



KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna

31. 05. 2019



03980200186031
RPW/15341/2019 P
2019-05-31

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(BM) WPR.054.7.10.2019.AS

Warszawa, dnia 30 maja 2019 r.

Pan

Stanisław Karczewski

Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r. niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

W województwie zachodniopomorskim funkcjonuje w sumie 17 portów morskich. Wśród nich są dwa porty, które w myśl przepisów ustawy o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, t.j.) mają podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej, tj. Szczecin i Świnoujście, a także 15 innych portowych struktur regionalnych i lokalnych. W grupie portów regionalnych znajduje się Darłowo, Kołobrzeg, Police i Stepnica, natomiast w grupie portów lokalnych: Dziwnów, Dźwirzyno, Kamień Pomorski, Lubin, Mrzeżyno, Nowe Warpno, Przytór, Sierosław, Trzebież, Wapnica i Wolin. Ponadto, na terenie województwa zachodniopomorskiego znajduje się 10 przystani morskich: Chłopy, Dąbki, Jarosławiec, Międzyzdroje, Międzyzdroje (przystań rybacka), Niechorze, Rewal, Unieście, Ustronie Morskie, Świnoujście-Karsibór.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, t.j.), do zadań podmiotu zarządzającego należy m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej, a także pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu.

W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską część zadań i uprawnień podmiotu zarządzającego, m.in. prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu oraz pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby jego rozwoju, wykonuje bezpośrednio gmina. W takiej sytuacji, za zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, a także budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej odpowiedzialny jest dyrektor właściwego urzędu morskiego.

Poniżej prezentuję informacje na temat projektów oraz działań inwestycyjnych prowadzonych obecnie przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.:

- a) *Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego – projekt realizowany w ramach CEF „Łącząc Europę” – Oś Priorytetowa – MAP Call 2014, F04 Specific Call for Cohesion Funds, Działanie: Priority 6: (F04) Motorways of the Sea (MoS).*

Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m. Zakres rzeczowy obejmuje: zakup stanowiska nr 6, modernizację i przedłużenie stanowiska nr 5 poprzez jego połączenie ze stanowiskiem nr 6, wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budową placów postojowych dla naczep

samochodowych, rozbudowę układu torowego i estakady łączącej place postojowe i stanowiącej nowy wjazd na terminal promowy.

Przewidywany okres realizacji – 2019-2021r.

Koszt inwestycji netto – 238 250 751,74 PLN.

W dniu 30.11.2015 r. została podpisana umowa o dofinansowanie z KE.

Umowę z CUPT nr CEF/001/2014 zawarto w dniu 30.05.2016 r.

b) Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu – nr POLiŚ 3.2-11 projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Inwestycja dotyczy budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu. Modernizacja zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Ponieważ portowa infrastruktura techniczna obejmuje wiele branż i nie ogranicza się do jednego miejsca, jej rozbudowa i modernizacja obejmie wszystkie rejony portu w Szczecinie i Świnoujściu. Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych.

Przewidywany okres realizacji – 2019-2022 r.

Koszt inwestycji netto – 91 354 830,09 PLN.

28.02.2019 r. – złożenie wniosku o dofinansowanie.

c) Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego – nr POLiŚ 3.2-6 projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Celem działań inwestycyjnych w Kanale Dębickim jest uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego 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. 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. 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 - 12,5m. Umożliwi to przystosowanie nabrzeży do parametrów modernizowanego toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

Przewidywany okres realizacji – 2019-2022 r.

28.02.2019 r. – złożenie wniosku o dofinansowanie.

Koszt inwestycji netto – 353 128 400,29 PLN.

d) *Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego – nr POIiŚ 3.2-8 projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych*

Celem działań inwestycyjnych 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. 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. Ponadto celem projektu jest uzyskanie głębokości technicznej $H_{tech} = 12,5m$ i nośności nabrzeży $40kN/m^2$. 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) jest przeniesienie stanowiska do załadunku kwasu siarkowego i budowa nowego nabrzeża dalbowego – nab. Dąbrowieckiego.

Przewidywany okres realizacji – 2019-2022 r.

Koszt inwestycji netto – 263 488 656,09 PLN.

03.04.2019 r. – złożenie wniosku o dofinansowanie.

e) *Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu – projekt nr 2015-PL-TM-0125 realizowany w ramach CEF „Łącząc Europę”, Umowa nr CEF/030/2015 dla projektu z dnia 4.07.2017 r.*

Beneficjentami Projektu pn.: „Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu” są PKP PLK S.A. i ZMPSiŚ S.A.

Celem Inwestycji jest przede wszystkim: likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków, a także zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych połączeń towarowych, skutkiem czego nastąpi znaczący wzrost jakości oferowanych przez porty usług oraz podniesienie konkurencyjności Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujściu na rynku usług morskich.

