



**Pracownia Ochrony  
Środowiska**  
Paweł Molenda

ul. Langiewicza 28/23; 70-263 Szczecin

NIP: 852-112-91-37; kom.: 604 79 10 19

e-mail: [p.molenda@molenda-srodowisko.eu](mailto:p.molenda@molenda-srodowisko.eu); [www.molenda-srodowisko.eu](http://www.molenda-srodowisko.eu)

---

# **OPERAT WODNOPRAWNY**

## **NA WYKONANIE URZĄDZEŃ WODNYCH**

### **W RAMACH INWESTYCJI PN.**

### **„PRZEBUDOWA STANOWISKA PROMOWEGO**

### **NR 4 NA TERENIE TERMINALU PROMOWEGO**

### **W ŚWINOUJŚCIU”**

Użytkownik:

**Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.**  
70-603 Szczecin  
ul. Bytomska 7

Opracował z Zespołem:

**mgr inż. Paweł Molenda**

Biegły Wojewody Zachodniopomorskiego w zakresie:

- postępowania wodnoprawnego Nr W-021
- sporządzania ocen oddziaływania na środowisko Nr Ś-040

Uprawnienia budowlane do projektowania:

- instalacje i sieci sanitarne - Nr 84/Sz/2002

Szczecin, 16 lipiec 2024 r.

## Spis treści

1. OZNACZENIE ZAKŁADU UBIEGAJĄCEGO SIĘ O WYDANIE POZWOLENIA WODNOPRAWNEGO. ....	5
2. MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE. ....	5
3. CEL I RODZAJ PLANOWANYCH DO WYKONANIA URZĄDZEŃ WONNYCH. ....	5
4. STAN FORMALNO-PRAWNY. ....	6
5. RODZAJ URZĄDZEŃ POMIAROWYCH ORAZ ZNAKÓW ŻEGLUGOWYCH. ....	8
6. RODZAJ I ZASIĘG ODDZIAŁYWANIA PLANOWANYCH DO WYKONANIA URZĄDZEŃ WODNYCH. ....	8
7. STAN PRAWNY NIERUCHOMOŚCI USYTUOWANYCH W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANYCH DO WYKONANIA URZĄDZEŃ WODNYCH. ....	9
8. OBOWIĄZKI UBIEGAJĄCEGO SIĘ O POZWOLENIE WODNO-PRAWNE W STOSUNKU DO OSÓB TRZECICH. ....	10
9. OPIS I LOKALIZACJA URZĄDZENIA WODNEGO. ....	11
9.1. LOKALIZACJA. ....	11
9.2. STAN ISTNIEJĄCY. ....	11
9.3. STAN PROJEKTOWANY. ....	12
9.3.1. Wykonanie rozbiórki części żelbetowej konstrukcji hydro-technicznej rampy stanowiska promowego nr 4. ....	13
9.3.2. Wykonanie rozbiórki i odtworzenia umocnienia dna wokół istniejącej rampy stanowiska promowego nr 4. ....	15
9.3.3. Wykonanie przebudowy konstrukcji hydrotechnicznej stanowiska promowego nr 4. ....	16
10. CHARAKTERYSTYKA WÓD OBJĘTYCH POZWOLENIEM WODNO-PRAWNYM. ....	19
10.1. CHARAKTERYSTYKA HYDROGRAFICZNA. ....	19
10.2. CHARAKTERYSTYKA HYDROLOGICZNA. ....	20
10.3. WARUNKI PRZEPŁYWU WÓD W CIEŚNINIE ŚWINY. ....	20
10.4. BUDOWA GEOLOGICZNA I WARUNKI HYDROGEOLOGICZNE. ....	22
10.5. JAKOŚĆ WÓD. ....	22
11. CHARAKTERYSTYKA ODBIORNIKA ŚCIEKÓW OBJĘTEGO POZWOLENIEM WODNOPRAWNYM. ....	22
12. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU GOSPODAROWANIA WODAMI NA OBSZARZE DORZECZA. ....	23
13. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU ZARZĄDZANIA RYZYKIEM POWODZIOWYM. ....	26
14. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU PRZECIWDZIAŁANIA SKUTKOM SUSZY. ....	28
15. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU OCHRONY WÓD MORSKICH. ....	30
16. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z KRAJOWEGO PROGRAMU OCZYSZCZANIA ŚCIEKÓW KOMUNALNYCH. ....	31
17. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU LUB PROGRAMU ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU TRANSPORTOWYM. ....	31
18. OKREŚLENIE WPŁYWU PLANOWANYCH DO WYKONANIA URZĄDZEŃ WODNYCH NA WODY POWIERZCHNIOWE ORAZ WODY PODZIEMNE, W SZCZEGÓLNOŚCI NA STAN TYCH WÓD I REALIZACJĘ CELÓW ŚRODOWISKOWYCH DLA NICH OKREŚLONYCH. ....	31

<b>19. SPOSÓB POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU ROZRUCHU, ZATRZYMANIA DZIAŁALNOŚCI LUB WYSTĄPIENIA AWARII. ....</b>	<b>32</b>
<b>20. INFORMACJA O FORMACH OCHRONY PRZYRODY. ....</b>	<b>33</b>
<b>21. DANE DO POZWOLENIA WODNOPRAWNEGO. ....</b>	<b>34</b>

## **ZAŁĄCZNIKI**

- Zał. nr 1    Decyzja Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 17.10.2018r. znak: SZ.RUZ.421.40-8.2018.jw udzielająca Zarządowi Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. pozwolenia wodnoprawnego w ramach inwestycji pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu”.
- Zał. nr 2    Decyzja Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 3.07.2012r. znak: WOŚ.II.7322.21.4.2012.WI w punkcie 3 udzielająca pozwolenia wodnoprawnego na wprowadzanie do wód powierzchniowych ścieków opadowych i roztopowych z terenu Terminala Promowego w Świnoujściu.
- Zał. nr 3    Decyzja Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 26.08.2015r. znak: WOŚ.II.7322.28.4.2015.MU zmieniająca punkt 3 decyzji Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 3.07.2012r. znak: WOŚ.II.7322.21.4.2012.WI.
- Zał. nr 4    Decyzja Nr 7/2018 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 5.03.2018r. znak: WONS-OŚ.4211.8.2017.AC.10 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu”.
- Zał. nr 5    Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 21.03.2024r. znak: WONS-OŚ.4211.8.2017.AC.AG.13 wyrażające stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu” określone w decyzji Nr 7/2018 z dnia 5.03.2018r.
- Zał. nr 6    Decyzja Nr 7/18 Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15.02.2018r. znak: DGM.WZRMPP.3.430.9.2018.NZ.5 o pozwoleniu na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu”.
- Zał. nr 7    Decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego Nr 168/2018 z dn. 17.12.2018r. znak: AP-1.7840.1.184-4.2018.RS udzielająca pozwolenia na budowę dla zamierzenia budowlanego obejmującego: przebudowę stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu, na terenie portu morskiego, działki nr 56, 57, 116, obręb 0014 Świnoujście, działka nr 1/15 (morskie wody wewnętrzne).
- Zał. nr 8    Decyzja Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 18.03.2020r. znak: GPG-II.61501.2.19.KS o ustaleniu linii brzegu morskich wód wewnętrznych z gruntami przyległymi.
- Zał. nr 9    Wyrys z mapy ewidencyjnej – skala 1:10000
- Zał. nr 10   Wypisy i wyrisy z rejestru gruntów.

## **CZĘŚĆ GRAFICZNA**

Rys. nr 1	Mapa orientacyjna	
Rys. nr 2	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys. nr 3	Plan sytuacyjny	skala 1:500
Rys. nr 4	Przebudowa rampy stanowiska nr 4	skala 1:500
Rys. nr 5	Konstrukcja pomostu roboczego	skala 1:250
Rys. nr 6	Zakres rozbiórki konstrukcji hydrotechnicznej	skala 1:500
Rys. nr 7	Zakres rozbiórki materacy OVOLO	skala 1:500
Rys. nr 8	Rozbiórka i odtworzenie umocnienia dna	skala 1:200
Rys. nr 9	Zasięg oddziaływania urządzenia wodnego	skala 1:500
Rys. nr 10	Plan wyposażenia	skala 1:100
Rys. nr 11	Przekrój 1 - 1	skala 1:100
Rys. nr 12	Przekroje 2A - 2A, 2B - 2B	skala 1:100
Rys. nr 13	Przekroje 3A - 3a, 3B - 3B	skala 1:100
Rys. nr 14	Przekrój 4 - 4	skala 1:100
Rys. nr 15	Przekrój 5 - 5	skala 1:100

# **1. OZNACZENIE ZAKŁADU UBIEGAJĄCEGO SIĘ O WYDANIE POZWOLENIA WODNOPRAWNEGO.**

Zakładem ubiegającym się o wydanie pozwolenia wodnoprawnego jest

**Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.**

70-603 Szczecin, ul. Bytomska 7.

**ZMP SiŚ S.A. jest inwestorem planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu”.**

## **2. MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE.**

- Projekt budowlany. Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu – PROJMORS BPBM Sp. z o.o. 2018 r.
- Operat wodnoprawny. Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu – PROJMORS BPBM Sp. z o.o. 2018 r.
- Wypis i wyrys z ewidencji gruntów.
- Informacje od inwestora.

## **3. CEL I RODZAJ PLANOWANYCH DO WYKONANIA URZĄDZEŃ WONYCH.**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie urządzenia wodnego - konstrukcji hydrotechnicznej rampy wraz z niezbędnymi elementami instalacji mechanicznych, wodno-kanalizacyjnych, elektrycznych i teletechnicznych oraz budową sterowni, na stanowisku promowym nr 4 w Porcie Morskim w Świnoujściu.

Celem przebudowy jest poszerzenie rampy stanowiska, co umożliwi obsługę większych niż obecnie jednostek. Po przebudowie stanowisko promowe nr 4 dostosowane będzie do obsługi statku miarodajnego o wymiarach do  $L \times B \times T = 191 \text{ m} \times 35 \text{ m} \times 7 \text{ m}$ .

Odwodna krawędź nowej konstrukcji hydrotechnicznej (od strony toru wodnego) będzie dodatkowo pełnić rolę ścieżki cumowniczej dla małych jednostek typu „strażak” lub bunkierka.

Przebudowa urządzenia wodnego obejmować będzie:

- prace rozbiórkowe (m.in. demontaż wyposażenia stanowiska, demontaż konstrukcji łoża, częściowa rozbiórka umocnienia dna),
- rozbudowę (poszerzenie) konstrukcji hydrotechnicznej, stanowiącej łożo dla pomostu ruchomego, budowę fundamentu drogi zjazdowej, pylonów pomostu oraz elementów wyposażenia,
- montaż pomostu ruchomego o konstrukcji stalowej, szerokości 25 m i nośności 1600 kN wraz z niezbędnymi instalacjami i sterowaniem,
- odtworzenie umocnienia dna za pomocą betonu podwodnego od czoła stanowiska dodatkowo zabezpieczonego prądochronami żelbetowymi,
- montaż wyposażenia stanowiska promowego i ścieżki cumowniczej (urządzeń odbojowych, pachołów cumowniczych),
- wykonanie niezbędnej infrastruktury elektroenergetycznej, teletechnicznej oraz odwodnienia konstrukcji.

