



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

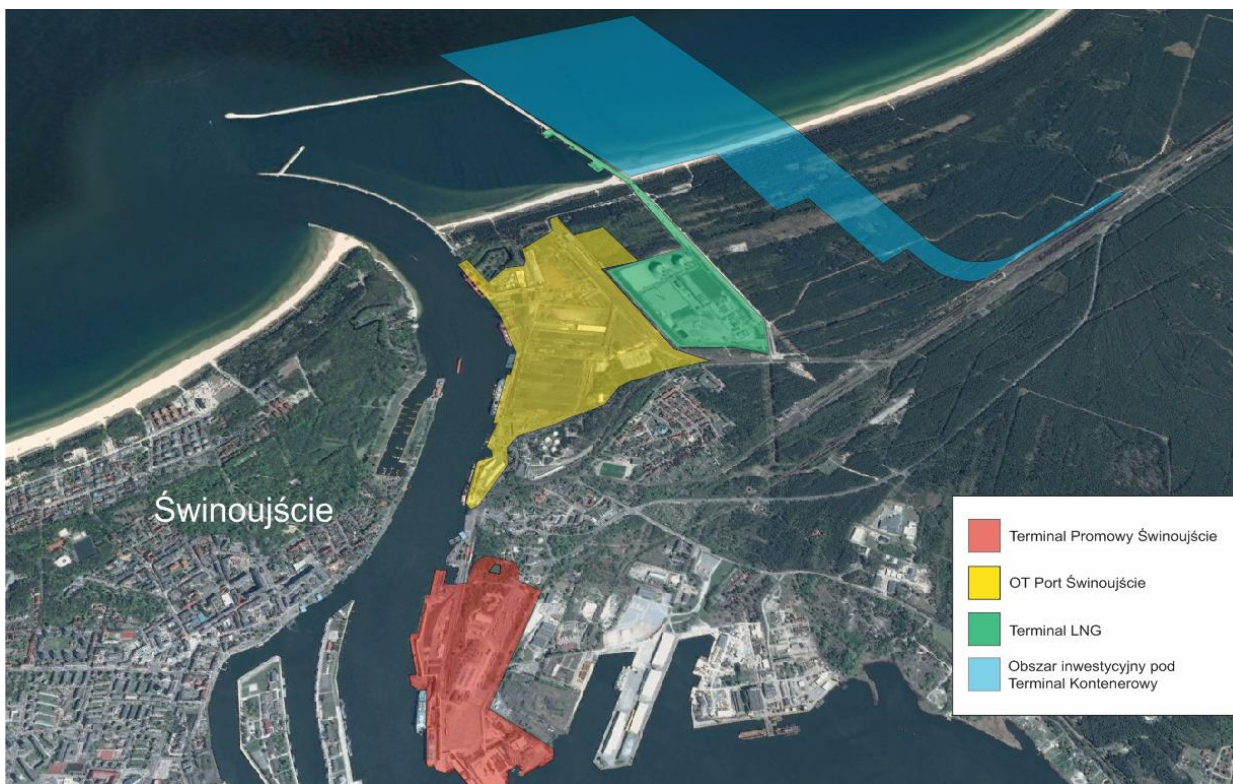
**Budowa Terminalu
Kontenerowego w
Porcie Zewnętrznym
W Świnoujściu**

2019



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Założenia podstawowe budowy Terminala Kontenerowego - *lokalizacja*