Zakres projektu w porcie w Szczecinie obejmuje: modernizację wiaduktu nad ulicą Gdańską, modernizację mostu kolejowego nad rzeką Parnicą, elektryfikację dojazdu do Parku Wrocławskiego (SpD), modernizację układu kolejowego w rejonie Parku Wrocławskiego (tory, urządzenia SRK) i terminala kontenerowego w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd i wyjazd trakcją elektryczną, modernizację torów kolejowych pomiędzy stacją

Szczecin Port Centralny a nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie (SpA, SpB i SpC).

Zakres projektu w porcie w Świnoujściu obejmuje: dobudowę drugiego toru szlakowego na odcinku ok. 1,5 km między stacjami Świnoujście SiA - Świnoujście SiB w celu zwiększenia zdolności przepustowej między stacją osobową i towarową, poprawę stanu infrastruktury kolejowej w rejonie stacji towarowej Świnoujście SiB (m.in. modernizacja układu torowego oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym) w celu skrócenia czasu obsługi wagonów kolejowych, budowę torów zdawczo odbiorczych na terenie TPŚ.

Koszt całkowity projektu - 1,6 mld PLN.

Czas realizacji projektu – 2018-2020 r.

f) Zagospodarowanie rezerwy terenowej w południowej części TPŚ – miejsca postojowe.

Inwestycja przewiduje budowę parkingu na obszarze 6,6 ha z 278 miejscami postojowymi dla samochodów ciężarowych oraz 7 miejsc postojowych dla samochodów do 3,5t . Ponadto: instalację sanitariatów, stacji transformatorowej oraz systemu oświetlenia terenu.

Parking, obok obecnie funkcjonujących, będzie parkingiem buforowym dla samochodów ciężarowych transportowanych drogą morską ze stanowiska promowego nr 1, 2 lub 3, 4 i 5.

Inwestycja zlikwiduje wąskie gardło w transporcie drogowym, na odcinku „ostatniej mili”, prowadzącym do portu w Świnoujściu.

Termin realizacji: 2019-2021 r.

Koszt inwestycji netto – 47 600 000,00 PLN.

g) Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.

Zakres rzeczowy obejmuje budowę stanowiska rozładunkowo–załadunkowego, które będzie zaprojektowane pomiędzy falochronem centralnym, osłaniającym ujście Świny a falochronem wschodnim wybudowanym na potrzeby terminala LNG, w odległości ok. 150 m od linii brzegowej. Będzie to pirs wysunięty na wodę, eksploatowany z dwóch stron. Przy stanowisku obsługiwane będą jednostki LNG: gazowce, bunkierki oraz feedery. Z jednej strony pomostu przeładunkowego będzie zlokalizowane stanowisko dla gazowców typu Q-flex, o długości kadłuba do 320 m.

Drugie stanowisko służyć będzie do obsługi jednostek o długości do 110 m (reeksport i napełnianie bunkierek). Rozbudowa części morskiej terminala LNG jest konsekwencją jego rozbudowy w części lądowej i zwiększenia zdolności regazyfikacyjnych do 7,5 mld m³.

Inwestycja będzie realizowana z kredytu komercyjnego.

Przewidywany okres realizacji – 2020-2022 r.

Szacunkowy koszt netto - 159,30 mln PLN.

h) Budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Świnoujściu.

Planowane przedsięwzięcie w porcie Świnoujście obejmować będzie: przebudowę istniejących konstrukcji hydrotechnicznych nabrzeży Chemików, Hutników, Górników i Pirsu Nabrzeża Portowców, polegającą

na pogłębieniu i umocnieniu dna wzdłuż nabrzeży w celu osiągnięcia głębokości technicznej -14,5 m. Zakres inwestycji obejmuje również budowę nabrzeży: Górników, Barkowe i Armatorskie. Inwestycja przewiduje również załadunek basenu Trymerskiego. W wyniku realizacji inwestycji przy nabrzeżach w porcie w Świnoujściu będą mogły być obsługiwane statki o długości do 300 m, szerokości 50 m i zanurzeniu 13,5 m. Jest to projekt rezerwowany, przygotowywany na wypadek możliwości uzyskania dodatkowego finansowania z UE w końcu perspektywy 2014-2020.

Szacunkowy koszt netto - 130,0 mln PLN.

i) Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w porcie w Świnoujściu.

Projekt zakłada kompleksową budowę nowego terminala kontenerowego o funkcji hubowej, umożliwiającego docelowy przeładunek 1,5 mln TEU przy zdolności przeładunkowej ok. 2,0 mln TEU, zlokalizowanego po wschodniej stronie gazoportu.