Rodzaj planowanych do **wykonania urządzeń wodnych** - w ramach przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu”, zlokalizowanego na działkach nr 56, 57, 116/1, 1/18 (Wm) obręb 0014 Warszów, obejmuje:

- **wykonanie rozbiórki części żelbetowej konstrukcji hydrotechnicznej rampy stanowiska promowego nr 4,**
- **wykonanie rozbiórki i odtworzenia umocnienia dna wokół istniejącej rampy stanowiska promowego nr 4,** w obszarze, na którym planowane jest zapuszczenie ścianki szczelnej,
- **wykonanie przebudowy konstrukcji hydrotechnicznej stanowiska promowego nr 4.**

Zgodnie z zapisami przepisu art. 389 pkt. 6 ustawy z dnia 20.07.2017r. Prawo wodne, na wykonanie urządzeń wodnych wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

Przedmiotowa inwestycja jest zlokalizowana w granicach portu morskiego w Szczecinie. Porty lub przystanie morskie, w rozumieniu ustawy z dnia 20.12.1996 r. o portach i przystaniach morskich, do obsługi statków o nośności większej niż 1.350 ton, z wyłączeniem przystani dla promów zgodnie z § 2 ust. 1 pkt. 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10.09.2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) zaliczane są do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z tym organem właściwym do wydania stosownej decyzji wodnoprawnej jest **Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Szczecinie.**

#### **4. STAN FORMALNO-PRAWNY.**

Inwestycja pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu” zlokalizowana będzie:

- w części wodnej na działce nr 1/18 obręb 0014 Warszów (Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi),
- w części lądowej na działkach nr 56, 57, 116/1 obręb 0014 Warszów (Ba – tereny przemysłowe).

Numeracja działek została ustalona w decyzji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 18.03.2020r. znak: GPG-II.61501.2.19.KS o ustaleniu linii brzegu morskich wód wewnętrznych z gruntami przyległymi (zał. nr 8). Wyrisy i wypisy z rejestru gruntów stanowią załącznik nr 9 i 10.

Lądowa część planowanej inwestycji zlokalizowana jest na terenie, dla którego obowiązują zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jednostki obszarowej V (Warszów), zatwierdzonego uchwałą nr XXX/238/2016 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 15.12.2016 r., które dołączono do wniosku o wydanie pozwolenia wodnoprawnego. Stanowisko promowe nr 4 zlokalizowane jest na obszarze oznaczonym symbolem TP.V.10. Przeznaczenie terenu określono jako tereny portów i przystani (TP). Tereny te zgodnie z zapisami MPZP przeznaczone są na cele funkcji związanych z gospodarką morską, obsługą komunikacji i transportu, składowania i przeładunków, w tym w systemie intermodalnym oraz obsługą rybołówstwa.

W szczególności dopuszczone jest lokalizowanie: obiektów budowlanych, urządzeń i obiektów służących obsłudze portu. Obszar TP.V.10 stanowi teren terminala promowego wraz z obiektami towarzyszącymi (dworzec pasażerski, obiekty odpraw, obiekty hotelowe, administracyjno-biurowe, socjalno-gospodarcze, drogi i estakady, parkingi i place manewrowe, torowiska oraz urządzenia i infrastruktura na potrzeby terminalu.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dopuszcza przebudowę nabrzeży i infrastruktury towarzyszącej, w tym w wyniku dostosowania inwestycji na terenach przyległych – morskich wodach wewnętrznych, realizowanych na podstawie odrębnych przepisów.

Planowane wykonanie urządzeń wodnych nie narusza ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W części wodnej, działka 1/18 (Wm) obręb 14 Warszów nie jest objęta miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W związku z brakiem planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, podstawę prawną lokalizacji inwestycji na tym obszarze stanowi pozwolenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. uzyskał decyzję Nr 7/18 Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15.02.2018r. znak: DGM.WZRMPP.3.430.9.2018.NZ.5 udzielającą pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu” (zał. nr 6).

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. posiada decyzję Nr 7/2018 o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 5.03.2018 r. znak: WONS-OŚ.4211.8.2017.AC.10 dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu” (zał. nr 4). W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia prowadzone są prace przygotowawcze, ale nie rozpoczęto jeszcze prac budowlano-montażowych. W związku z tym, ZMPSiŚ S.A. zwrócił się do RDOŚ w Szczecinie o przedłużenie terminu ważności decyzji środowiskowej. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wydał postanowienie z dnia 21.03.2024 r. znak: WONS-OŚ.4211.8.2017.AC.AG.13, w który wyraził stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji środowiskowej (zał. nr 5).

Wojewoda Zachodniopomorski decyzją Nr 168/2018 z dnia 17.12.2018 r. znak: AP-1.7840.1.184-4.2018.RS, udzielił Zarządowi Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. pozwolenia na budowę dla zamierzenia budowlanego na przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu, na terenie portu morskiego (zał. nr 7).

Wody opadowe z terenu Terminala Promowego w Świnoujściu odprowadzane są wylotem WD-2 do wód cieśniny Świny, zgodnie z warunkami określonymi w punkcie 3 decyzji Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 3.07.2012 r. znak: WOŚ.II.7322.21.4.2012.WI (zał. nr 2), zmienionej decyzją Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 26.08.2015 r. znak: WOŚ.II.7322.28.4.2015.MU (zał. nr 3).

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. uzyskał decyzję Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskiego z dnia 17.10.2018 r. znak: SZ.RUZ.421.40-8.2018.jw, udzielająca pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych w ramach inwestycji pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu” (zał. nr 1).

Zgodnie z przepisami ustawy Prawo wodne, pozwolenie wodnoprawne wygasa, jeżeli wnioskodawca nie rozpoczął wykonywania urządzeń wodnych w terminie 3 lat od dnia, w którym pozwolenie wodnoprawne na wykonanie tych urządzeń stało się ostateczne. W związku z tym, że ZMPSiŚ S.A. nie rozpoczął wykonywania urządzeń wodnych określonych w pozwoleniu wodnoprawnym, w terminie 3 lat, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 17.10.2018 r. znak: SZ.RUZ.421.40-8.2018.jw wygasła z mocy prawa.

Niniejszy operat wodnoprawny stanowi załącznik do wniosku o wydanie nowego pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych w ramach inwestycji pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu”.

Po zakończeniu realizacji inwestycji Wnioskodawca zobowiązany będzie do uzyskania nowego pozwolenia wodnoprawnego na usługę wodną, polegającą na odprowadzaniu wód opadowych (w tym z przebudowanego stanowiska promowego nr 4), istniejącym wylotem WD-2 do wód powierzchniowych cieśniny Świny.

## **5. RODZAJ URZĄDZEŃ POMIAROWYCH ORAZ ZNAKÓW ŻEGLUGOWYCH.**

### **Urządzenia pomiarowe.**

W związku z zamierzonym korzystaniem z wód, nie zachodzi potrzeba budowy urządzeń pomiarowych.

### **Znaki żeglugowe.**

Istniejące stanowisko promowe nr 4 posiada oznakowanie nawigacyjne w postaci czerwonego światła, usytuowanego w narożniku odwodnym rampy.

Zgodnie z ustaleniami analizy nawigacyjnej projektuje się przeniesienie obecnego oznakowania nawigacyjnego, na narożnik nowej konstrukcji. Konstrukcja, wyposażenie i charakterystyka światła pozostają niezmienione.

Podczas prac z użyciem sprzętu pływającego akwen będzie oznakowany żółtymi pławami w sposób dostosowany do harmonogramu prac i jak najmniej utrudniający żeglugę na akwencie. W nocy pławy będą oświetlone.

Ilość, pozycje pław oraz wszelkie zmiany wynikające z postępu robót Wykonawca będzie każdorazowo uzgadniać z Kapitanatem Portu Świnoujście.

## **6. RODZAJ I ZASIĘG ODDZIAŁYWANIA PLANOWANYCH DO WYKONANIA URZĄDZEŃ WODNYCH.**

Rodzaj i zasięg oddziaływania planowanej przebudowy stanowiska promowego nr 4 na środowisko wodne przedstawiono w tabeli nr 1.

Tabela nr 1



## Rodzaj i zasięg oddziaływania planowanych do wykonania urządzeń wodnych

Rodzaj oddziaływania	Występowanie oddziaływania	Zasięg oddziaływania	Uwagi
Zajęcie części akwenu cieśniny Świny	Etap realizacji i eksploatacji inwestycji	Akwenu o pow. ok. 0,14 ha	Na etapie realizacji przedsięwzięcia powierzchnia zajęcia akwenu wyniesie ok. 0,5 ha.
Zanieczyszczenie dna akwenu odpadami podczas prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych	Etap realizacji inwestycji	Bezpośrednie sąsiedztwo prowadzenia prac	Po zakończeniu prac Inwestor zobowiązany będzie do usunięcia wszystkich zanieczyszczeń z dna akwenu i przedstawienia atestu czystości dna.
Wzrost ilości zawiesin w wodzie podczas rozbiórki umocnienia dna i wykonywania prac kafarowych	Etap realizacji inwestycji	lokalny, krótkotrwały	
Odprowadzanie wód opadowych z rampy stanowiska nr 4 do kanalizacji deszczowej Terminalu Promowego	Etap eksploatacji		Wody opadowe z rampy stanowiska nr 4 odprowadzane będą do istniejącej kanalizacji deszczowej.  Wylot kanalizacji deszczowej zlokalizowany jest w nabrzeżu stanowiska promowego nr 4 (poza terenem objętym analizowanym przedsięwzięciem).

Zasięg oddziaływania planowanych do wykonania urządzeń wodnych nie wykracza poza działki, na których realizowana będzie inwestycja.

Zasięg oddziaływania planowanych do wykonania urządzeń wodnych w formie graficznej, przedstawiono na rys. nr 6.

## 7. STAN PRAWNY NIERUCHOMOŚCI USYTUOWANYCH W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANYCH DO WYKONANIA URZĄDZEŃ WODNYCH.

Stan prawny nieruchomości usytuowanych w zasięgu oddziaływania planowanych do wykonania urządzeń wodnych opisuje tabela nr 2.

Wyrisy i wypisy z rejestru gruntów stanowi załącznik nr 9 i 10.

Tabela nr 2

Stan prawny nieruchomości w zasięgu oddziaływania

Nr działki obręb 0014 Warszów	Właściciel /użytkownik lub inne	Użytek	Powierzchnia [ha]
1/18	własność: Skarb Państwa – Prezydent Miasta Świnoujście, trwały zarząd: Państwowa jednostka organizacyjna bez osobowości prawnej - Urząd Morski w Szczecinie	Ba – tereny przemysłowe  Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	0,2131  104,1551

Nr działki obręb 0014 Warszów	Właściciel /użytkownik lub inne	Użytek	Powierzchnia [ha]
	70-207 Szczecin, pl. Batorego 4		
56	właściciel: Skarb Państwa,	Ba – tereny przemysłowe	0,1722
57	użytkowanie wieczyste: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	Ba – tereny przemysłowe	0,9572
116/1	70-603 Szczecin, ul. Bytomska 7	Ba – tereny przemysłowe	1,4581

Powierzchnia zajęcia terenu pod przebudowę Stanowiska Promowego nr 4 wynosi około 1,5 ha, w tym na morskich wodach wewnętrznych około 0,5 ha. Powierzchnia terenu pod konstrukcję hydrotechniczną wyniesie około 0,14 ha.

## 8. OBOWIĄZKI UBIEGAJĄCEGO SIĘ O POZWOLENIE WODNOPRAWNE W STOSUNKU DO OSÓB TRZECICH.

Do podstawowych obowiązków uzyskującego pozwolenie wodnoprawne należy:

- przed rozpoczęciem inwestycji
  - uzyskanie zgody Urzędu Morskiego w Szczecinie na zajęcie akwenu dla realizacji planowanego przedsięwzięcia,
- podczas realizacji inwestycji:
  - odpowiednie oznakowanie akwenu, na którym prowadzone będą prace budowlane,
  - zapobieganie przedostawaniu się do wód powierzchniowych substancji ropopochodnych pochodzących z maszyn i urządzeń budowlanych oraz niezwłoczne usuwanie wszelkich zanieczyszczeń z powierzchni wody,
  - zagospodarowanie powstających odpadów zgodnie z ustawą o odpadach,
  - usunięcie z dna akwenu zanieczyszczeń po zakończeniu robót i przedstawienie atestu czystości dna wykonanego przez nurka,
- w trakcie eksploatacji urządzenia wodnego
  - utrzymywanie w należyтым stanie technicznym obiektów budowlanych (nabrzeża) oraz urządzeń i sieci,
  - poddawanie obiektów budowlanych (w tym projektowanych konstrukcji hydrotechnicznych) kontroli okresowej, zgodnie z ustawą Prawo budowlane.