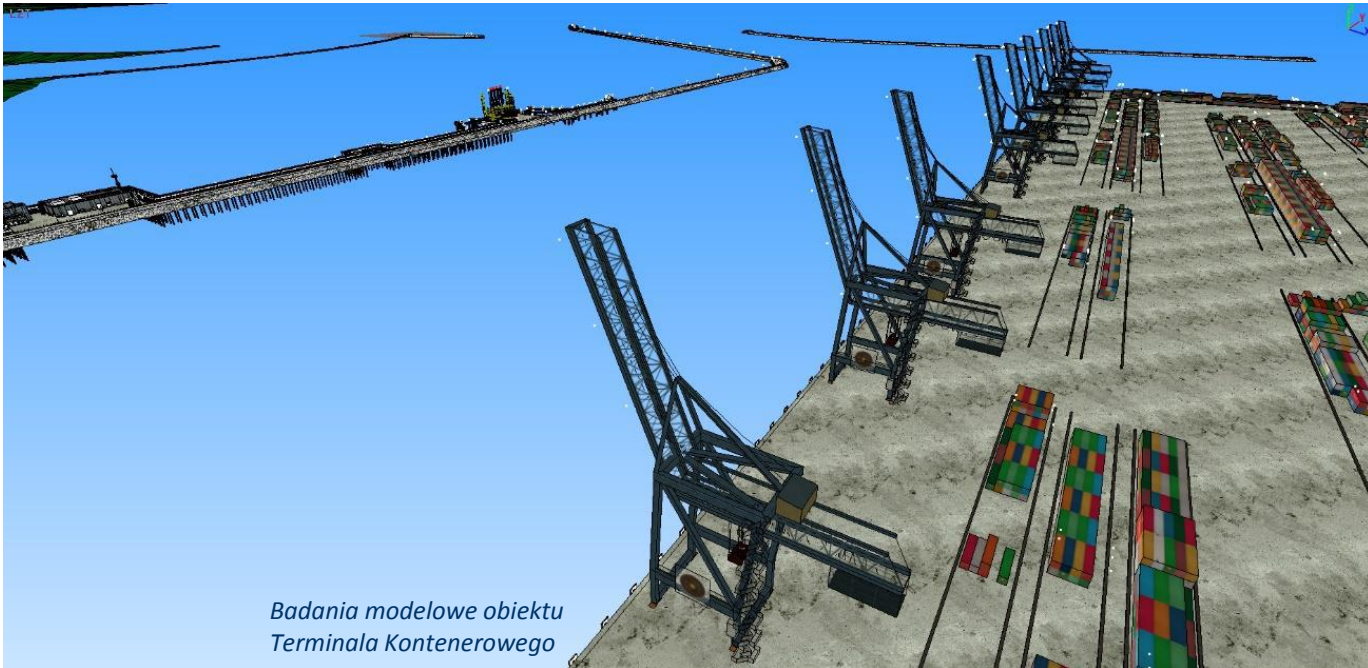
- lokalizacja w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu na wschód od falochronu wschodniego Terminala LNG;
- rozwiązania konstrukcyjne i planistyczne nie będą pozostawały w konflikcie z działalnością Terminala LNG;
- rozwiązania planistyczne minimalizujące ingerencje w środowisko naturalne i otoczenie.



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

Założenia podstawowe budowy Terminala Kontenerowego

- *parametry*



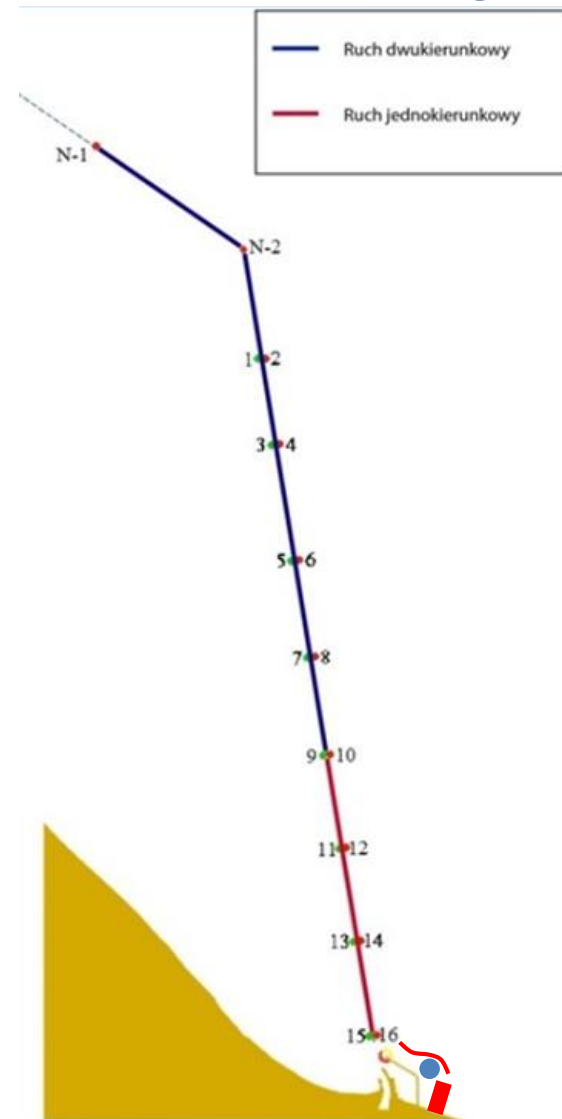
- wszystkie budowle hydrotechniczne będą zaprojektowane na docelową głębokość techniczną 17,0m;
- wielkość przeładunku kontenerów (TEU) – infrastruktura oraz suprastruktura terminala będą umożliwiać przeładunek roczny na poziomie 1,5 mln TEU (roczna zdolność przeładunkowa ok. 2,0mln TEU);
- terminal będzie umożliwiał równoczesną obsługę 2 jednostek o długości 400m oraz 1 jednostki o długości do 200m;
- budowa terminala będzie realizowana w dwóch etapach – w pierwszym etapie terminal będzie przystosowany do obsługi ok. 50% zdolności przeładunkowej docelowej.



