 ETAP I modernizacji toru wodnego obejmował również przebudowę umocnień brzegowych Kanału Piastowskiego na odcinku 16.034 km – 13.015 km (strona „E”) oraz 16.178 km – 12.950 km (strona „W”).





Tor wodny Świnoujście-Szczecin (umocnienia brzegowe)

Drugim dużym projektem realizowanym przez Urząd jest

MODERNIZACJA TORU WODNEGO

ŚWINOUJŚCIE – SZCZECIN (Kanał Piastowski i Mieliński) - etap II, strona wschodnia i zachodnia

Projekt jest spójny ze „Strategią rozwoju portów morskich do 2015 roku”.
Ostatnia aktualizacja listy projektów indywidualnych PO IiŚ z dnia 31.07.2008 r., opublikowana dnia 13.08.2008 r. (*MP Nr 58, poz.521*) - numer projektu na liście POIiŚ 7/7.2-1.

Orientacyjny koszt całkowity projektu - 206, 20 mln PLN.

Szacunkowa kwota dofinansowania z UE - 151,75 mln PLN

Przewidywany okres realizacji projektu - 2009÷2013



Tor wodny Świnoujście-Szczecin (umocnienia brzegowe)

- II ETAP MODERNIZACJI jest kontynuacją zrealizowanego w latach 2000-2004 ETAPU I, który obejmował budowę nowych falochronów przy wyjściu Kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński oraz przebudowę umocnień brzegowych Kanału Piastowskiego na odcinku 16.034 km – 13.015 km (strona „E”) oraz 16.178 km – 12.950 km (strona „W”).
- II Etap Modernizacji obejmie przebudowę umocnień brzegowych pozostałego odcinka Kanału Piastowskiego tj. do km 9.000 oraz Kanału Mielńskiego do km 5.043 toru wodnego Świnoujście-Szczecin.
- Planowanym efektem przebudowy jest zatrzymanie zaawansowanej i nadal postępującej degradacji umocnień brzegowych i eliminacja niekorzystnych zjawisk (*splycenia, przegłębienia, uszkodzenia i obsunięcia umocnień itp.*), oszczędność kosztów ponoszonych na utrzymanie toru wodnego w należyтым stanie technicznym, uzyskanie gotowości technicznej do pogłębienia toru do głębokości 12.5 m.



Tor wodny Świnoujście-Szczecin (umocnienia brzegowe)

KANAŁ MIELIŃSKI – przykładowy odcinek objęty II etapem modernizacji
(zdjęcie archiwalne)





Tor wodny Świnoujście-Szczecin (umocnienia brzegowe)

Strona wschodnia -
zdekaptalizowane umocnienia
porośnięte roślinnością

Strona wschodnia -
prowizorycznie uzupełniona
wyrwa w umocnieniach





Tor wodny Świnoujście-Szczecin (umocnienia brzegowe)

Strona zachodnia –
porośnięte roślinnością
resztki umocnień brzegowych



Strona zachodnia –
styk z odcinkiem zmodernizowanym





Tor wodny Świnoujście-Szczecin (oznakowanie nawigacyjne)

Nieodłączną częścią infrastruktury dostępu do portów jest oznakowanie nawigacyjne, zarówno stałe jak i pływające.

Na torze wodnym Świnoujście – Szczecin znaki nawigacyjne stałe są w różnym stanie technicznym. Są to zarówno znaki niedawno wystawione – jak stawy na falochronach wejściowych do Kanału Piastowskiego, jak i znaki wymagające kapitalnego remontu – stawy III Bramy Torowej czy stawy nabieżnika „Krępa”. Brak wystarczających funduszy na systematyczne remonty i konserwację konstrukcji oraz wpływ środowiska w tym szczególnie odchodów ptasich, powoduje ich szybką degradację techniczną.

Trzeba jednak przyznać, że w ostatnich latach udało się zmodernizować systemy świetlne i zasilania znaków nawigacyjnych, co ma wpływ na poprawę bezpieczeństwa na torze wodnym jak i na obniżenie kosztów eksploatacyjnych.