Biorąc pod uwagę lokalizację przebudowywanego stanowiska promowego, nie nakłada się na ubiegającego się o wydanie pozwolenia wodnoprawnego innych obowiązków w stosunku do osób trzecich.

## 9. OPIS I LOKALIZACJA URZĄDZENIA WODNEGO.

### 9.1. Lokalizacja.

Stanowisko promowe nr 4 stanowi część Terminalu Promowego Świnoujście, zlokalizowanego na wschodnim brzegu Świny, na wyspie Wolin w portowo-przemysłowej dzielnicy Świnoujścia.

Stanowisko promowe nr 4 usytuowane jest pomiędzy stanowiskami promowymi nr 3 i nr 5 i graniczy:

- od strony północnej z wodami cieśniny Świny,
- zachodniej z wodami cieśniny Świny i dalej z terenem Portu Wojennego Świnoujście,
- od strony południowej z terenami Terminala promowego w Świnoujściu,
- od strony wschodniej z bocznicą kolejową.

Najbliższa zabudowa mieszkaniowa skupiona jest w dzielnicy Warszów, zlokalizowanej w odległości ok. 650 m w kierunku wschodnim od miejsca planowanej inwestycji (ul. Okólna).

Inwestycja pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu” zlokalizowana będzie:

- w części wodnej na działce nr 1/18 (Wm) obręb 0014 Warszów,
- w części lądowej na działkach nr 56, 57, 116/1 obręb 0014 Warszów.

### 9.2. Stan istniejący.

Stanowisko promowe nr 4 o konstrukcji płytowej typu ciężkiego, przeznaczone jest do obsługi promów pasażersko-samochodowych typu ro-pax (prom pasażersko-samochodowy o zwiększonej przestrzeni ładunkowej i zmniejszonej powierzchni pomieszczeń dla pasażerów; pasażerowie to głównie kierowcy ciężarówek i pojazdów przewożonych promem). Stanowisko wyposażono w ruchomy pomost samochodowy oraz ruchomy pomost galeria – prom.

Na stanowisku przeładowywane są głównie samochody ciężarowe i naczepy drogowe, ruch pasażerski stanowi niewielki procent działalności eksploatacyjnej.

Obecnie stanowisko promowe nr 4 obsługuje dwa statki typu ro-pax – Gryf i Galileusz na połączeniu promowym do portu Trelleborg.

Parametry techniczne stanowiska promowego nr 4 - **stan istniejący**:

- długość: 204 m
- szerokość łóża pomostu ruchomego: 15 m
- szerokość gabarytowa stalowej płyty pomostu ruchomego: 14,8 m
- długość gabarytowa stalowej płyty pomostu ruchomego: 15 m
- rzędne korony oczepu nabrzeża i łóża + 2 m Kr
- głębokość techniczna przy nabrzeżu: - 9,5 m.

Stanowisko wyposażone jest w m.in. pachoły cumownicze, system odbojowy, drabinki, punkty poboru energii elektrycznej, studzienki energii elektrycznej, światło

nawigacyjne, punkty poboru wody pitnej, gniazda telefoniczne, przyłącza zrzutu ścieków sanitarnych, przyłącza zrzutu wód zęzowych, włazy kontrolne. Dno wzdłuż stanowiska zostało umocnione za pomocą materaców OVOLO. Są to powłoki tekstylne przeszywane, ułożone na dnie akwenu, do których wpompowano beton.

Konstrukcja hydrotechniczna rampy stanowiska promowego nr 4, której przebudowa jest przedmiotem niniejszego opracowania, zlokalizowana jest na działce nr 56 obręb 0014 Warszów.

Zagospodarowanie rejonu stanowiska promowego nr 4 przedstawiono na poniższej fotografii.



Zagospodarowanie Terminalu Promowego w Świnoujściu

(źródło: strona internetowa Terminalu Portowego Świnoujście [www.sft.pl](http://www.sft.pl))

### 9.3. Stan projektowany.

Przebudowa stanowiska promowego nr 4 ma na celu zachowanie dotychczasowej jego funkcji – obsługi promów pasażersko-samochodowych typu ro-pax, przy jednoczesnym zwiększeniu parametrów związanych z nośnością i zwiększeniem geometrii ruchomego pomostu samochodowego, stanowiącego główne wyposażenie projektowanej konstrukcji.

Ze względu na wysokość konstrukcji uchylnego pomostu, istniejące łóże zostanie rozebrane, a w jego miejscu posadowiona zostanie nowa konstrukcja obniżona w stosunku do stanu istniejącego. Nowa konstrukcja stanowiska znajdować się będzie częściowo w miejscu obecnej konstrukcji, a częściowo na wodach morskich (szerokość zajęcia obszarów wodnych do około 10 m).

Projektowane stanowisko będzie wyposażone w pomost uchylny o wymiarach ~25,0 x 23,0 m pozwalający na rozładunek i załadunek cumujących promów.

Odwodna krawędź konstrukcji hydrotechnicznej (od strony toru wodnego) pełnić będzie funkcję linii cumowniczej dla niewielkich jednostek typu „strażak” lub bunkierka (tak jak obecnie).

Przebudowana konstrukcja hydrotechniczna rampy stanowiska promowego nr 4, zlokalizowana będzie na działkach nr 56 (działka lądowa) obręb 0014 Warszów i nr 1/18 obręb 0014 Warszów (działka wodna – akwen Świny).

Plan zagospodarowania rampy stanowiska promowego nr 4 po przebudowie przedstawiono na rysunku nr 3, a przekroje charakterystyczne konstrukcji – na rysunkach nr 11 ÷ 15.

Zakres prac związanych z realizacją przedsięwzięcia obejmuje:

- 1) prace rozbiórkowe:
  - demontaż istniejącej rampy i wyposażenia stanowiska,
  - demontaż żelbetowej nadbudowy łoża,
  - częściowa rozbiórka umocnienia dna z materacy OVOLO (jedynie w miejscach, w których posadowiona zostanie ścianka szczelna lub pale),
- 2) rozbudowę (poszerzenie) konstrukcji hydrotechnicznej, stanowiącej łożo dla pomostu ruchomego:
  - palowanie w postaci nowej ścianki szczelnej i pali stalowych na wodzie i pali przemieszczeniowych pod: oczep kotwiący, pylony, łożo i fundamenty drogi zjazdowej z rampy,
  - wykonanie oczepu kotwiącego dla projektowanej ścianki szczelnej,
  - rozbiórka istniejącej konstrukcji z jednoczesnym kotwieniem ścianki szczelnej do istniejących i nowych oczepów kotwiących,
  - wykonanie zasypu pomiędzy nową a istniejącą ścianką szczelną,
  - wykonanie nadbudowy żelbetowej oraz drogi zjazdowej,
- 3) odtworzenie istniejącego umocnienia dna przy nowo wykonanej ściance szczelnej,
- 4) montaż pomostu ruchomego o konstrukcji stalowej, szerokości 25 m i nośności 1600 kN wraz z instalacjami, sterowaniem (dostarczony w całości na miejsce budowy),
- 5) montaż wyposażenia stanowiska promowego (urządzeń odbojowych, pachołów cumowniczych),
- 6) wykonanie niezbędnej infrastruktury elektroenergetycznej, teletechnicznej oraz odwodnienia konstrukcji hydrotechnicznej wraz z nawierzchnią drogową.

#### **9.3.1. Wykonanie rozbiórki części żelbetowej konstrukcji hydro-technicznej rampy stanowiska promowego nr 4.**

W ramach przebudowy przewiduje się wykonanie rozbiórki części żelbetowej konstrukcji obejmującej:

- całkowity demontaż istniejącego pomostu ruchomego wraz z urządzeniami towarzyszącymi, tj. stalowymi konstrukcjami wsporczymi, urządzeniami mechanicznymi i instalacjami służącymi do ich obsługi,
- demontaż wyposażenia stanowiska w postaci: pachołów, drabinek, odbojnic, barier ochronnych i bariery drogowej, światła nawigacyjnego, rozdzielnic elektrycznych,
- rozbiórkę nawierzchni rampy stanowiska promowego nr 4, w obszarze planowanych prac.

- całkowity demontaż żelbetowej nadbudowy łoża oraz usunięcie istniejącego zasypu za istniejącą ścianką szczelną do poziomu posadowienia projektowanej płyty żelbetowej nowego łoża;

Rozbiórce podlegają również elementy rusztu palowego oraz ścianka szczelna. Istniejący układ pali zostanie częściowo wykorzystany do posadowienia nowej nadbudowy konstrukcji hydrotechnicznej.

- częściową rozbiórkę istniejącej nadbudowy stanowiska na długości do załamania linii odwodnej oraz na długości około 20,0 m za załamaniem.

Rozbiórce podlega żelbetowy oczep wraz z płytą oraz istniejący blok kotwiący na istniejącym koźle palowym.

Parametry przeznaczonego do rozbiórki łoża stanowiska promowego nr 4:

- szerokość całkowita łoża pomostu ruchomego 15 m
- długość całkowita łoża pomostu ruchomego 13,5 m
- rzędna korony oczepu łoża +2,0 m Kr
- głębokość techniczna prze rampie nabrzeża -9,5 m Kr
- konstrukcja: żelbetowa, wsparta na palach i ścianie szczelnej.

Współrzędne geodezyjne w układzie odniesienia PL-ETRF2000 zakresu rozbiórki konstrukcji hydrotechnicznej przedstawiono w tabeli nr 3, a lokalizację punktów – na rys. nr 6.

Tabela nr 3

Współrzędne geodezyjne urządzenia wodnego

Symbol punktu	X	Y
1	5974755,32	5451217,61
2	5974793,40	5451237,04
3	5974735,41	5451220,53
4	5974738,48	5451240,29
5	5974766,42	5451236,05
6	5974761,54	5451245,47
7	5974772,39	5451251,93
8	5974769,69	5451257,13
9	5974778,75	5451261,83
10	5974779,91	5451259,58
11	5974781,55	5451260,42

### 9.3.2. Wykonanie rozbiórki i odtworzenia umocnienia dna wokół istniejącej rampy stanowiska promowego nr 4.

Wykonanie przebudowy rampy stanowiska promowego nr 4 wymaga uprzedniego usunięcia (rozbiórki) umocnienia dna wokół istniejącej rampy, w obszarze, w którym planowane jest zapuszczenie ścianki szczelnej oraz pali pod nową konstrukcję.

Umocnienie dna wokół rampy stanowiska promowego nr 4 zostało wykonane w postaci tzw. Materacy OVULO, czyli powłok tekstylnych przeszzywanych, do których wpompowano beton. Powierzchnia dna do demontażu ok. 380 m<sup>2</sup>.

Rozbiórka umocnienia dna polegać będzie na:

- rozcięciu tekstylnej powłoki materacy wzdłuż linii wyznaczającej zakres planowanych robót hydrotechnicznych,
- usunięciu materacy OVULO z obszaru planowanych robót, przy użyciu dźwigu lub koparki.

Po zakończeniu przebudowy rampy stanowiska promowego nr 4, zdemontowane umocnienie dna odtworzone będzie za pomocą dopasowanych koszy gabionowych lub betonem podwodnym. Wzdłuż ścianki szczelnej od czoła stanowiska przewiduje się wykonanie żelbetowych prądochronów zabezpieczających umocnienie dna przed oddziaływaniem strumieni zaśrubowych cumujących statków.

Współrzędne geodezyjne w układzie odniesienia PL-ETRF2000 zakresu rozbiórki materacy OVULO przedstawiono w tabeli nr 4, a lokalizację punktów – na rys. nr 7.