Założenia podstawowe budowy Terminala Kontenerowego

- *dostęp od strony wody*

- tor podejściowy do terminala będzie zapewniał nieograniczony ruch jednostek kontenerowych
- głębokość toru: 14,5m (docelowo 17,0m);
- szerokość na odcinku dwukierunkowym (od pławy N-1 do 11,0km): B=500 m;
- szerokość na odcinku jednokierunkowym (od 11,0 km do 2,1 km): B=220m.
- tor podejściowy zakończony będzie obrotnicą;
- obrotnica oraz basen portowy będą zabezpieczone przed falowaniem za pomocą falochronu ostonowego.





PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Założenia podstawowe budowy Terminala Kontenerowego *- dostęp od strony lądu*

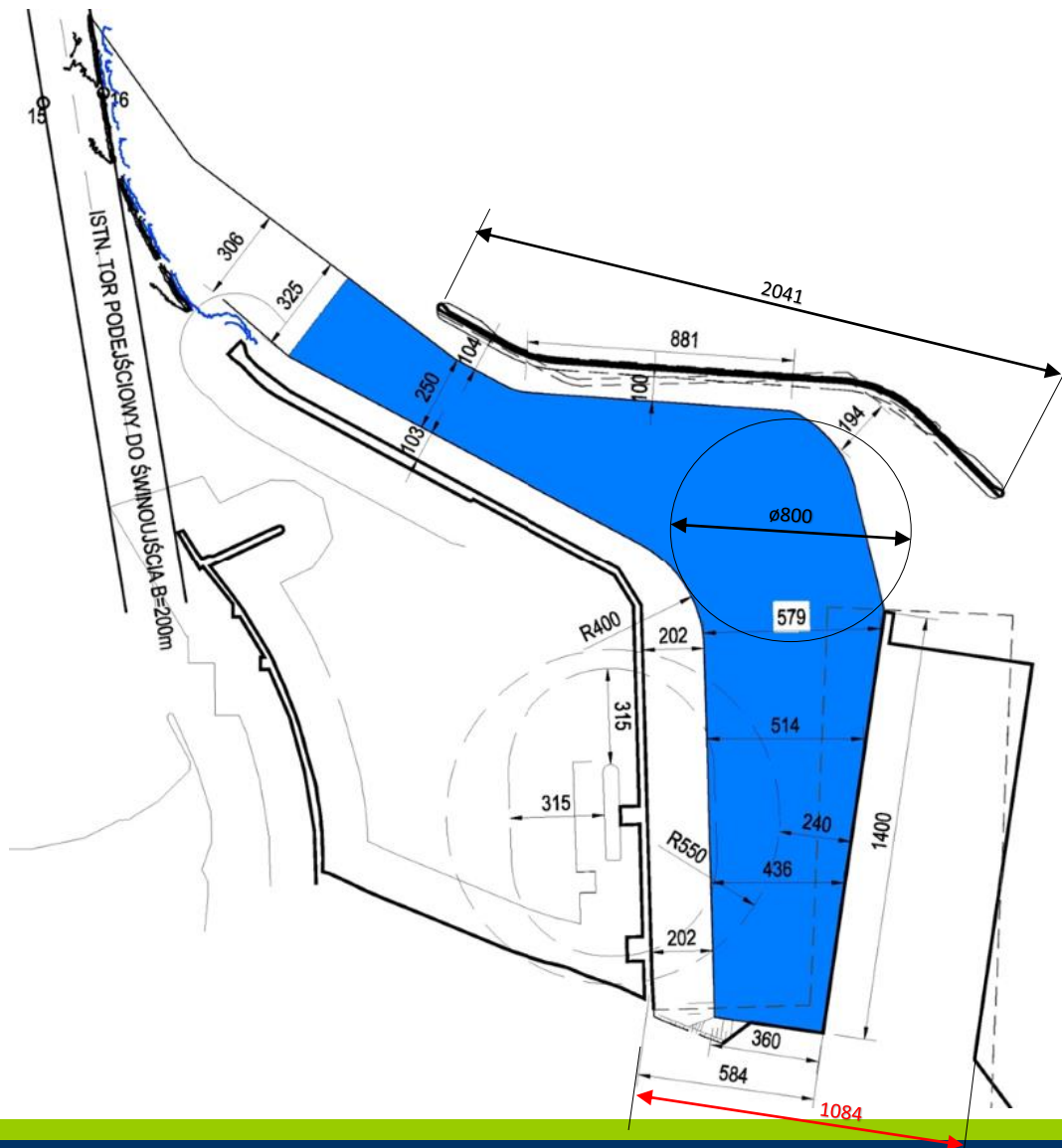
- Dostęp drogowy do terminala musi uwzględniać planowaną przebudowę drogi ekspresowej S-3, której przebieg i rozwiązania planistyczne są realizowane w ramach projektu pn.: „Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn”.
- Dostęp kolejowy do terminala musi uwzględniać planowaną modernizację infrastruktury kolejowej w ciągu międzynarodowych szlaków transportowych E-59 i C-E 59, której zakres jest realizowany w ramach projektu pn.: „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu”.





Przyjęte parametry zabudowy portowej