Latarnie morskie w obszarze właściwości terytorialnej UMS

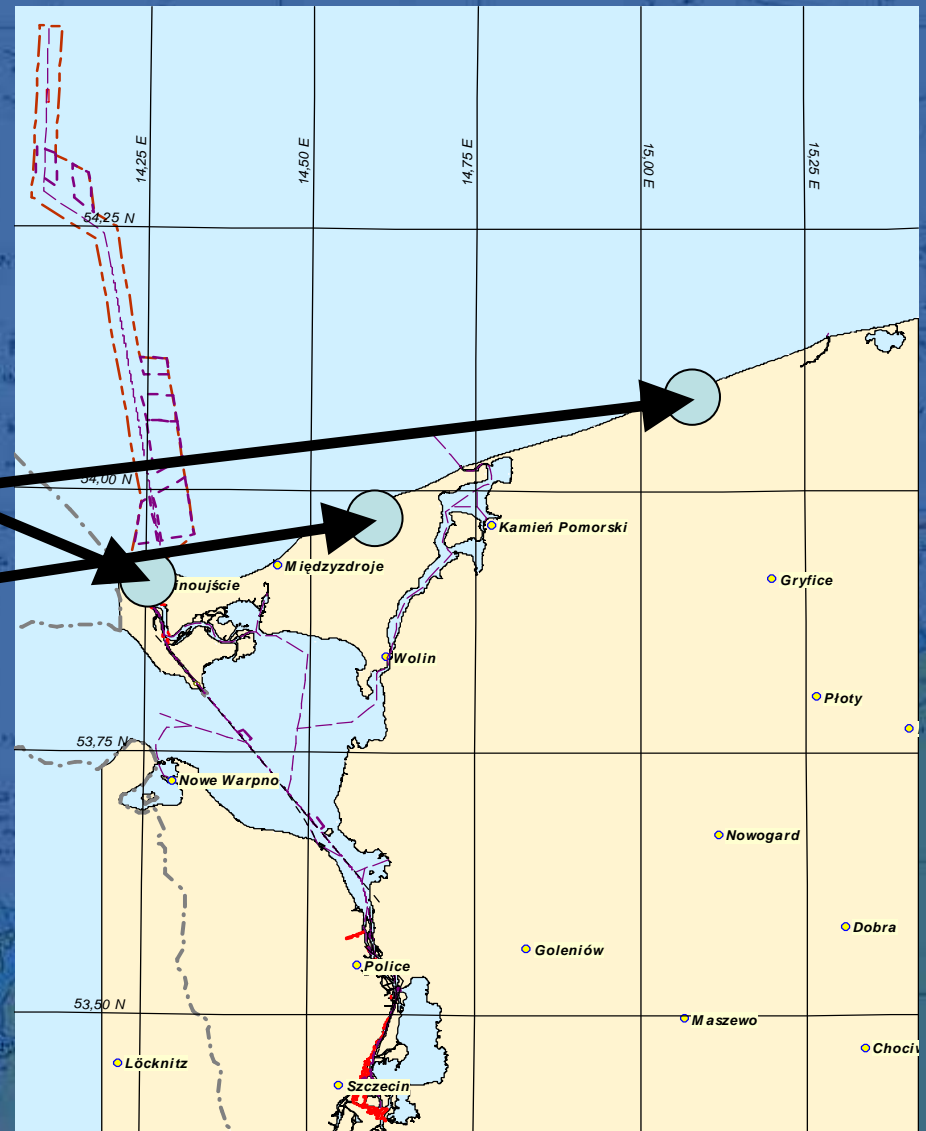


Latarnie w Świnoujściu, w Niechorzu oraz znajdująca się w pobliżu Wisiełki latarnia Kikut nadal pełnią swą podstawową funkcję znaków nawigacyjnych