Tabela nr 4

Współrzędne geodezyjne urządzenia wodnego

Symbol punktu	X	Y
1	5974755,18	5451217,56
2	5974769,52	5451215,32
3	5974795,83	5451229,02
4	5974792,29	5451235,92
5	5974794,76	5451237,12
6	5974791,24	5451243,78
7	5974788,85	5451242,54
8	5974782,39	5451255,16
9	5974784,72	5451256,34
10	5974782,40	5451260,81
11	5974778,02	5451258,51
12	5974789,77	5451235,78

### **9.3.3. Wykonanie przebudowy konstrukcji hydrotechnicznej stanowiska promowego nr 4.**

Przebudowa konstrukcji hydrotechnicznej obejmować będzie poszerzenie tzw. łoża, na którym zainstalowany będzie ruchomy stalowy pomost, umożliwiający komunikację pomiędzy lądem a pokładem cumujących promów (lub innych jednostek).

Podstawową funkcją łoża jest zabudowa przestrzeni pod projektowanym pomostem ruchomym oraz przenoszenie obciążeń poziomych od parcia gruntu z projektowanej palościanki na ruszt palowy.

#### **Łoże.**

Łoże stanowić będzie żelbetowa płyta o szerokości 25 m, długości 23 m i grubości 0,6 m, posadowiona na:

- istniejącej ścianie szczelnej i palach,
- projektowanej stalowej palościanie szczelnej, wbitej równolegle do istniejącej ścianki szczelnej od strony czoła stanowiska (w odległości ok. 1,3 m) oraz od strony toru wodnego (w odległości ok. 10 m); korona palościanki ujęta będzie oczepem żelbetowym stanowiącym przedłużenie płyty łoża,
- palach stalowych wbitych w dno akwenu, w obszarze pomiędzy nową i starą ścianką szczelną (pod projektowane łoże, pylon odwodny oraz sekcje pod zjazd z pomostu ruchomego),
- palach wierconych z iniekcją, wykonanych z łądu (pod projektowaną belką odlądową, projektowanym pylonem odlądowym oraz pod sekcjami pod zjazdem z pomostu ruchomego).

Płyta łoża znajdować się będzie częściowo pod wodą; rzędna korony od strony odlądowej, w miejscu połączenia z pomostem uchylnym wynosi +2,90 m, a od strony odwodnej – 1,35 m. Po obu stronach płyty łoża, od strony odlądowej i odwodnej, wykonane zostaną żelbetowe pylony (po 2 z każdej strony), na których osadzona będzie stalowa konstrukcja wsporcza.

#### **Pomost ruchomy.**

Pomost przeznaczony będzie do obsługi pojazdów kołowych, które poruszać się będą między promem zacumowanym przy nabrzeżu stanowiska promowego nr 4, a drogami wewnętrznymi na terenie Terminalu. Po pomoście będą mogły poruszać się pojazdy ciężarowe oraz osobowe.

Pomost ruchomy będzie konstrukcją stalową o następujących parametrach:

- |  |                |
|--|----------------|
| - szerokość użytkowa od strony nabrzeża          | ok. 24 m       |
| - szerokość użytkowa w części dziobowej          | ok. 25 m       |
| - długość  | ok. 23 m       |
| - neutralne położenie krawędzi przedniej pomostu | ok. +2,90 m.Kr |
| - minimalne położenie pomostu                    | ok. +0,98 m.Kr |
| - maksymalne położenie pomostu                   | ok. +5,09 m.Kr |
| - nośność pomostu                                | 160 ton.       |



Pomost połączony będzie z częścią żelbetową przy pomocy łożysk sferycznych pod konstrukcją rampy. Na połączeniu pomostu z ładem umieszczone zostaną klapy wjazdowe zamocowane przegubowo do belki poprzecznej pomostu. Przed wjazdem na pomost zainstalowana będzie sygnalizacja świetlna i szlaban drogowy.

Pomost ruchomy będzie wyposażony w mechanizmy hydrauliczne przeznaczone do ryglowania oraz podnoszenia pomostu. Napęd pomostu ruchomego stanowić będzie hydrauliczny zespół siłowników umieszczony na żelbetowych pylonach i stalowej konstrukcji wsporczej. W celu umożliwienia przeglądu siłowników znajdujących się na pylonach zostaną zaprojektowane i wykonane pomosty robocze o konstrukcji stalowej.

Mechanizm ryglowania pomostu będzie się składał z sworznia ryglującego, blachy ryglowej umożliwiającej 8 położen roboczych, a także mechanizmu hydraulicznego (cylindrów hydraulicznych o odpowiednim skoku z tłoczyskiem i z urządzeniem pomiarowym). Po podniesieniu na odpowiednią wysokość rampa klinowana będzie za pomocą rygli zainstalowanych w słupach podpór (blokowanie automatyczne). Cylindry podnoszące wyposażone będą w zawory hamulcowe sterowane hydraulicznie, zabezpieczające przed niekontrolowanym samoczynnym opadaniem pomostu.

### **Sterownia.**

Sterowanie pomostem ruchomym odbywać się będzie w budynku/kiosku sterowni zlokalizowanym na odlądowym nabrzeżu stanowiska promowego. Sterownia przeznaczona będzie do obsługi:

- ruchomego pomostu (operacje opuszczania i podnoszenia pomostu),
- systemu zapór drogowych przy wjeździe na pomost,
- sygnalizacji świetlnej,
- wszelkich rozwiązań automatycznych.

Sterownię zaprojektowano jako kontener systemowy o wym. 2,5m x 3m, posadowiony na stalowo-żelbetowej konstrukcji, usytuowanej obok pylonów odlądowych; dojście do obiektu zapewnione będzie poprzez schody i pomost stalowy.

### **Wyposażenie rampy stanowiska promowego.**

Wyposażenie przebudowanej rampy stanowiska promowego nr 4 stanowić będą:

- pachoty cumownicze o nośności 900kN po obu stronach pomostu ruchomego,
- pachoty cumownicze o nośności 100kN od strony toru wodnego do obsługi małych jednostek typu „strażak” lub „bunkierka”,
- odbojnice,
- światło nawigacyjne w narożniku konstrukcji hydrotechnicznej od strony toru wodnego,
- drabinki wyjściowe i sprzęt ratunkowy (koło ratunkowe i bosak).

### **Parametry techniczne stanowiska promowego nr 4 - po przebudowie:**

- długość stanowiska promowego 204 m
- parametry żelbetowego łoża pomostu ruchomego
  - szerokość całkowita łoża pomostu ruchomego 25 m

- szerokość użytkowa łoża pomostu ruchomego 24 m
- długość całkowita łoża pomostu ruchomego 23 m
- rzędna korony płyty łoża -1,35 ÷ +2,90 m n.p.m.
- parametry stalowego pomostu ruchomego:
  - szerokość użytkowa od strony nabrzeża ok. 24 m
  - szerokość użytkowa w części dziobowej ok. 25 m
  - długość ok. 23 m
  - neutralne położenie krawędzi przedniej pomostu ok. +2,90 m.Kr
  - minimalne położenie pomostu ok. +0,98 m.Kr
  - maksymalne położenie pomostu ok. +5,09 m.Kr
  - nośność pomostu 160 ton
- rzędne korony oczepu nabrzeża + 2,0 m.Kr
- rzędne korony na zjeździe z pomostu ruchomego + 2,9 m.Kr
- głębokość techniczna przy nabrzeżu - 9,5 m Kr
- głębokość dopuszczalna przy nabrzeżu - 10,5 m Kr
- obciążenie użytkowe na zjeździe z rampy i na placu manewrowym 30kN/m<sup>2</sup>
- obciążenie użytkowe ścieżki cumowniczej 5kN/m<sup>2</sup>
- wyposażenie: urządzenia cumownicze i odbojowe, drabinki wyjściowe, sprzęt ratunkowy, instalacje elektryczne (w tym m.in. światło nawigacyjne) i teletechniczne, instalacje wodno-kanalizacyjne, instalacja do poruszania pomostem,
- konstrukcja: konstrukcja żelbetowa, wsparta na palach i ścianie szczelnej, ze stalowym pomostem ruchomym oraz umocnieniem dna wzdłuż nabrzeża.

Warunki wykonania przebudowy nabrzeża:

- wykonanie prac rozbiórkowych,
- wykonanie prac budowlanych,
- usunięcie wszelkich zanieczyszczeń z dna po zakończeniu robót i przedstawienia atestu czystości dna.

Współrzędne geodezyjne w układzie odniesienia PL-ETRF2000 przebudowanej konstrukcji hydrotechnicznej przedstawiono w tabeli nr 5, a lokalizację punktów – na rysunku nr 4.

Tabela nr 5

Współrzędne geodezyjne urządzenia wodnego

Symbol punktu	X	Y
1	5974781,60	5451260,44
2	5974795,48	5451233,68

Symbol punktu	X	Y
3	5974793,87	5451232,68
4	5974795,80	5451228,95
5	5974769,54	5451215,32
6	5974735,41	5451220,53

## 10. CHARAKTERYSTYKA WÓD OBJĘTYCH POZWOLENIEM WODNOPRAWNYM.

Charakterystykę wód objętych pozwoleniem wodnoprawnym omówiono na podstawie *Dokumentacji hydrologicznej starorzecza Mulnik w części położonej na Wyspie Uznam określającej zasięg strefy ochronnej projektowanego ujęcia wody powierzchniowej*, autorstwa: mgr inż. Zenona Wiśniowskiego, dr inż. Małgorzaty Pluty, mgr inż. Ryszarda Hoca (Szczecin, 2018 r.).

### 10.1. Charakterystyka hydrograficzna.

Stanowisko promowe nr 4 zlokalizowane jest na wschodnim brzegu cieśniny Świny, na wyspie Wolin. Świna jest najkrótszą z cieśnin (obok Piany i Dziwny) łączących Zalew Szczeciński z Zatoką Pomorską. Przepływ wód pomiędzy Zalewem Szczecińskim a Zatoką Pomorską odbywa się zasadniczo w kierunku z południa na północ, ale jego intensywność zależy od wielu zjawisk (w tym kierunku i siły wiatru), toteż często dochodzi do tzw. "cofki", czyli podnoszenia się stanu wód w korycie Świny i akwenach przyległych, a nawet do odwrócenia jej prądu i wlewów wód bałtyckich do Zalewu. Zalew Szczeciński oddzielony jest od Zatoki Pomorskiej wyspami Uznam i Wolin i łączy się z morzem za pomocą trzech wąskich i wydłużonych cieśnin: Piany (Peeneström) na zachodzie, Świny pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz Dziwny na wschodzie. Poprzez cieśniny te odbywa się dwukierunkowa wymiana wód pomiędzy zalewem a morzem. Ruch wody w cieśninach ma cechy pulsacji o różnej częstotliwości. W ujściowym odcinku Piany zmiany kierunku przepływu są częste i równomiernie rozłożone w ciągu roku. W cieśninie Świny w sezonie jesienno-zimowym przepływy charakteryzują się dużą częstością zmian, zaś w sezonie wiosenno-letnim występują dłuższe okresy ciągłego odpływu wód z zalewu do morza, z rzadka przerywane napływami. W cieśninie Dziwny, w ciągu całego roku obserwuje się wyraźną przewagę odpływu wody w kierunku morza. Obecnie głównym połączeniem Zalewu Szczecińskiego z Bałtykiem jest cieśnina Świny, którą biegnie tor wodny Świnoujście-Szczecin. Szacuje się, że Świną odpływa łącznie ok. 75% wody z Zalewu, Pianą – ok. 15% i najmniej Dziwną – ok. 10%. Świna jest najkrótszą - o długości 18,94 km - z trzech cieśnin łączących Zalew Szczeciński z Bałtykiem, ale równocześnie najgłębszą. Średnia jej głębokość wynosi 4,3 m. Od strony Zalewu Świna tworzy deltę wsteczną z porośniętych trzciną wysp, z których największą jest Wielki Krzek. Północna część Świny – od północnego krańca Kanału Mielińskiego do ujścia do Zatoki Pomorskiej – jest częścią toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Tor wodny Świnoujście-Szczecin biegnie początkowo starym korytem Świny (Kanał Zbiorczy), następnie dwoma przekopami przecinającymi wyspę Uznam tj. Kanałem Mielińskim i Kanałem Piastowskim, dalej – głęboką rynną przez Zalew i wchodzi w ujściowy odcinek Odry. Całkowita długość toru wodnego wynosi 67,7 km, licząc od główek falochronu w Świnoujściu w kierunku południowym.

