



Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m

Projekt współfinansowany przez UE ze środków Funduszu Spójności, w ramach POIiŚ 2014-2020

PRIORYTET: Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego

DZIAŁANIE: 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Modernizowany tor wodny jest częściowo sztuczną morską drogą wodną, łączącą port morski w Szczecinie z morzem. Oddalenie portu morskiego w Szczecinie o ok. 67 kilometrów od Morza Bałtyckiego powoduje konieczność utrzymania parametrów sztucznego toru wodnego dla statków morskich na odcinku Dolna Odra – Zalew Szczeciński – ujście Świny. Tor wodny powstał w XIX wieku i składa się z całego szeregu specjalistycznych hydrotechnicznych budowli, takich jak: kanały, umocnienia brzegowe, przekopy w dnie akwenów, umocnienia skarp czy falochrony. Utrzymanie toru wymaga stałego wykonywania robót czerpalnych, których zadaniem jest utrzymanie koniecznej głębokości technicznej, oraz konserwacji urządzeń i oznakowania nawigacyjnego. Prace te pozwalają na zachowanie zdolności przepustowej oraz drożności toru. Szczeciński port charakteryzuje się najtrudniejszymi, spośród wszystkich polskich portów posiadających podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej, warunkami dostępu od strony morza. Tor wodny Świnoujście – Szczecin posiada minimalną dopuszczalną głębokość 10,5 m, co pozwala na zawijanie do portu w Szczecinie statków morskich o maksymalnym zanurzeniu do 9,15 m (dla statków o długości do 215 m). Planowane pogłębienie toru do 12,5 m spowoduje zwiększenie maksymalnego zanurzenia statków morskich wpływających do morskiego portu w Szczecinie do około 11 m.

Tor wodny Świnoujście – Szczecin zdefiniowany jest obecnie przez *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej* (Dz.U.2015 poz. 733). W skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Świnoujście i Szczecin wchodzi, zgodnie z zapisami §3 pkt. 1 lit. d w/w rozporządzenia, tor wodny Świnoujście - Szczecin o długości 67,35 km (licząc od główek falochronu centralnego w kierunku południowym) z odpowiednimi poszerzeniami na łukach toru oraz o następujących szerokościach na odcinkach prostych: od 180 m do 160 m - od km 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 67,35 i głębokościach technicznych: 14,3 m - od km 0 do km 3,1; 13,0 m - od km 3,1 do km 5,28; 10,5 m - od km 5,28 do km 67,35.

Pogłębienie toru wodnego do głębokości 12,5 m jest inwestycją warunkującą realizację powiązanych inwestycji Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., które wynikają ze strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku.

Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin jest realizowana przez Urząd Morski w Szczecinie od 2001 roku w trzech odrębnych etapach:



- I etap zrealizowany w latach 2001 – 2004 – dostosowanie do głębokości 12,5 m umocnień brzegowych Kanału Piastowskiego na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin od km 13 do km 16, przebudowa falochronów wyjściowych z Kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński oraz przebudowa umocnień Kanału Piastowskiego od km 13,015 do km 16,034 strona wschodnia, od km 12,950 do km 16,178 strona zachodnia,
- II etap zrealizowany w latach 2009 – 2015 – dostosowanie do głębokości 12,5 m umocnień brzegowych Kanału Piastowskiego i Kanału Mielińskiego na odcinku toru wodnego Świnoujście – Szczecin od km 5 do km 13, polegające na przebudowie i budowie umocnień brzegowych Kanału Piastowskiego na odcinku od km 13,015 do km 9,000 strona „E” i na odcinku od km 12,950 do km 9,000 strona „W”, przebudowie i budowie umocnień brzegowych Kanału Mielińskiego na odcinku od km 9,000 do km 5,043 strona „W” i na odcinku od km 9,000 do km 5,400 strona „E”,
- **III etap planowany do realizacji w latach 2016 - 2022** - uzyskanie głębokości docelowej 12,5 m (na długości ok. 62 km) toru wodnego Świnoujście - Szczecin, w ramach projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m”.

