



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 23 czerwca 2022 r.

Znak sprawy: DGM-5.054.7.2022

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku ze wspólnym oświadczeniem złożonym przez senatorów Stanisława Gawłowskiego i Magdalenę Kochan podczas 42. posiedzenia Senatu RP w dniu 19 maja 2022 r. dotyczącym inwestycji komplementarnych z projektem „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” realizowanym przez Urząd Morski w Szczecinie uprzejmie informuję, że Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. konsekwentnie i planowo realizuje inwestycje związane z poprawą dostępu do portu w Szczecinie.

Pogłębienie toru wodnego pozwoli na zawijanie do portu w Szczecinie statków handlowych o większej pojemności i nośności, natomiast modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej w rejonie przeładunków ładunków drobnicowych (Kanał Dębicki) i w rejonie przeładunków masowych (Basen Kaszubski) umożliwi obsługę w porcie większych statków morskich. Łączna i uzupełniająca się realizacja projektów inwestycyjnych przyczyni się do zwiększenia efektywności przewozów morskich i zapewni właściwe warunki obsługi statków i ładunków w porcie Szczecin.

Celem działań inwestycyjnych w ramach projektu „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego” jest uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego (stanowiącego przedłużenie linii istniejącego nabrzeża Fińskiego, pełniącego funkcję terminala kontenerowego) oraz modernizację istniejących nabrzeży Czeskiego i Słowackiego wraz z modernizacją infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeży i przystosowanie ich do głębokości technicznej 12,5 m. Ponadto, jako zabezpieczenie brzegu Ostrowa Grabowskiego i przedłużenie w przyszłości dalszej linii nabrzeża Norweskiego, w ramach tego zadania planuje się budowę nabrzeża oczepowego na długości ok. 770 m (nazwa w przyszłości: nabrzeże Duńskie). Nabrzeża Czeskie i Słowackie są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami drobnicowymi w porcie w Szczecinie, a zakres inwestycji zapewni dostosowanie ich parametrów do obsługi największych statków, jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie po modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Elementem wspólnym dla wszystkich nabrzeży jest poszerzenie Kanału Dębickiego do szerokości 200 m (obecnie 120 m), poprzez wybranie mas ziemnych na całym odcinku zachodniego brzegu Ostrowa Grabowskiego oraz pogłębienie basenu do głębokości technicznej - 12,5 m. Umożliwi to przystosowanie nabrzeży do parametrów modernizowanego toru wodnego Świnoujście - Szczecin.

W ramach realizacji inwestycji poprawy dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego oraz Basenu Kaszubskiego budowane są pola odkładu urobku na Ostrowie Grabowskim służące jako baza do deponowania urobku z prac czepalnych.

niepodległa

POLEKA
STURDIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Podsumowanie aktualnego statusu postępów realizacji inwestycji:

- Trwają prace katarowe na nabrzeżu Czeskim - etap I.
- Zakończono prace związane z wydobywaniem ferromagnetyków w Kanale Dębickim (obiektów potencjalnie niebezpiecznych).
- Dostarczono ściankę szczelną na nabrzeże Czeskie i Słowackie.
- Dostarczono ściankę szczelną na nabrzeże Norweskie i Duńskie.
- Pogrążono ściankę szczelną i wykonano pale CFA na nabrzeżu Norweskim.
- Pogrążono ok 300m ścianki szczelnej na nabrzeżu Duńskim.
- Trwa wykonywanie platformy pod wały pola odkładu na Ostrowie Mieleńskim i wykonywanie wałów.

Celem działań inwestycyjnych w ramach projektu „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego” jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży: Katowickiego i Chorzowskiego, które są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie. Dzięki realizacji projektu możliwa będzie obsługa masowców o nośności ok. 45-50 tys. ton. Zakres inwestycji w przypadku w/w nabrzeży obejmuje przystosowanie ich parametrów technicznych i eksploatacyjnych do obsługi największych statków, jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie po modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m.

Ponadto, celem projektu jest uzyskanie głębokości technicznej dla obu nabrzeży Htech = 12,5m i nośności 40kN/m². Elementem komplementarnym projektu jest załadowanie Basenu Noteckiego urobkiem uzyskanym z robót pogłębiarskich w rejonie Basenu Kaszubskiego.