- długość falochronu ostonowego zapewniająca odpowiednie warunki falowe jak również przyszłą rozbudowę awanportu i Portu Zewnętrznego w kierunku wschodnim): $L=2041\text{m}$;
- średnica pełnowymiarowej obrotnicy: $L=800\text{m}$;
- długość linii cumowniczej nabrzeża przeładunkowego: 1300m ;
- rzędna nabrzeża przeładunkowego $+3,00\text{m npm}$;
- długość zajęcia plaży 1084m .





Dostęp od strony lądu – przyjęte rozwiązania planistyczne



Dostęp drogowy

- Droga dojazdowa o dł. 2900m od projektowanego węzła Łunowo na drodze ekspresowej S3;
- Dwa wiadukty kolejowe;
- Parkingi dla pojazdów ciężarowych i osobowych.

Dostęp kolejowy

- Tor/tory dojazdowy/e od istniejącej linii kolejowej nr 401 (E-59, C-E 59) o dł. Około 3200m
- Tory zdawczo odbiorcze – 10sz;
- Tory przyjazdowo-odjazdowe;
- Tory ładunkowe na molu kontenerowym.



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

Parametry mola kontenerowego – suprastruktura

Wyposażenie terminala kontenerowego przy spełnionym warunku przeładunku rocznego na poziomie 1,5 mln TEU:

- suwnice nabrzeżowe STS: 15 szt.
- suwnice placowe RTG: 59 szt.
(53 szt.–plac składowy, 6 szt.–terminal kolejowy)
- suwnice kolejowe RMG: 3 szt.
- pojazdy/ciągniki IMV: 120 szt.
- reach Stacker: 3 szt.
- wózki widłowe 32T, 8T, 3T: 8 szt.
- Platformy kontenerowe zał.: 1 szt.





PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

Terminal kontenerowy – zagospodarowanie terenu

Spośród rozpatrywanych wariantów na etapie koncepcji, w wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej przyjęto wariant **1A** jako najbardziej korzystny.

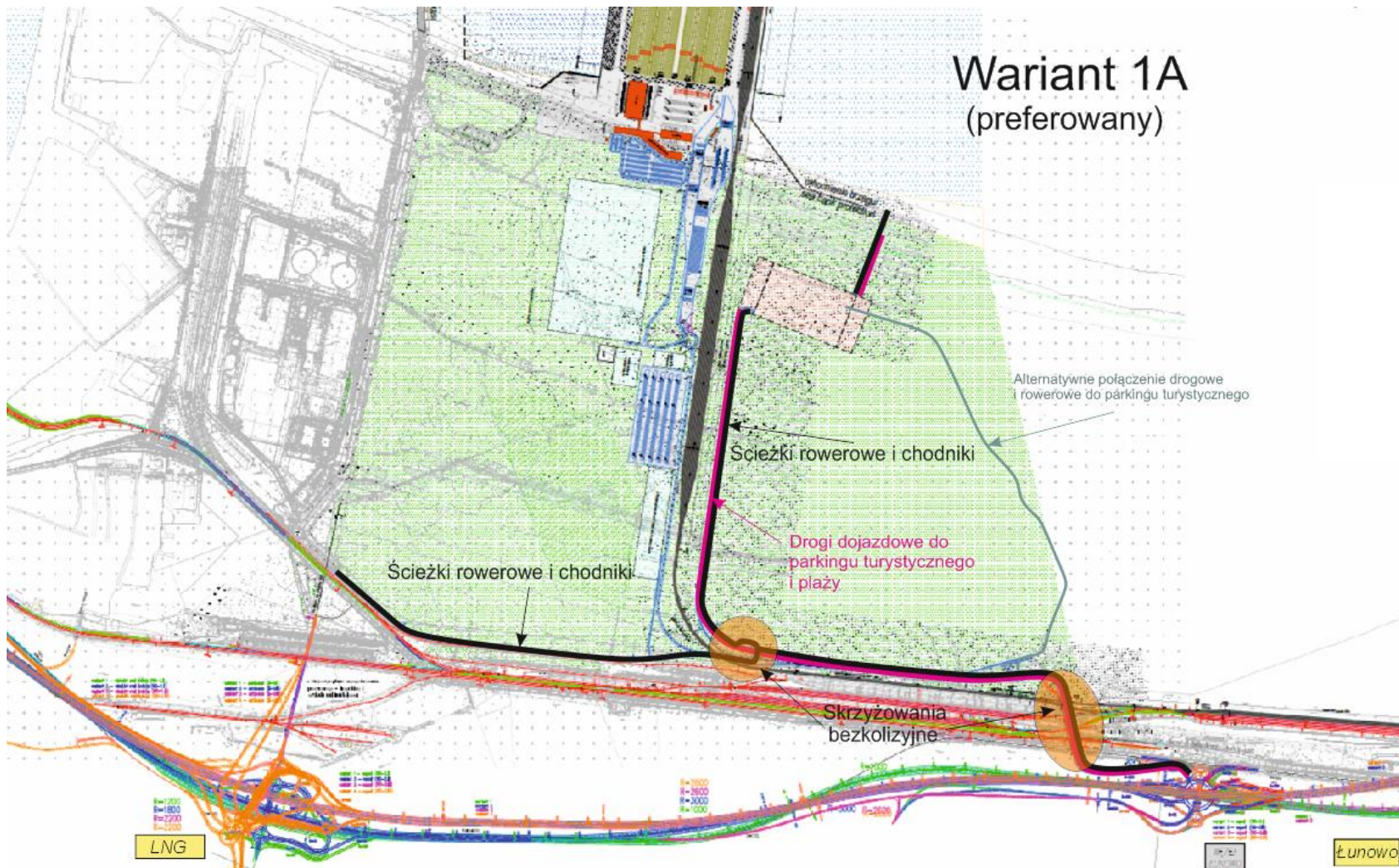
Kryteria porównawcze brane pod uwagę, to m.in:

- ✓ długość połączeń drogowych i kolejowych;
- ✓ ilość kolizji w połączeniach drogowo-kolejowych;
- ✓ ingerencja w siedliska przyrodnicze;
- ✓ odległość od zabudowań mieszkalnych;
- ✓ koszt inwestycji.