Latarnia w Świnoujściu
Latarnia w Niechorzu

Latarnia Kikut

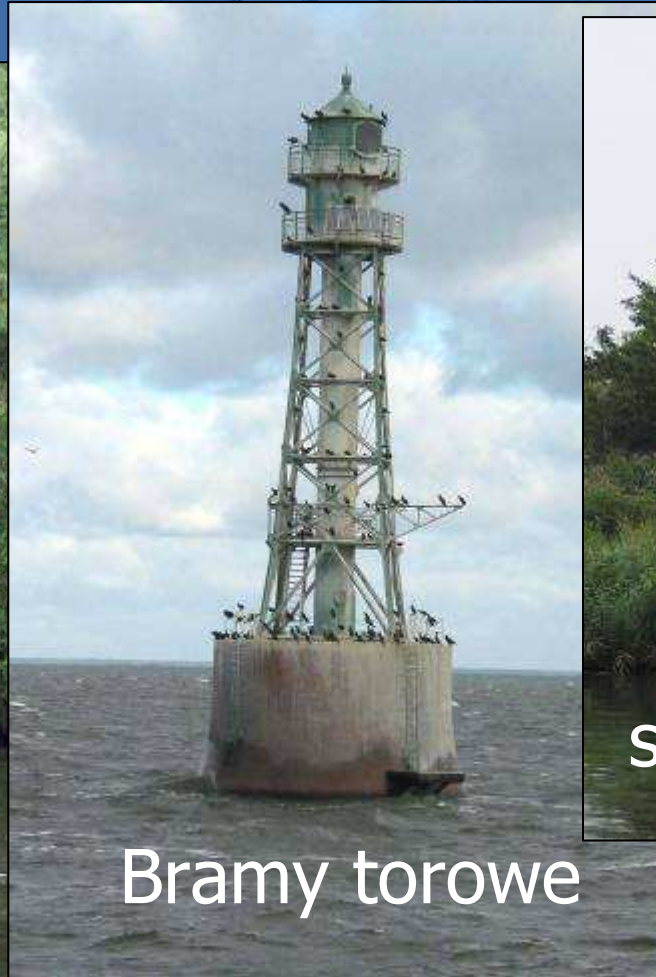




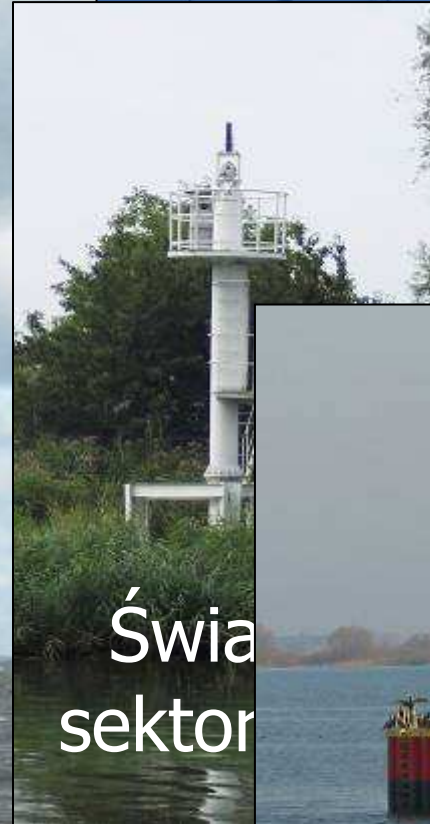
Znaki nawigacyjne stałe



Dalby



Bramy torowe



Świa
sektor



Stawy



Znaki nawigacyjne stałe

2005-09-28
Główka wejściowa do Kanalu
Piaśtowskiego E



2005-09-28
Główka wejściowa do Kanalu
Piaśtowskiego - W





Znaki nawigacyjne pływające





BUDOWA FALOCHRONU OSŁONOWEGO DLA PORTU ZEWNĘTRZNEGO W ŚWINOUJŚCIU

W dniu 20 września 2007 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 167/2007 w sprawie ustanowienia programu wieloletniego na lata 2008-2011 pod nazwą „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”. Na mocy tej Uchwały Urząd Morski w Szczecinie został Inwestorem odpowiedzialnym za realizację tego zadania.