Do głównych elementów projektu zalicza się: budowę pirsu o powierzchni 50 ha z nabrzeżami umożliwiającymi równoczesną obsługę 2 jednostek o długości do 400 m, szerokości 60 m i maksymalnym zanurzeniu 12,5 m oraz 1 jednostki o długości 200 m, budowę falochronu osłonowego, budowę toru podejściowego do terminala (zakończonego obrotnicą o średnicy 800 m), budowę zaplecza w części lądowej umożliwiającego wszechstronną obsługę kontenerów i środków transportu, budowę infrastruktury dostępowej od strony lądu (drogi i kolej) oraz infrastruktury technicznej.

Przewidywany termin rozpoczęcia eksploatacji – po roku 2025.

Koszt inwestycji netto - 3 351 008 000 PLN.

Poniżej prezentuję działania inwestycyjne realizowane przez administrację morską:

j) „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”.

Czynnikiem istotnie ograniczającym konkurencyjność Portu Szczecin jest niewystarczający dostęp od strony wody (morza). Zapobieżeniu swoistej peryferyzacji Portu Szczecin służyć będzie realizacja przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie inwestycji rządowej pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Po jej zrealizowaniu do Szczecina będą mogły zawiązać większe jednostki. Poprawi się dostępność nawigacyjna portu w Szczecinie, który będzie mógł obsługiwać statki masowe, czy drobnicowe o niemal 100 % większym tonażu niż dotychczas.

Projekt pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m” realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 ma charakter strategiczny dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa, jest niezbędny dla rozwoju morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a tym samym zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na torze wodnym. Projekt jest III etapem modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz kontynuacją projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin - Kanał Piastowski i Mieliński - Etap II, strona wschodnia i zachodnia.

Efektem realizacji projektu będzie uzyskanie głębokości docelowej 12,5 m na długości ok. 62 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

Całkowita wartość Programu wynosi: 1 442 880 000 zł.

Stan realizacji:

- o Ustawa z dnia 7 kwietnia 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 metra (Dz. U. z 2017 r. poz. 990) usprawnia przygotowanie i realizację tej inwestycji.

- o W 2018 r. podpisano m.in. umowy:

- Umowa z dnia 29.03.2018 r. zawarta na wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej modernizacji obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie wraz ze sprawowaniem nadzoru autorskiego nad realizacją robót.

- Umowa z dnia 13.07.2018 r. na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu dla inwestycji „Modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” wraz z wykonywaniem nadzoru i monitoringu przyrodniczego. Termin realizacji umowy: 31.12.2022 r.

- Umowa z dnia 28.09.2018 r. na „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”.

- Umowa z dnia 09.10.2018 r. o świadczenie usług w zakresie systematycznej, kompleksowej i pełnej obsługi prawnej zadania „Modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie” realizowanego w ramach Inwestycji „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Termin realizacji umowy: 31.12.2022 r.

- Umowa z dnia 21.12.2018 r. na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu dla inwestycji „Modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie” realizowanego w ramach Inwestycji „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Okres obowiązywania umowy – składa się z dwóch okresów: ETAP I – oznacza okres od daty podpisania umowy do 31.12.2022 r.

ETAP II – oznacza Okres Zgłaszania Wad wynoszący 60 miesięcy.

- o W dniu 1.02.2019 r. został ogłoszony przetarg na: Wykonanie robót budowlanych „Modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie” w ramach inwestycji pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. W dniu 7.05.2019 r. nastąpiło otwarcie ofert.

Z uwagi na wyższą kwotę w ofercie niż zaplanowana Urząd Morski w Szczecinie wystąpił do CUPT-u o zgodę na przesunięcie środków finansowych powstałych z oszczędności oraz rezerwy na nieprzewidziane wydatki, celem rozstrzygnięcia przetargu i podpisania umowy z wybranym wykonawcą.

- o W 2019 roku planowane są następujące działania:

- lipiec 2019 r. – złożenie wniosku o pozwolenie na budowę dla Modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m;

- wrzesień 2019 r. - po uzyskaniu ww. pozwolenia rozpoczęcie robót pogłębiarskich i budowlanych w zakresie Modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m;

- lipiec 2019 r. – podpisanie umowy i rozpoczęcie robót budowlanych w zakresie modernizacji Bazy Oznakowania Nawigacyjnego.

Efektom realizacji projektu będzie uzyskanie głębokości docelowej 12,5 m na długości ok. 62 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin – co jest niezbędne do obsługi w szczecińskim porcie większych jednostek pływających, zgodnie z tendencją rynkową.