## 10.2. Charakterystyka hydrologiczna.

Stany i przepływy wody w cieśninie Świny kształtowane są z jednej strony przez poziom wody w morzu i wiatry, zaś z drugiej przez dopływ wód ze zlewni Odry. Równoczesne nakładanie się wpływów odmorskich i spływu wód ze zlewni Odry sprawia, że na obszarze ujścia Odry nie można mówić o wzajemnej zależności pomiędzy stanami wody a przepływami, jaka ma miejsce w górnych i środkowych biegach rzek.

Charakterystyka hydrologiczna estuarium Odry – a więc i cieśniny Świny – opierać się może więc jedynie na stanach wody, a nie na przepływach. Ostatnim wodowskazem na Odrze, dla którego – w oparciu o krzywą związku stan-przepływ (tzw. krzywą konsumcyjną) – określane są przepływy w rzece są Gozdowice, oddalone od morza o ok. 150 km. Poniżej tego przekroju natężenie przepływu w Odrze, na Zalewie Szczecińskim i w cieśninach może być określone jedynie za pomocą obliczeń symulacyjnych na modelach hydrodynamicznych.

Zbiorcze zestawienie charakterystycznych rocznych stanów wody w Świnoujściu wyznaczonych dla wielolecia 1948 ÷ 2006 podaje tabela nr 6. W tabeli tej dodatkowo przedstawiono rzędne wody odniesione do poziomu morza w Kronsztadzie odpowiadające określonym stanom charakterystycznym.

Tabela nr 6

Charakterystyczne stany wody dla stacji wodowskazowej Świnoujście z wielolecia 1948 ÷ 2006 oraz odpowiadające im rzędne zwierciadła wody wzgl. Kr

Charakterystyczne stany wody		H [cm]	Z [m wzgl. Kr]
absolutne maksimum		696 (10.02.1874)	1,88
maksymalny	WWW	669 (4.11.1995)	1,61
średni wysoki	SWW	598	0,90
średni	SSW	499	-0,09
średni niski	SNW	420	-0,88
minimalny	NNW	366 (18.10.1967)	-1,42
absolutne minimum		366 (18.10.1967)	-1,42

## 10.3. Warunki przepływu wód w cieśninie Świny.

Głównymi czynnikami kształtującymi warunki przepływu wód w cieśninie Świny są: wielkość i charakter dopływów rzecznych do Zalewu Szczecińskiego i zmiany poziomu morza w Zatoce Pomorskiej oraz oddziaływanie wiatru nad tymi akwenami. Mniejsze znaczenie mają krótkookresowe spiętrzenia anemobaryczne, pływy morskie i sejsze, prądy gęstościowe oraz działalność człowieka.

Złożoność wzajemnych relacji pomiędzy tymi czynnikami oraz skomplikowany układ hydrograficzny cieśniny sprawiają, że określenie warunków przepływu w poszczególnych jej przekrojach wymaga zaangażowania odpowiednich modeli hydraulicznych lub numerycznych.

Znaczącą wielkością decydującą o dynamice przepływów w cieśninie jest wielkość i kierunek różnicy poziomów wody (spadu) pomiędzy jej końcami. Wyniki wieloletnich

obserwacji prowadzonych w cieśninie Świny wskazują, że częstotliwość pojawiania się w niej spadów dodatnich (odpływ do morza) jest większa niż ujemnych (napływ od strony morza do Zalewu) i wynosi 56÷64%. W poszczególnych latach, stosunek odpływu i napływu w cieśninie uzależniony jest przede wszystkim od wielkości sumarycznego dopływu z góry zlewni Odry. Wysokie przepływy towarzyszące wezbraniom na Odrze znajdują swoje odzwierciedlenie w zahamowaniu napływu wód z morza do Zalewu po około 1÷2 miesiącach.

Jednym z podstawowych wskaźników opisujących warunki przepływu wód w cieśninie Świny są rozkłady prędkości. Wskazują one na występowanie we wszystkich kanałach cieśniny Świny (tj. Kanał Zbiorczy, Boczna Świna, Kanał Mieliński, Kanał Piastowski, Stara Świna) przepływów warstwowych: zarówno w pionie (różne kierunki w warstwie przydennej powierzchniowej), jak i w planie (przeciwnie kierunki przy brzegach). Zmiany prędkości mają zazwyczaj charakter oscylacyjny o okresach od kilku minut do półdobowych i dobowych, a nawet i dłuższych. Oscylacjom krótkookresowym towarzyszą nieduże zmiany prędkości, natomiast podczas oscylacji dłuższych, trwających co najmniej 12 godzin, zmiany prędkości są większe i dochodzą do 60 cm/s.

W warunkach ruchu ustalonego przy najczęściej występujących w cieśninie Świny spadach (od -4 cm do +5 cm) natężenia przepływu kształtują się następująco:

- w Kanale Zbiorczym: od ok. -400 m<sup>3</sup>/s do ok. 550 m<sup>3</sup>/s
- w Bocznej Świnie: od ok. -200 m<sup>3</sup>/s do ok. 250 m<sup>3</sup>/s
- w Kanale Mielińskim: od ok. -280 m<sup>3</sup>/s do ok. 320 m<sup>3</sup>/s
- w Kanale Piastowskim: od ok. -320 m<sup>3</sup>/s do ok. 350 m<sup>3</sup>/s
- w Starej Świnie: od ok. -160 m<sup>3</sup>/s do ok. 200 m<sup>3</sup>/s.

Natomiast przy spadach najwyższych osiągających 1,0 m, szacowane przepływy mogą wynosić:

- w Kanale Zbiorczym: ok. 3600 m<sup>3</sup>/s w przypadku odpływu do morza  
ok. -3600 m<sup>3</sup>/s w przypadku napływu do zalewu,
- w Bocznej Świnie: ok. 1700 m<sup>3</sup>/s w przypadku odpływu do morza  
ok. -1700 m<sup>3</sup>/s w przypadku napływu do zalewu,
- w Kanale Mielińskim: ok. 2300 m<sup>3</sup>/s w przypadku odpływu do morza  
ok. -2350 m<sup>3</sup>/s w przypadku napływu do zalewu
- w Kanale Piastowskim: ok. 2400 m<sup>3</sup>/s w przypadku odpływu do morza  
ok. -2600 m<sup>3</sup>/s w przypadku napływu do zalewu
- w Starej Świnie: ok. 1500 m<sup>3</sup>/s w przypadku odpływu do morza  
ok. -1400 m<sup>3</sup>/s w przypadku napływu do zalewu.

W cieśninie Świny charakterystyczne jest występowanie przepływów dwukierunkowych i dwuwarstwowych, w których następuje mieszanie się słodkich wód pochodzących głównie ze zlewni rzeki Odry z zasolonymi wodami Bałtyku. Po silnych wezbraniach sztormowych, gdy występują gwałtowne napływy wody słonej z morza

poprzez cieśninę Świny aż do Zalewu Szczecińskiego, w głębszych partiach toru wodnego notuje się zasolenie wód odpowiadające zasoleniu wód Zatoki Pomorskiej tj. 5÷7‰. Również w sytuacjach, gdy nie występują napływy z morza, w dolnych warstwach Świny i toru wodnego Świnoujście-Szczecin zalega woda o znacznym zasoleniu.

#### 10.4. Budowa geologiczna i warunki hydrogeologiczne.

Jedynym zbiornikiem słodkich wód podziemnych pod wyspami Uznam i Wolin jest nieciągła warstwa glacialnych utworów holoceno - plejstoceno.

Jest ona zasilana przez wody opadowe od góry, a w przypadku nadmiernej eksploatacji wód słodkich, przez słone wody kredowe od dołu. Zasilanie poziomu wodonośnego odbywa się głównie w półroczu zimowym (od połowy września do stycznia), a następnie do kwietnia utrzymuje się równowaga między zasilaniem a odpływem. Letnia pora roku jest okresem drenażu wód podziemnych, a przy jego zbieżności z wysokim stanem zasolonych wód powierzchniowych przedostają się one do warstwy wodonośnej.

#### 10.5. Jakość wód.

Wody portowe w Porcie Morskim w Świnoujściu poddawane są regularnym badaniom. W tabeli nr 7 zestawiono wyniki jakości wód wykonane w latach 2022 - 2023:

- w Basenie Bałtyckim (w odległości ok. 800 m w kierunku południowym od stanowiska promowego nr 4),
- w Basenie Trymerskim (w odległości ok. 2,25 km w kierunku północnym od stanowiska promowego nr 4).

Tabela nr 7

Wyniki badań wód portowych w rejonie Basenu Bałtyckiego i Trymerskiego  
(średnie wartości wybranych parametrów).

Badany parametr	Jednostka	Miejsce poboru prób	
		Basen Bałtycki	Basen Trymerski
BZT <sub>5</sub>	mg/l	2,3	2,9
ChZT Cr	mg/l	20	24
pH	-	8,1	11,3
Zawiesina ogólna	mg/l	7,4	4,3
Cynk	mg/l	< 0,020	< 0,0021
Ołów	mg/l	<0,00040	<0,00040
Kadm	mg/l	<0,0050	<0,0050
Węglowodory ropopochodne	mg/l	0,046	0,050

### 11. CHARAKTERYSTYKA ODBIORNIKA ŚCIEKÓW OBJĘTEGO POZWOLENIEM WODNOPRAWNYM.

Nie dotyczy.

## 12. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU GOSPODAROWANIA WODAMI NA OBSZARZE DORZECZA.

Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry został przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16.11.2022 r. w sprawie *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* (Dz. U. z 2023 r. poz. 335).

Teren przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu” znajduje się w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych przejściowych (JCWP TW) TW60001WB2 **Zalew Szczeciński** oraz jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 1 – **GW60001**.

### Jednolita część wód powierzchniowych przejściowych

#### Informacje podstawowe

Nazwa JCWP – **Zalew Szczeciński**

Kod JCWP - **TW60001WB2**

Typ JCWP - Zall - Zalewowy I z substratem mułowym i piaszczystym

Powierzchnia JCWP - 408,62 km<sup>2</sup>

Powierzchnia zlewni JCWP - 883,76 km<sup>2</sup>

Obszar dorzecza - obszar dorzecza Odry

Region wodny - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego

Czy JCWP uległa zmianie (powstała w wyniku podzielenia lub scalenia JCWP w poprzednim cyklu planistycznym (2016-2021)) - bez zmian.

Kod i nazwa JCWP w poprzednim cyklu planistycznym (2016-2021) - TWIWB8 (Zalew Szczeciński).

#### Status JCWP

Status JCWP - NAT - naturalna część wód.

#### Ocena stanu JCWP

Czy JCWP była monitorowana (posiadała ustalony ppk w okresie 2016-2021) - zlewnia była monitorowana.

Czy JCWP jest monitorowana (posiada ustalony ppk na okres 2022-2027) - zlewnia jest monitorowana.

Stan/potencjał ekologiczny - słaby stan ekologiczny.

Wskaźniki determinujące stan/ potencjał ekologiczny - OWO, azot amonowy, fosfor og., fosfor fosf.; fitoplankton, makroglony, makrobezkręgowce, ichtiofauna.

Stan chemiczny - stan chemiczny poniżej dobrego.

Wskaźniki determinujące stan chemiczny - PFOS; Bromowane difenyloetery, Rtęć, Heptachlor.

Stan (ogólny) - zły stan wód.

#### Cel środowiskowy.

Stan/potencjał ekologiczny - umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [chlorofil, ESMLz, Indeks B, Indeks SI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na cieku istotnym dla jesiotra; zapewnienie drożności cieku dla migracji zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym od ujścia z Zalewu Szczecińskiego do ujścia do Bałtyku (trochę wędrowną).

Stan chemiczny – dobry stan chemiczny.