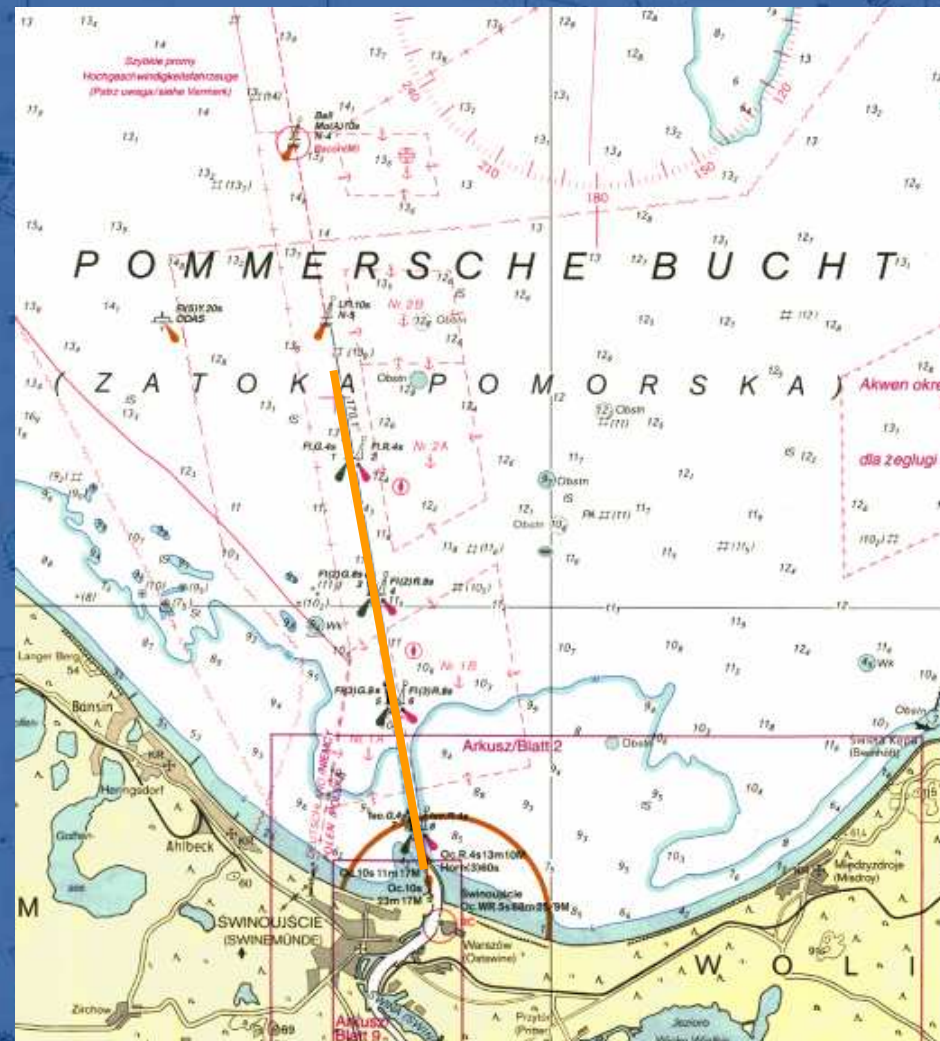
BUDOWA FALOCHRONU OSŁONOWEGO



Widok ogólny obszaru inwestycji (stan obecny)



Urząd Morski zamierza rozpocząć cykl inwestycyjny w celu poszerzenia istniejącego toru podejściowego do Świnoujścia. Zakres prac obejmuje poszerzenie toru do 200 m na odcinku od km 00.00 do km 16,30 toru wodnego. Szacunkowy koszt tych prac wyniesie około 7.000.000 zł.





Potencjalnym zagrożeniem dla terminów realizacji harmonogramu nowych inwestycji może być:

- a) nadmierne przeciąganie procedur administracyjnych,
- b) ewentualne niepowodzenie planowanych postępowań przetargowych,
- c) ograniczenia terminów, w których można realizować inwestycje, wynikające z decyzji środowiskowych (obszary NATURA 2000).