Projekt dotyczy realizacji trzeciego (ostatniego) etapu modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin, którego efektem będzie uzyskanie głębokości docelowej 12,5 m na długości ok. 62 km toru wodnego Świnoujście – Szczecin.

Projekt obejmuje wykonanie prac o niżej wymienionym zakresie:

- a) pogłębienie toru Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na odcinku ok. 62 km z równoczesnym jego poszerzeniem do szerokości 100 m w dnie na odcinkach prostych z odpowiednimi poszerzeniami na łukach i odcinkach przejściowych wraz z niezbędnymi korektami geometrii toru wodnego, a także wykonanie mijanek. Ponadto, zakresem projektu objęto również odcinek Kanału Grabowskiego o długości ok. 0,43 km między Obrotnicą Orli Przesmyk i Obrotnicą na Kanale Grabowskim (na wysokości Kanału Dębickiego) oraz odcinek toru wodnego o długości ok. 0,39 km między Nabrzeżem Zbożowym i Obrotnicą Kanał Grabowski/Kanał Dębicki,
- b) przebudowa (regulacja) skarp brzegowych bez umocnień,
- c) niwelacja dna w strefie Świnoujścia (Kanały Piastowski i Mieliński),
- d) budowa i przebudowa umocnień brzegowych i budowli hydrotechnicznych wraz z przylegającą infrastrukturą; dotyczyć to będzie umocnienia skarp podwodnych przy nabrzeżach Huk, Żeglarskim, BONn, Gnieźnieńskim (w związku z rozbudową obrotnicy Orli Przesmyk) oraz umocnienie skarp przy obrotnicy Orli Przesmyk,
- e) przebudowa kolidujących sieci branżowych,
- f) pogłębienie i poszerzenie obrotnic statków:
 - na wysokości Polic (zwana dalej obrotnicą Police) wraz z odcinkiem toru wodnego w Kanale Polickim do nabrzeża w Porcie Police o długości ok. 0,29 km,
 - przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego,
 - na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego,
- g) budowa dodatkowych konstrukcji hydrotechnicznych i pozostałej infrastruktury, a mianowicie:
 - budowa nowych pól refulacyjnych w postaci sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim wraz z przystaniami,
 - przystosowanie i modernizacja istniejącego oznakowania nawigacyjnego i elementów systemu kontroli ruchu statków do nowej geometrii toru wodnego,



- modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie polegająca m.in. na rozbiórkach, przebudowach obiektów istniejących (głównie budynków), budowie nowych obiektów, instalacji zewnętrznych oraz zagospodarowaniu terenu. Modernizacja służy poprawie warunków użytkowania obiektów i realizacji zadań wynikających ze statutowej działalności Urzędu – administracji morskiej, tj. zadania z zakresu bezpieczeństwa żeglugi, ochrony portów i żeglugi morskiej oraz oznakowania nawigacyjnego i radionawigacyjnego polskich obszarów morskich.
- h) pozyskanie części nieruchomości na cele budowlane oraz wykonanie wycinek i wylesień w niezbędnym zakresie.

Urobek z prac pogłębiarskich zostanie odłożony w postaci sztucznych wysp utworzonych na Zalewie Szczecińskim lub na polach odkładu na lądzie.

Realizacja projektu

W 2016 roku została podpisana preumowa z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, podpisanie umowy o dofinansowanie projektu jest planowane na koniec 2017 r. Dla inwestycji Urząd Morski w Szczecinie posiada prawomocną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Prace projektowe przewidywane są na 2018 r. Realizacja robót budowlanych planowana jest od I kwartału 2019 r. do III kwartału 2022 r. Rozliczenie i zakończenie projektu – IV kwartał 2022 r.



Fot. Piotr Domaradzki