#### Presje determinujące stan wód.

Główne źródło presji troficznych: zrzut ścieków komunalnych.

Główne źródło presji hydromorfologicznych: wskaźnik zmian odporności ekosystemu na presje hydromorfologiczne < 10%.

Główne źródło presji chemicznych: Rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; Rozproszone - depozycja atmosferyczna; Punktowe - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk; nieznane (substancje zakazane).

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona.

#### Odstępstwa od osiągnięcia celów środowiskowych JCWP.

Odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW).

Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Wskaźniki/grupa wskaźników, w zakresie których przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego JCWP (odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW).

Dla których program działań daje wysoki stopień pewności na osiągnięcie celów środowiskowych do 2027 r.:

Fizykochemiczne - azot amonowy, fosfor ogólny, fosfor fosforanowy, ogólny węgiel organiczny.

Biologiczne – nie dotyczy.

Chemiczne - Bromowane difenyletery (występowanie w wodzie), Kadm (występowanie w wodzie), Rtęć (występowanie w biocie).

Dla których program działań daje wysoki stopień pewności na osiągnięcie celów środowiskowych po 2027 r.:

Fizykochemiczne - nie dotyczy

Biologiczne - nie dotyczy

Chemiczne - Heptachlor, PFOS.

Termin osiągnięcia celu środowiskowego do 2027r.; substancje priorytetowe wprowadzone dyrektywą 2013/39/UE - do 2039 r.

Uzasadnienie odstępstwa.

Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w



zakresie wskaźników: azot amonowy, fosfor ogólny, fosfor fosforanowy, ogólny węgiel organiczny; Bromowane difenyletery (b), Rtęć (b), Heptachlor (b), PFOS (w). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

Ustalenie mniej rygorystycznego celu środowiskowego (odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW).

Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Wskaźniki/grupa wskaźników, w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy dla JCWP (odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW) - chlorofil, ESMIz, Indeks B, Indeks SI.

Uzasadnienie odstępstwa polegającego na złagodzeniu celów środowiskowych (w trybie art. 4 ust. 5 RDW).

Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: chlorofil, ESMIz, Indeks B, Indeks SI. Jest to spowodowane czynnikami wskazanymi w zestawie kolumn pn. „Wskazanie dominującego rodzaju presji determinujących stan wód”, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

### **Jednolita część wód podziemnych**

#### Informacje podstawowe

Numer JCWPd 1

Kod JCWPd **GW60001**

Powierzchnia JCWPd 119.07 km<sup>2</sup>

Obszar dorzecza obszar dorzecza Odry

Region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego

#### Ocena stanu

JCWPd jest monitorowana

Stan chemiczny - słaby

Stan ilościowy - słaby

Stan JCWPd – słaby.

#### Presje determinujące stan JCWPd

Rodzaj użytkowania JCWPd - pobór wód podziemnych.

Pobór rejestrowany z ujęć wód podziemnych – stan na rok 2018

3201.07 tys. m<sup>3</sup>/rok

% w JCWPd 100,00%

Zasoby wód podziemnych dostępne do zagospodarowania – stan na rok 2018

4343.50 tys. m<sup>3</sup>/rok

Wykorzystania zasobów dostępnych do zagospodarowania – 74 %.

Cele środowiskowe dla JCWPd

Stan chemiczny - dobry stan chemiczny

Stan ilościowy - dobry stan ilościowy.

Postęp w osiąganiu celów środowiskowych JCWPd w okresie 2011-2019 (porównanie wyników oceny stanu JCWPd z 2012, 2016 i 2019 roku)

2012: Stan ilościowy - słaby, Stan chemiczny - słaby

2016: Stan ilościowy - słaby, Stan chemiczny - słaby

2019: Stan ilościowy - słaby, Stan chemiczny – słaby.

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona ilościowo i chemicznie.

Odstępstwa od osiągnięcia celów środowiskowych

Odstępstwo z tytułu art. 4.4 RDW - odstępstwo czasowe.

Termin osiągnięcia celów środowiskowych – po 2027 roku.

Uzasadnienie odstępowania.

Płytkie występowanie wód zasolonych w podłożu kredowym, brak izolacji od powierzchni terenu użytkowych poziomów wodonośnych, dużą ilość substancji organicznej w stropowej części warstwy wodonośnej, mineralizacja substancji organicznej na obszarach występowania torfowisk (>40% pow. JCWPd stanowią torfowiska, mułowiska, namuliska).

Odstępstwo z tytułu art. 4.5 RDW - mniej rygorystyczny cel.

Rodzaj odstępowania – nie dotyczy.

### **13. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU ZARZĄDZANIA RYZYKIEM POWODZIOWYM.**

Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry został przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18.10.2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1938) i zaktualizowany rozporządzeniem Ministra infrastruktury z dnia 27.10.2022 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry (Dz. U z 22 grudnia 2022 r. poz. 2714).

Jako zidentyfikowane problemy związane z zarządzaniem ryzykiem powodziowym podaje się:

1. Zwiększające się zagrożenie powodziowe.

2. Niedostateczny zakres i częstotliwość prowadzonych przedsięwzięć utrzymaniowych i odtworzeniowych koryt i dolin rzecznych oraz obwałowań i innej infrastruktury przeciwpowodziowej.
3. Zabezpieczenie brzegu morskiego.
4. Zbyt niska zdolność retencyjna poszczególnych zlewni dla skutecznego ograniczenia zagrożenia powodziowego.
5. Problem wzrastającego ryzyka powodzi zatorowych.
6. Postępująca zabudowa obszarów szczególnego zagrożenia powodzią (Q10% oraz Q1%), mająca wpływ na wzrost wrażliwości tych obszarów.
7. Brak rozwiniętego na odpowiednim poziomie systemu osłony hydrologiczno-meteorologicznej w zlewniach, służącego prognozowaniu i ostrzeganiu społeczeństwa przed nadchodzącym zagrożeniem.
8. Niewystarczające instrumenty prawne, ekonomiczne i komunikacyjne, zniechęcające lub skłaniające do określonych zachowań zwiększających bezpieczeństwo powodziowe.
9. Brak określenia warunków możliwego zagospodarowania obszarów chronionych obwałowaniami dla ograniczenia wrażliwości tych obszarów na zagrożenie powodziowe.
10. Problem zbyt małej świadomości społecznej w zakresie zagrożenia powodziowego oraz metod ograniczania ryzyka powodziowego na etapie przygotowania się do powodzi oraz na etapie prowadzenia akcji przeciwpowodziowej i usuwania skutków powodzi.
11. Niewystarczająca sprawność istniejącego systemu reagowania na zagrożenie powodziowe i usuwania skutków powodzi.
12. Postępująca zabudowa na obszarach o niskim (Q0,2%) prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi, zwiększająca wrażliwość tych obszarów.

Przedmiotowa inwestycja swoim zakresem nie narusza ww. celów.

#### Przyjęte cele zarządzania ryzykiem powodziowym:

Zgodnie z ustawą — Prawo wodne celem nadrzędnym zarządzania ryzykiem powodziowym jest ograniczenie potencjalnych negatywnych skutków powodzi dla życia i zdrowia ludzi, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej. Przyjęte w I cyklu planistycznym PZRP trzy cele główne, zostały utrzymane w II cyklu planistycznym, a ich realizację zapewnia osiągnięcie 11 celów szczegółowych w odniesieniu do zagrożenia od strony rzek.

Zgodnie z ustawą Prawo wodne celem nadrzędnym zarządzania ryzykiem powodziowym, jest ograniczenie potencjalnych negatywnych skutków powodzi dla życia i zdrowia ludzi, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej. Będzie on realizowany w zarządzaniu ryzykiem powodziowym na zasadzie doboru zestawu różnego typu działań najbardziej odpowiednich dla redukcji zidentyfikowanego ryzyka powodziowego, które w kolejnym kroku sprowadzają się do selekcji konkretnych działań mających sprostać stawianym celom.

Z mapy zagrożenia powodziowego dla obszaru Świnoujście-Warszów (arkusz N-33-77-B-c-1) wynika, że stanowisko promowe nr 4 znajduje się poza obszarem zagrożenia powodzią.

*Przedmiotowa inwestycja swoim zakresem nie będzie wywierała negatywnego wpływu na cele.*

#### **14. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU PRZECIWDZIAŁANIA SKUTKOM SUSZY.**

Plan przeciwdziałania skutkom suszy został przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15.07.2021r. w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy (Dz. U. z 2021r. poz. 1615). Plan przeciwdziałania skutkom suszy (PPSS) został sporządzony na podstawie art. 183–185 ustawy z dnia 20.07.2017 r. Prawo wodne. Zgodnie z art. 184 ust. 2 Prawa wodnego PPSS obejmuje:

- 1) analizę możliwości powiększenia dyspozycyjnych zasobów wodnych;
- 2) propozycje budowy lub przebudowy urządzeń wodnych;
- 3) propozycje niezbędnych zmian w zakresie korzystania z zasobów wodnych oraz zmian naturalnej i sztucznej retencji;
- 4) działania służące przeciwdziałaniu skutkom suszy.

Główny cel PPSS, jakim jest „przeciwdziałanie skutkom suszy”, odwołuje się do procesu kształtowania zasobów wodnych oraz do racjonalnego korzystania z zasobów wodnych zgodnie z obowiązującymi normatywami. Zmiany w zakresie korzystania z wód odnoszą się zarówno do skali kraju, jak i skali lokalnej oraz dotyczą wszystkich obszarów gospodarki, na które oddziałuje susza.

Cele szczegółowe, precyzujące cel główny PPSS, są podyktowane regulacją art. 184 ust. 2 ustawy – Prawo wodne oraz dotyczą zidentyfikowanych obszarów ryzyka związanego z suszą, tj.: społeczeństwa, gospodarki i środowiska.

Do celów szczegółowych PPSS należą:

- 1) skuteczne zarządzanie zasobami wodnymi dla zwiększenia dyspozycyjnych zasobów wodnych na obszarach dorzeczy;
- 2) zwiększanie retencji na obszarach dorzeczy;
- 3) edukacja i zarządzanie ryzykiem suszy;
- 4) formalizacja i zaplanowanie finansowania działań służących przeciwdziałaniu skutkom suszy.

Działania służące realizacji wyżej wymienionych celów należy prowadzić w sposób zaplanowany, z naciskiem na działania zwiększające odporność wrażliwych sektorów gospodarki, społeczeństwa i środowiska na powstawanie strat w wyniku suszy. Należy również realizować zadania łagodzące skutki suszy w czasie jej wystąpienia.

PPSS z uwagi na jego ogólnokrajowy zasięg (w podziale na obszary dorzeczy), długofalowy charakter ujętych w nim działań (sześcioletni cykl planistyczny – aktualnie 2021–2027) oraz powszechnie obowiązującą moc prawną, jest dokumentem zapewniającym wysoki poziom skuteczności planistycznej.

W katalogu działań służących przeciwdziałaniu skutkom suszy propozycje budowy lub przebudowy urządzeń wodnych zostały ujęte m.in. w następujących działaniach:

- 1) zwiększenie ilości i czasu retencji wód na gruntach rolnych (w zakresie urządzeń wodnych) (działanie nr 1);
- 2) zwiększenie retencji naturalnej i sztucznej na gruntach leśnych (w zakresie urządzeń wodnych) (działanie nr 2);
- 3) retencja i zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych na terenach zurbanizowanych (działanie nr 3);
- 4) realizacja przedsięwzięć zmierzających do zwiększania lub odtwarzania naturalnej retencji (w zakresie przebudowy urządzeń istniejących i budowy urządzeń wspomagających retencję naturalną) (działanie nr 4);
- 5) podpiętrzenie wód jezior dla przeciwdziałania skutkom suszy (działanie nr 5);
- 6) realizacja działań inwestycyjnych w zakresie kształtowania zasobów wodnych przez zwiększanie sztucznej retencji (działanie nr 7);
- 7) budowa oraz przebudowa urządzeń melioracji wodnych dla zwiększania retencji glebowej (działanie nr 8);
- 8) budowa lub przebudowa ujęć wód podziemnych do poboru na cele nawodnień rolniczych oraz budowa lub przebudowa wodooszczędnych systemów nawadniania wykorzystujących zasoby wód podziemnych (działanie nr 10);
- 9) budowa i przebudowa ujęć wód podziemnych oraz budowa lub przebudowa rurociągów wodociągowych magistralnych do przesyłania wody do obszarów zagrożonych suszą hydrologiczną dla potrzeb zbiorowego zaopatrzenia w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi mieszkańców tych obszarów (działanie nr 14).