Małe Porty

Wyznaczenie infrastruktury zapewniającej dostęp do tzw. małych portów wynika z Zarządzenia Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 7 października 2004 r. w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubiniu, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu.

Należy nadmienić, że utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do małych portów jest z powodu niewystarczającej ilości środków finansowych realizowane w ograniczonym zakresie.

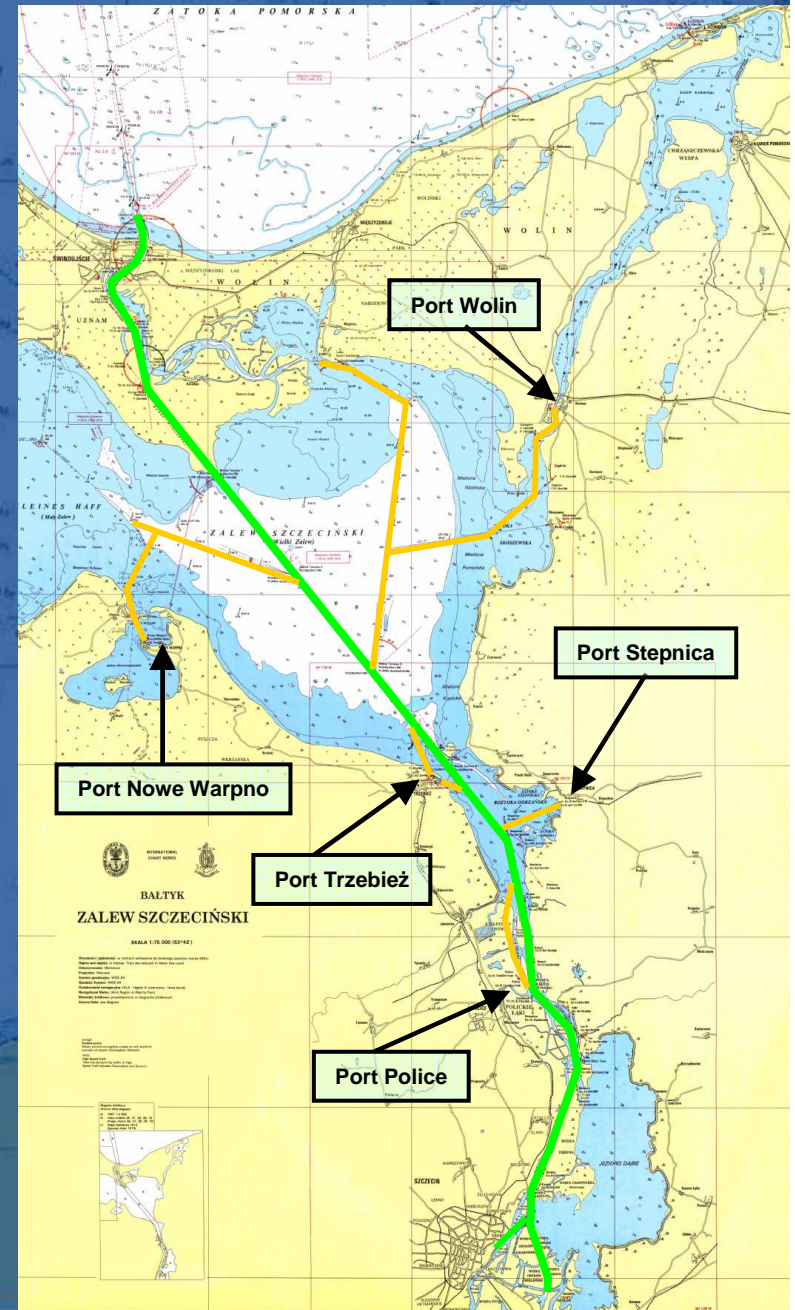
Ostatnie prace czerpalne na torach do tych portów były prowadzone w 2006 r. i dodatkowo w bardzo niewielkim zakresie (4 500 m³). Obecne potrzeby w zakresie prac czerpalnych na torach do małych portów można określić na ok. 53 400 m³ co daje kwotę ok. 2.136 000 zł.