Nabrzeża w Basenie Noteckim charakteryzują się złym stanem technicznym, niewielkimi głębokościami oraz bardzo małym zapleczem składowym, co jest powodem decyzji o zasypaniu basenu i przeznaczeniu uzyskanego w ten sposób terenu na zaplecze nab. Górnośląskiego. W efekcie wymienionych prac powstanie jednolity obszar o powierzchni około 18 ha. Konsekwencją przedłużenia nabrzeża Katowickiego o 70 m (dla uzyskania 2 stanowisk statkowych przy tym nabrzeżu, długość nabrzeża po modernizacji będzie wynosić ok. 500 m) jest przeniesienie stanowiska do załadunku kwasu siarkowego i budowa nowego nabrzeża dalbowego - nab. Dąbrowieckiego zlokalizowanego na Parnicy Wschodniej.

W ramach realizacji inwestycji poprawy dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego oraz Basenu Kaszubskiego budowane są pola odkładu urobku na Ostrowie Grabowskim służące jako baza do deponowania urobku z prac czerpalnych.

Podsumowanie aktualnego statusu postępów realizacji inwestycji:

- Nab. Dąbrowieckie z przystanią dalbową - Pogrążono komplet rur pod pomost przystani dalbowej. W toku prace zbrojarskie i betonowanie I, II i III fazy oczepów na nabrzeżu. Rozpoczęły się prace montażowe wyposażenia nabrzeża;
- Nab. Chorzowskie (sekcje 7-13) - Trwają prace zbrojarskie i betonowanie dolnej płyty nabrzeża na sekcjach 10-13. Sekcje 8-9 usunięto w niewielkim procencie zidentyfikowaną kilka miesięcy temu podwodną przeszkodę betonową. Opracowano projekt technologiczny dla usunięcia przedmiotowej przeszkody metodą wyburzeniowo-strzałową. Trwają prace rozbiórkowe na sekcji 7.;
- Nab. Gliwickie-Uskok - Wykonano komplet mikropali oraz belkę zwieńczającą w celu zakotwienia istniejącego nabrzeża. Trwają przygotowania do połączenia starej części nabrzeża z nową nadbudową oczepu. - nab. Chorzowskie-Uskok. Pogrążono komplet palościanki. Trwają przygotowania do rozbiórki nawierzchni. Dalszy etap-zakotwienie i nowy układ statyczny Uskoku wraz z rampą Ro-Ro;
- Nab. Katowickie-dalby - Zasypano 1 komorę wspólną z nab. Dąbrowieckim. Pogrążana jest palościanka oraz wbijane są pale prefabrykowane.
- Oczyszczanie dna z ferromagnetyków na całym akwenu pod rozpoczęcie robót czerpalnych - Akwen oczyszczono już w 80 %.
- Prace rozbiórkowe, zasypowe i kafarowe w Basenie Noteckim - Basen został zamknięty palościanką w 100 %. Trwają prace sanitarne mające na celu „przepięcie” istniejących wylotów wód deszczowych do basenu górnośląskiego. Następnym etapem - refulacja urobku do basenu z basenu kaszubskiego;
- Obudowa narożników wysp Ostrów Mieleński i Mieleńska łąka - trwają roboty katarowe oraz zakotwienia.

- Zakończono prace związane z budową pól refulacyjnych na Ostrowie Grabowskim.

Na termin realizacji przedmiotowych inwestycji wyraźny wpływ ma obecna sytuacja geopolityczna, a w szczególności konflikt zbrojny w Ukrainie oraz trwająca przez ostatnie 2 lata pandemia COVID. Spowodowało to znaczny wzrost cen oraz zdestabilizowało rynek usług budowlanych, pojawiły się również braki kadrowe oraz przerwy w dostawie surowców niezbędnych w tej branży.

Z drugiej jednak strony podkreślić należy, iż konflikt w Ukrainie, który w istotny sposób zerwał łańcuchy dostaw oraz zaburzył system wymiany handlowej tego Kraju pomiędzy resztą Świata, spowodował jednocześnie wzmożone zainteresowanie wykorzystaniem istniejącej infrastruktury w obrębie Państw sąsiadujących, celem wsparcia w przewozie ładunków z Jego terenu. Realizowane obecne inwestycje mogą zatem znacząco wspomóc te działania.

Jak już wskazano na początku termin realizacji obu inwestycji jest ściśle powiązany z realizacją Projektu UM, gdyż osiągnięcie pełnej funkcjonalności nabrzeży (przejmowanie większych statków możliwe) będzie dopiero po całkowitym ukończeniu inwestycji dot. pogłębienia toru wodnego Świnoujście - Szczecin do 12,5m. Stąd realizacja tych inwestycji we wcześniejszym terminie nie była by zasadna. Ponadto roboty budowlane na przedmiotowych inwestycjach muszą być prowadzone etapowo tak by zachować ciągłość pracy obecnych operatorów co dodatkowo wpływa na ich termin realizacji.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk
Sekretarz Stanu