Katalog działań służących przeciwdziałaniu skutkom suszy, stanowiący załącznik nr 4 do PPSS, został opracowany w formie tabeli zbierającej i porządkującej informacje charakteryzujące dane działanie. W ramach tej struktury każde działanie zostało opisane następującym zbiorem atrybutów: 1) numer działania; 2) rodzaj działania – wskazanie, jakiego obszaru przedmiotowego dotyczy działanie, tj. czy jest to działanie edukacyjne (Edukacja), określające formalne ramy przeciwdziałania skutkom suszy (Formalne), polegające na budowie lub przebudowie (Budowa), realizujące cel zwiększania retencji wód (Retencja), czy dotyczące zmiany korzystania (Zmiana korzystania); 3) nazwa działania; 4) opis działania – określa przedmiot i zakres działania, doprecyzowanie nazwy oraz wskazanie elementów składowych danego działania; 5) zasięg oddziaływania (krajowe, regionalne, lokalne) – określa zasięg realizacji działania z uwzględnieniem jego specyfiki oraz spodziewanych efektów jego realizacji; 6) organ odpowiedzialny za: a) opracowanie / przygotowanie podstaw do realizacji działania, b) wdrożenie; 7) spodziewany rezultat działania – określenie efektów realizacji działania z uwzględnieniem grup użytkowników wód; 8) priorytet realizacji (ujęty według dwustopniowej skali: wysoki, średni) określający istotność realizacji działania w kontekście przeciwdziałania skutkom suszy.

Zamierzone korzystanie z wód nie będzie naruszało ww. celów.

Zgodnie z przyjętym planem przeciwdziałania skutkom suszy, teren planowanej inwestycji znajduje się w:

- słabo zagrożonym obszarze suszą rolniczą,
- umiarkowanie zagrożonym obszarze suszą hydrologiczną,
- słabo zagrożonym obszarze suszą hydrogeologiczną w JCWPd.

Zgodnie z mapą łącznego zagrożenia suszą (1987-2018) obszar terenu inwestycji jest słabo zagrożony suszą.

## **15. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU OCHRONY WÓD MORSKICH.**

Rada Ministrów rozporządzeniem z dnia 29.12.2017 r. przyjęła Krajowy program ochrony wód morskich. Przyjęcie KPOWM w drodze rozporządzenia stanowi wykonanie obligatoryjnego upoważnienia ustawowego o którym mowa w art. 61s ust. 11 ustawy z dnia 18.07.2001 r. – Prawo wodne, dotyczącego konieczności przyjęcia krajowego programu ochrony wód morskich w drodze rozporządzenia Rady Ministrów.

Krajowy Program Ochrony Wód Morskich, zgodnie z art. 61r ust. 1 ww. ustawy Prawo wodne, określa m. in.:

- działania podstawowe niezbędne do osiągnięcia lub utrzymania dobrego stanu środowiska wód morskich (w tym działania prawne, administracyjne, ekonomiczne, edukacyjne i kontrolne);
- działania doraźne;
- wpływ działań podstawowych i działań doraźnych na wody pozostające poza obszarem wód morskich w celu zminimalizowania zagrożeń i, jeśli jest to możliwe, uzyskanie pozytywnego wpływu na te wody;
- sposób podejmowania działań podstawowych i działań doraźnych oraz stopień w jakim przyczyniają się one do osiągnięcia celów środowiskowych dla wód morskich.

Krajowy program ochrony wód morskich opracowany został w oparciu o dokumenty przygotowane uprzednio w ramach cyklu planistycznego dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej, w których kluczową kwestię stanowiła wstępna ocena środowiska wód morskich oraz określone w oparciu o tę ocenę cele środowiskowe, do których osiągnięcia lub utrzymania kraje członkowskie zobowiązane były do roku 2020.

Zalew Szczeciński został zaliczony do wód przejściowych o kodzie PLTWIW8.

Polska strefa Morza Bałtyckiego podzielona jest na 8 podakwenów. Polska część Zalewu Szczecińskiego znajduje się w podakwenie o nr 38A, który jest wyodrębniony w ramach polskiego obszaru morskiego (POM). Stan środowiska POM określony został w oparciu o ocenę wskaźników podstawowych, przypisanych odpowiednim wskaźnikom opisowym stanu. Każdorazowo ocena została przeprowadzona w pięciostopniowej skali (analogicznie jak przy ocenie stanu wód zgodnie z RDW). Ostateczny wynik został jednak określony w dwóch klasach: dobry stan środowiska – GES oraz nieosiągnięty dobry stan środowiska – nieGES. Przyjęto, iż stan GES osiągnięto w przypadku, kiedy średnia wartość ocen wskaźników podstawowych w obrębie jednego wskaźnika opisowego przekroczyła 3/5 wartości maksymalnej,

określonej dla dobrego i bardzo dobrego stanu ekologicznego środowiska, wg RDW. Biorąc pod uwagę charakter przedmiotowego korzystania z wód, rozpatrzono aktualny stan eutrofizacji POM. Eutrofizacja to odpowiedź ekosystemu na zwiększony, w wyniku działań człowieka lub procesów naturalnych, dopływ substancji biogennych decydujących o produkcji roślinnej ekosystemu. W ogromnej większości ekosystemów, w tym w polskich wodach śródlądowych i w Bałtyku, tymi substancjami są fosfor i azot. W ekosystemach wodnych eutrofizacja objawia się między innymi zwiększoną produkcją i biomasą fitoplanktonu, czyli glonów zawieszonych w toni wodnej. Zjawisko to powoduje spadek przezroczystości wody. Na ekosystem działają nie tylko biogeny wprowadzane z zewnątrz, ale i te dotychczas unieruchomione w osadach dennych.

Ze wstępnej oceny przedstawionej w KPOWM wynika, że żaden z podakwenów (poza podakwenem 62) nie odpowiada GES, stąd też ogólna ocena to stan nieGES. Celem środowiskowym jest przejrzysta woda.

Przedmiotowa inwestycja swoim zakresem nie będzie wywierała negatywnego wpływu na cele Krajowego Planu Ochrony Wód Morskich.

## **16. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z KRAJOWEGO PROGRAMU OCZYSZCZANIA ŚCIEKÓW KOMUNALNYCH.**

Nie dotyczy.

## **17. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z PLANU LUB PROGRAMU ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DROG WODNYCH O ZNACZENIU TRANSPORTOWYM.**

Nie dotyczy.

## **18. OKREŚLENIE WPŁYWU PLANOWANYCH DO WYKONANIA URZĄDZEŃ WODNYCH NA WODY POWIERZCHNIOWE ORAZ WODY PODZIEMNE, W SZCZEGÓLNOŚCI NA STAN TYCH WÓD I REALIZACJĘ CELÓW ŚRODOWISKOWYCH DLA NICH OKREŚLONYCH.**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, na terenach objętych zasięgiem występowania:

- jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP TW) TW60001WB2 Zalew Szczeciński,
- jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie GW60001.

Jednolitą część wód powierzchniowych Zalew Szczeciński uznano za naturalną część wód, której stan ogólny jest zły oraz zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do zakumulowania w JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogennych i substancji zanieczyszczających, których dostawy z lądu są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny. Termin osiągnięcia dobrego stanu został przesunięty na rok 2027. Powodami, które sprawiają iż niemożliwe jest osiągnięcie przez JCWP założonych celów środowiskowych w terminie jest brak

możliwości technicznych i nieproporcjonalne koszty oraz warunki naturalne. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Stan jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie GW60001, oceniony został jako słaby (pod względem chemicznym i ilościowym), zagrożony nieosiągnięciem celów środowiskowych. Przyczynami słabego stanu JCWPd są ingresja wód morskich od strony kanałów portowych, Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego, ascenzja wód słonych z podłoża mezozoicznego oraz intensywna eksploatacja wód piętra czwartorzędowego powodująca znaczne obniżenie zwierciadła wody.

W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania ograniczające wielkość poboru wody. Niemniej jednak ze względu na warunki hydrogeologiczne okres 6 lat jest zbyt krótki, aby mogła nastąpić poprawa stanu wód. Poprawa przewidywana jest w dalszej perspektywie czasowej. Termin osiągnięcia dobrego stanu wyznaczono na rok 2027. Planowana inwestycja polegająca na przebudowie istniejącego stanowiska promowego ze względu na rodzaj i zakres nie będzie wpływać na stan chemiczny i ilościowy wód podziemnych. Po przebudowie nie zmieni się funkcja stanowiska promowego nr 4, nie ulegnie również zmianie gospodarka ściekowa. Wody opadowe z nawierzchni przebudowanego stanowiska promowego nr 4 wprowadzane będą do cieśniny Świny istniejącą kanalizacją deszczową, wyposażoną w urządzenia oczyszczające (osadnik i separator). W związku z tym, przebudowa stanowiska promowego nr 4 nie spowoduje pogorszenia jakości wód Świny.

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie stanowiska promowego nr 4, ze względu na niewielki zakres prac, a także lokalny i krótkotrwały charakter oddziaływań nie będzie miała wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w zaktualizowanym Planie gospodarowania wodami dorzecza Odry. Roboty budowlane związane z przebudową stanowiska promowego – rozbiórka umocnienia dna z materacy OVULO, wbijanie ścianki szczelnej i wbijanie w dno pali - powodować będą wzrost zawiesiny w wodzie w rejonie prowadzenia prac. Zanieczyszczenie wód będzie miało charakter lokalny i krótkotrwały i będzie ustępować po kilkunastu godzinach od ich zakończenia.

## **19. SPOSÓB POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU ROZRUCHU, ZATRZYMANIA DZIAŁALNOŚCI LUB WYSTĄPIENIA AWARII.**

### Rozruch

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23.10.2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, nowo wykonana konstrukcja poddawana jest próbnemu obciążeniu, mającemu na celu sprawdzenie, czy spełnia ona warunki określone na podstawie obliczeń statycznych. Ponadto pomost ruchomy, stanowiący część przebudowywanego stanowiska, jest urządzeniem objętym dozorem technicznym przez Urząd Transportowego Dozoru Technicznego i może być dopuszczony do eksploatacji po wykonaniu niezbędnych badań i prób urządzenia.



### Zatrzymanie działalności

Nie zachodzi potrzeba ustalania sposobu postępowania na wypadek zatrzymania działania projektowanych konstrukcji hydrotechnicznych.

### Awaria

Konstrukcja hydrotechniczna rampy stanowiska promowego oraz pomost ruchomy poddawane będą podczas eksploatacji systematycznym kontrolom i konserwacji.

Głównymi zagrożeniami o charakterze sytuacji awaryjnych, które mogą wystąpić podczas eksploatacji rampy stanowiska promowego są:

- uszkodzenie mechanizmu sterowania pomostem ruchomym,
- wyciek oleju hydraulicznego podczas eksploatacji rampy.

Sterowanie pomostem przez operatora następuje ze sterowni a wszystkie funkcje są wykonywane wg zainstalowanego w sterowniku programu. Zakończenie określonej funkcji musi być potwierdzone z odpowiedniego czujnika położenia lub czujnika ciśnienia, bądź presostatu. W napędzie przewidziane zostały blokady zabezpieczające przed niewłaściwą pracą napędu jak również w warunkach zagrażających uszkodzeniem lub awarią. W systemie awaryjnym umożliwiające ręczne sterowanie poza budynkiem sterowni (w pobliżu mechanizmu).