Tory boczne na Zalewie Szczecińskim

tory podejściowe do portów:

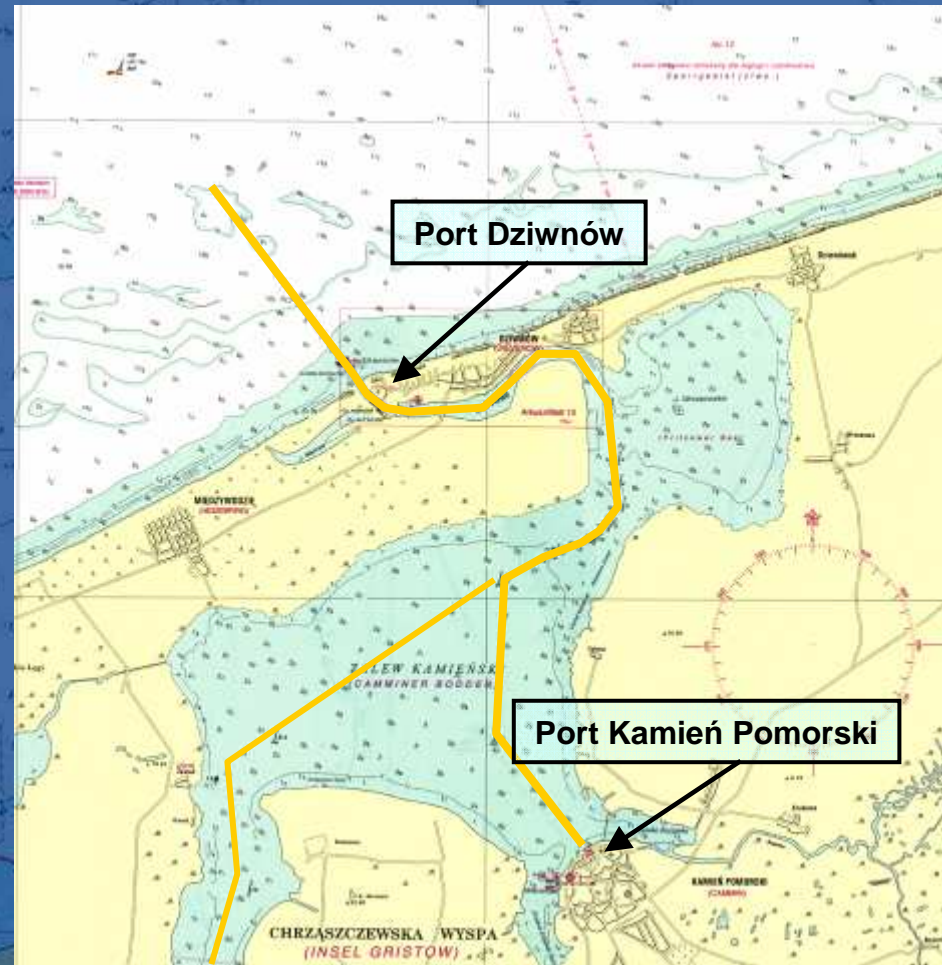
1. Lubina
2. Wolina
3. Stepnicy
4. Nowego Warpna
5. Trzebieży
6. Polic





Małe Porty

tory podejściowe do portów:
Dziwnów
Kamień Pomorski





Małe Porty

Również utrzymanie infrastruktury hydrotechnicznej nie jest realizowane w pełnym zakresie potrzeb, na przykład od wielu lat brak jest środków na przeprowadzenie odbudowy falochronów wejściowych do portu Dziwnów – są w bardzo złym stanie – szczególnie stan falochronu wschodniego grozi katastrofą budowlaną.

Urząd zamierza również pozyskać środki na zmianę konfiguracji falochronów wejściowych do portu Mrzeżyno. Obecny ich kształt utrudnia bezpieczne zawijanie do tego portu, jak również przyczynia się do trudności z utrzymaniem odpowiednich głębokości na torze podejściowym.



Port Dziwnów





Port Mrzeżyno





Dziękujemy za uwagę