Dla zapewnienia trwałości projektu Uchwałą nr 204/2017 z dnia 12 grudnia 2017 r. Rada Ministrów zatwierdziła program wieloletni pod nazwą „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028”, który zapewnia, że po oddaniu inwestycji do użytkowania, zabezpieczone będzie finansowanie utrzymania jej parametrów technicznych.

k) *Program wieloletni pod nazwą „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028”.*

Uchwałą Nr 204/2017 Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 2017 r. przyjęto Program wieloletni na lata 2019-2028 pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry”.

Program ma charakter utrzymaniowy, finansowany ze środków publicznych ujętych corocznie w ustawie budżetowej w ramach części 21 – Gospodarka morska (bez angażowania środków unijnych), których sprawozdawczość będzie dokonywana zgodnie z przepisami wykonawczymi ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, t.j.).

Wartość Programu wynosi 237.967 tys. zł.

Wykonawcą Programu będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Okres realizacji Programu to lata 2019-2028.

Głównym celem jest utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego) oraz Polic. Planowane do realizacji zadania przyczynią się do zapewnienia odpowiedniej pozycji gospodarczej regionu oraz stworzenia warunków do rozwoju.

Konieczność uchwalenia Programu wynika bezpośrednio z ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214, z późn. zm.), zgodnie z którą organy administracji morskiej są zobowiązane do budowy i utrzymania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich.

Zadania Programu:

- o przywrócenie parametrów torów podejściowych do parametrów określonych w obowiązujących przepisach, a następnie ich utrzymanie, celem zapewnienia bezpiecznego dostępu od strony morza do portów morskich, położonych w rejonie ujścia Odry – w szczególności do portu Szczecin,
- o zapewnienie trwałości projektu realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” po okresie jego realizacji – utrzymanie parametrów technicznych toru, zgodnie ze stanowiskiem Inicjatywy Jaspers, której pozytywna opinia jest niezbędna do uzyskania zatwierdzenia dofinansowania z Komisji Europejskiej,
- o zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa żeglugi wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie,

o utrzymanie ciągłego i niezakłóconego dostępu do portów w Świnoujściu i Szczecinie z uwagi na ważną rolę tych portów dla zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa, a w szczególności wypełnienia przez Polskę zobowiązań sojuszniczych.

Stan realizacji:

o Trwa procedura przetargowa na wykonanie Remontu ostróg na falochronie centralnym w Świnoujściu (10.05.2019 r. – ogłoszono przetarg).

Planowane przetargi na:

- o Utrzymanie pól refulacyjnych oraz konserwacja pól refulacyjnych na polach Mańków i Dębina;
- o Remont II bramy torowej;
- o Remont stawy Młyny;
- o Prace czerpalne na torze Świnoujście-Szczecin.

Warto podkreślić, że działania inwestycyjne administracji morskiej prowadzone są także na rzecz mniejszych portów morskich Pomorza Zachodniego:

l) „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” przyczyni się m.in. do poprawy warunków funkcjonowania Portu Police. Zakres rzeczowy inwestycji obejmuje m.in. odcinek toru podejściowego od obrotnicy Police do portu Police o dł. 0,29 km, a także pogłębienie i poszerzenie obrotnicy statków na wysokości Polic.

m) „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach” – to projekt odrębny, realizowany przez Urząd Morski w Szczecinie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020. Projekt ma zapewnione finansowanie ze środków UE. Wartość całkowita projektu to ok. 22,58 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE ok. 19,19 mln zł.

n) „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy” – przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie toru podejściowego do portu w Stepnicy wraz z obrotnicą, w związku ze zwiększeniem ich głębokości do 4,5 m. Zgodnie z harmonogramem, inwestycja powinna zostać zrealizowana do końca 2019 roku. Porozumienie o dofinansowaniu projektu, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 podpisano w marcu 2108 r. Szacunkowy koszt całego projektu to ok. 6,3 mln zł, kwota dofinansowania ze środków UE wyniesie 5,3 mln zł.

o) Ponadto, wśród inwestycji zrealizowanych w ostatnim czasie (II kw. 2019 r.) przez Urząd Morski w Szczecinie znajduje się „Budowa stałego falochronu osłonowego Basenu Rybackiego w Stepnicy”.

Koszt realizacji inwestycji to 1.948.000,00 zł. Celem inwestycji było osłonięcie wewnętrznego akwenu basenu przed falami, które przy silnych wiatrach z kierunków zachodnich dostają się na jego obszar oraz zmiana kierunku prądów wodnych powstających w zatoce Stepnickiej przenoszących rumowisko denne, które osadza się przy wejściu do basenu Rybackiego wypływając tor wejściowy. Jest to inwestycja Urzędu Morskiego w Szczecinie dotycząca jednego z regionalnych portów – zrealizowana wyłącznie z budżetu państwa.

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
Marek Gróbarczyk