Układ hydrauliczny stanowiący napęd pomostu ruchomego jest zabezpieczony przed sytuacjami awaryjnymi. Zbiornik oleju hydraulicznego wyposażono w czujniki niskiego i awaryjnego poziomu oleju, który w przypadku obniżenia się poziomu oleju (np. w wyniku rozszczelnienia układu hydraulicznego) powoduje, w pierwszej kolejności, sygnalizowanie operatorowi ubytku oleju w zbiorniku, a po osiągnięciu poziomu awaryjnego automatyczne wyłączenie zespołu pompowego. Podczas eksploatacji, w ramach codziennej obsługi należy sprawdzać poziom oleju w zbiorniku oraz szczelność układu i usuwać na bieżąco ewentualne nieszczelności.

W przypadku wystąpienia awarii, w wyniku której może nastąpić wyciek oleju uruchomione zostaną procedury „*Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Port Świnoujście*”.

## **20. INFORMACJA O FORMACH OCHRONY PRZYRODY.**

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami objętymi ochroną na mocy ustawy o ochronie przyrody.

Obszarami podlegającymi ochronie położonymi najbliżej miejsca planowanego przedsięwzięcia są obszary Natura 2000:

- „Wolin i Uznam” PLH320019 - ok. 1,2 km,
- „Delta Świny” PLB320002 - ok. 1,5 km.

W dalszej odległości od planowanego przedsięwzięcia znajdują się:

- „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH990002 - ok. 2,6 km,
- „Zatoka Pomorska” PLB990003 - ok. 3,9 km,
- Woliński Park Narodowy - ok. 5 km.

## 21. DANE DO POZWOLENIA WODNOPRAWNEGO.

Proponuje się udzielić Zarządowi Morskich portów Szczecin i Świnoujście S.A. (70-603 Szczecin, ul. Bytomska 7)

**pozwolenia wodnoprawnego na wykonania urządzeń wodnych** - w ramach przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu”, zlokalizowanego na działkach nr 56, 57, 116/1, 1/18 (Wm) obręb 0014 Warszów:

**1) wykonanie rozbiórki części żelbetowej konstrukcji hydrotechnicznej rampy stanowiska promowego nr 4**, przy zachowaniu następujących warunków:

a) lokalizacja: działka nr 56, 57, 116/1 i 1/18 (Wm) obręb 0014,

b) parametry przeznaczonego do rozbiórki łóża stanowiska promowego nr 4:

- szerokość całkowita łóża pomostu ruchomego 15 m
- długość całkowita łóża pomostu ruchomego 13,5 m
- rzędna korony oczepu łóża +2,0 m Kr
- głębokość techniczna prze rampie nabrzeża -9,5 m Kr
- konstrukcja: żelbetowa, wsparta na palach i ścianie szczelnej,

c) warunki wykonania rozbiórki:

- demontaż istniejącego pomostu ruchomego wraz z urządzeniami towarzyszącymi, tj. stalowymi konstrukcjami wsporczymi, urządzeniami mechanicznymi i instalacjami służącymi do ich obsługi,
- demontaż wyposażenia stanowiska w postaci: urządzeń cumowniczych i odbojowych, barierek ochronnych i bariery drogowej, światła nawigacyjnego, rozdzielnic elektrycznych,
- rozbiórka nawierzchni rampy stanowiska promowego nr 4, w obszarze planowanych prac,
- rozbiórka konstrukcji żelbetowej istniejącego łóża,
- usunięcie istniejącego zasypu za istniejącą ścianką szczelną do poziomu posadowienia projektowanej płyty żelbetowej nowego łóża,
- obcięcie pali i ścianki szczelnej do rzędnej umożliwiającej wykonanie konstrukcji projektowanego łóża rampy,
- częściowa rozbiórka istniejącej nadbudowy stanowiska na długości do załamania linii odwodnej oraz na długości około 20,0 m za załamaniem (rozbiórka żelbetowego oczepu wraz z płytą oraz istniejący blok kotwiącego na istniejącym koźle palowym),

d) współrzędne geodezyjne w układzie odniesienia PL-ETRF2000:

Symbol punktu	X	Y
1	5974755,32	5451217,61

Symbol punktu	X	Y
2	5974793,40	5451237,04
3	5974735,41	5451220,53
4	5974738,48	5451240,29
5	5974766,42	5451236,05
6	5974761,54	5451245,47
7	5974772,39	5451251,93
8	5974769,69	5451257,13
9	5974778,75	5451261,83
10	5974779,91	5451259,58
11	5974781,55	5451260,42

2) **wykonanie rozbiórki i odtworzenia umocnienia dna wokół istniejącej rampy stanowiska promowego nr 4**, w obszarze, na którym planowane jest zapuszczenie ścianki szczelnej, przy zachowaniu następujących warunków:

a) lokalizacja: działka nr 1/18 (Wm) obręb 0014 Warszów,

b) parametry techniczne:

- rodzaj umocnienia dna: materace OVOLO – powłoki tekstylne przesywane, ułożone na dnie akwenu, do których wpompowano beton,
- powierzchnia dna do demontażu ok. 380 m<sup>2</sup>
- odtworzenie umocnienia dna akwenu za pomocą dopasowanych koszy gabionowych lub betonem podwodnym,

c) warunki wykonania:

- rozcięciu tekstylnej powłoki materacy wzdłuż linii wyznaczającej zakres planowanych robót hydrotechnicznych,
- usunięcie materacy OVOLO z obszaru planowanych robót, przy użyciu dźwigu lub koparki,
- wykonanie wzdłuż ścianki szczelnej od czoła stanowiska, żelbetowych prądochronów zabezpieczających umocnienie dna przed oddziaływaniem strumieni zaśrubowych cumujących statków,

d) współrzędne geodezyjne w układzie odniesienia PL-ETRF2000:

Symbol punktu	X	Y
1	5974755,18	5451217,56
2	5974769,52	5451215,32
3	5974795,83	5451229,02

Symbol punktu	X	Y
4	5974792,29	5451235,92
5	5974794,76	5451237,12
6	5974791,24	5451243,78
7	5974788,85	5451242,54
8	5974782,39	5451255,16
9	5974784,72	5451256,34
10	5974782,40	5451260,81
11	5974778,02	5451258,51
12	5974789,77	5451235,78

**3) wykonanie przebudowy konstrukcji hydrotechnicznej stanowiska promowego nr 4, przy zachowaniu następujących warunków:**

a) lokalizacja: działka nr 56, 57, 116/1 i 1/18 (Wm) obręb 0014 Warszów,

b) parametry techniczne stanowiska promowego nr 4 po przebudowie:

- długość stanowiska promowego 204 m
- parametry żelbetowego łoża pomostu ruchomego
  - szerokość całkowita łoża pomostu ruchomego 25 m
  - szerokość użytkowa łoża pomostu ruchomego 24 m
  - długość całkowita łoża pomostu ruchomego 23 m
  - rzędna korony płyty łoża -1,35 ÷ +2,90 m n.p.m.
- parametry stalowego pomostu ruchomego:
  - szerokość użytkowa od strony nabrzeża ok. 24 m
  - szerokość użytkowa w części dziobowej ok. 25 m
  - długość ok. 23 m
  - neutralne położenie krawędzi przedniej pomostu ok. +2,90 m Kr
  - minimalne położenie pomostu ok. +0,98 m Kr
  - maksymalne położenie pomostu ok. +5,09 m Kr
  - nośność pomostu 160 ton
- rzędne korony oczepu nabrzeża + 2,0 m Kr
- rzędne korony na zjeździe z pomostu ruchomego + 2,9 m Kr
- głębokość techniczna przy nabrzeżu - 9,5 m Kr
- głębokość dopuszczalna przy nabrzeżu - 10,5 m Kr
- obciążenie użytkowe na zjeździe z rampy i na placu manewrowym 30kN/m<sup>2</sup>

- obciążenie użytkowe ścieżki cumowniczej 5kN/m<sup>2</sup>
- wyposażenie: urządzenia cumownicze i odbojowe, drabinki wyjściowe, sprzęt ratunkowy, instalacje elektryczne (w tym m.in. światło nawigacyjne) i teletechniczne, instalacje wodno-kanalizacyjne, instalacja do poruszania pomostem,
- konstrukcja: konstrukcja żelbetowa, wsparta na palach i ścianie szczelnej, ze stalowym pomostem ruchomym oraz umocnieniem dna wzdłuż nabrzeża,

c) warunki wykonania przebudowy nabrzeża:

- wykonanie prac rozbiórkowych,
- wykonanie prac budowlanych,
- usunięcie wszelkich zanieczyszczeń z dna po zakończeniu robót i przedstawienia atestu czystości dna,

d) współrzędne geodezyjne w układzie odniesienia PL-ETRF2000

Symbol punktu	X	Y
1	5974781,60	5451260,44
2	5974795,48	5451233,68
3	5974793,87	5451232,68
4	5974795,80	5451228,95
5	5974769,54	5451215,32
6	5974735,41	5451220,53

Opracował za Zespół:

mgr inż. **Paweł Molenda**

## **OPIS PROWADZENIA ZAMIERZONEJ DZIAŁALNOŚCI NIEZAWIERAJĄCY OKREŚLEŃ SPECJALISTYCZNYCH.**

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. jest inwestorem planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu”, które polegać będzie na przebudowie urządzenia wodnego - konstrukcji hydrotechnicznej rampy wraz z niezbędnymi elementami instalacji mechanicznych, wodno-kanalizacyjnych, elektrycznych i teletechnicznych oraz budową sterowni, na stanowisku promowym nr 4 w Porcie Morskim w Świnoujściu.

Celem przebudowy jest poszerzenie rampy stanowiska, co umożliwi obsługę większych niż obecnie jednostek. Po przebudowie stanowisko promowe nr 4 dostosowane będzie do obsługi statku miarodajnego o wymiarach do  $L \times B \times T = 191 \text{ m} \times 35 \text{ m} \times 7 \text{ m}$ . Odwodna krawędź nowej konstrukcji hydrotechnicznej (od strony toru wodnego) będzie dodatkowo pełnić rolę ścieżki cumowniczej dla małych jednostek typu „strażak” lub bunkierka.

Przebudowa urządzenia wodnego obejmować będzie:

- prace rozbiórkowe (m.in. demontaż wyposażenia stanowiska, demontaż konstrukcji łoża, częściowa rozbiórka umocnienia dna),
- rozbudowę (poszerzenie) konstrukcji hydrotechnicznej, stanowiącej łożo dla pomostu ruchomego, budowę fundamentu drogi zjazdowej, pylonów pomostu oraz elementów wyposażenia,
- montaż pomostu ruchomego o konstrukcji stalowej, szerokości 25 m i nośności 1600 kN wraz z niezbędnymi instalacjami i sterowaniem,
- odtworzenie umocnienia dna za pomocą betonu podwodnego od czoła stanowiska dodatkowo zabezpieczonego prądochronami żelbetowymi,
- montaż wyposażenia stanowiska promowego i ścieżki cumowniczej (urządzeń odbojowych, pachołów cumowniczych),
- wykonanie niezbędnej infrastruktury elektroenergetycznej, teletechnicznej oraz odwodnienia konstrukcji.

Rodzaj planowanych do wykonania urządzeń wodnych - w ramach przedsięwzięcia pn. „Przebudowa stanowiska promowego nr 4 na terenie Terminalu Promowego w Świnoujściu”, zlokalizowanego na działkach nr 56, 57, 116/1, 1/18 (Wm) obręb 0014 Warszów, obejmuje:

- wykonanie rozbiórki części żelbetowej konstrukcji hydrotechnicznej rampy stanowiska promowego nr 4,
- wykonanie rozbiórki i odtworzenia umocnienia dna wokół istniejącej rampy stanowiska promowego nr 4, w obszarze, na którym planowane jest zapuszczenie ścianki szczelnej,
- wykonanie przebudowy konstrukcji hydrotechnicznej stanowiska promowego nr 4.