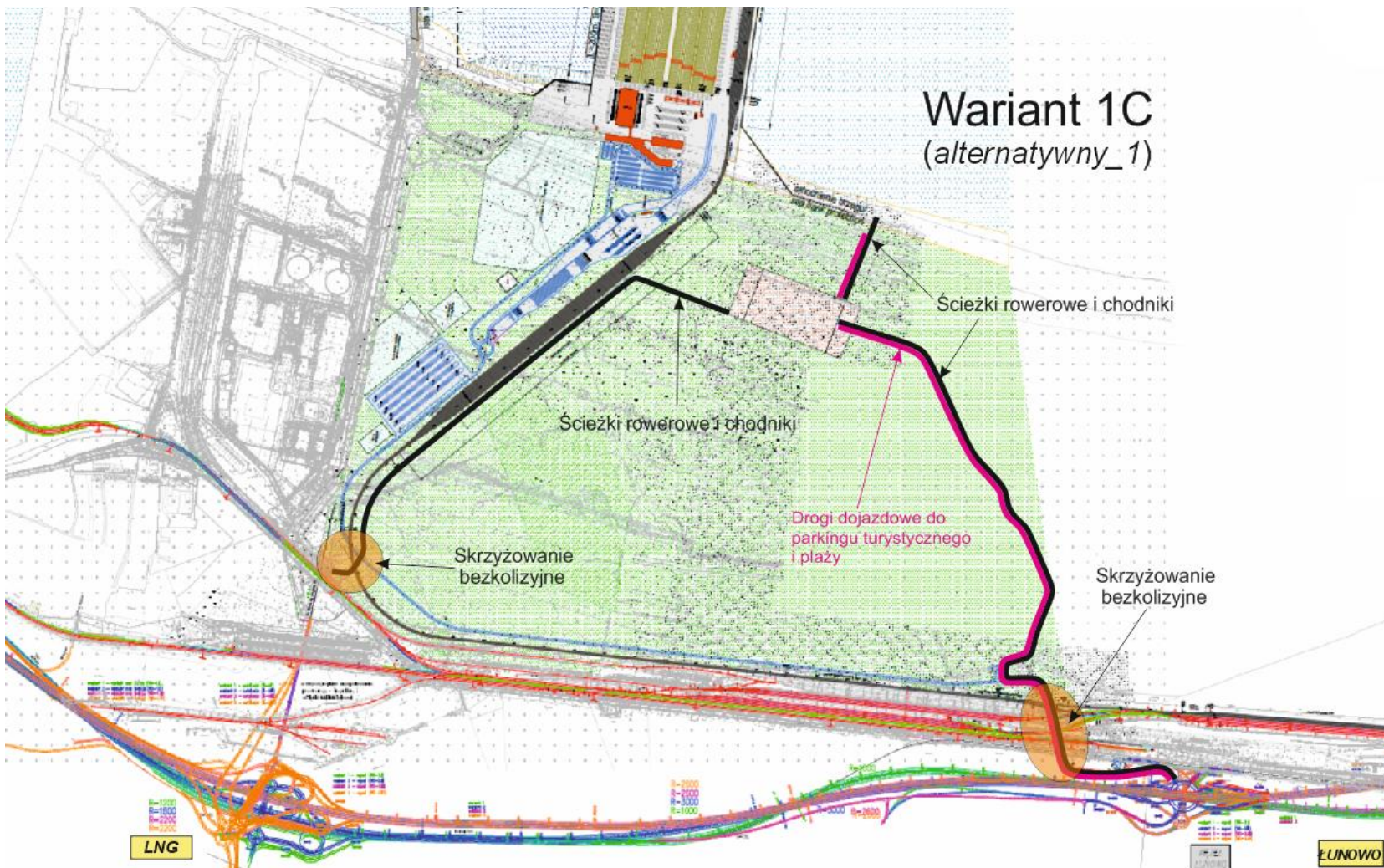


Terminal kontenerowy – zagospodarowanie terenu



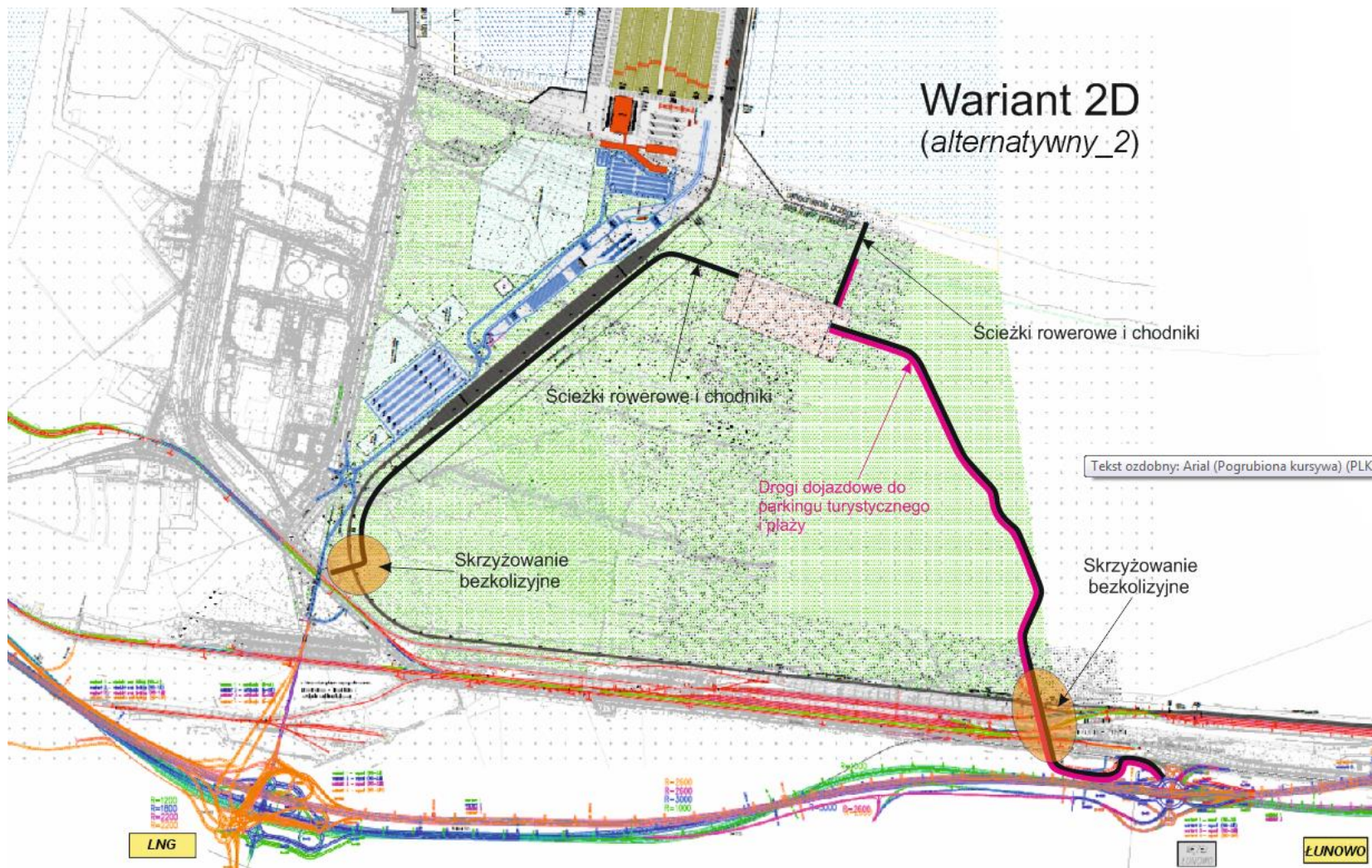


Terminal kontenerowy – zagospodarowanie terenu





Terminal kontenerowy – zagospodarowanie terenu



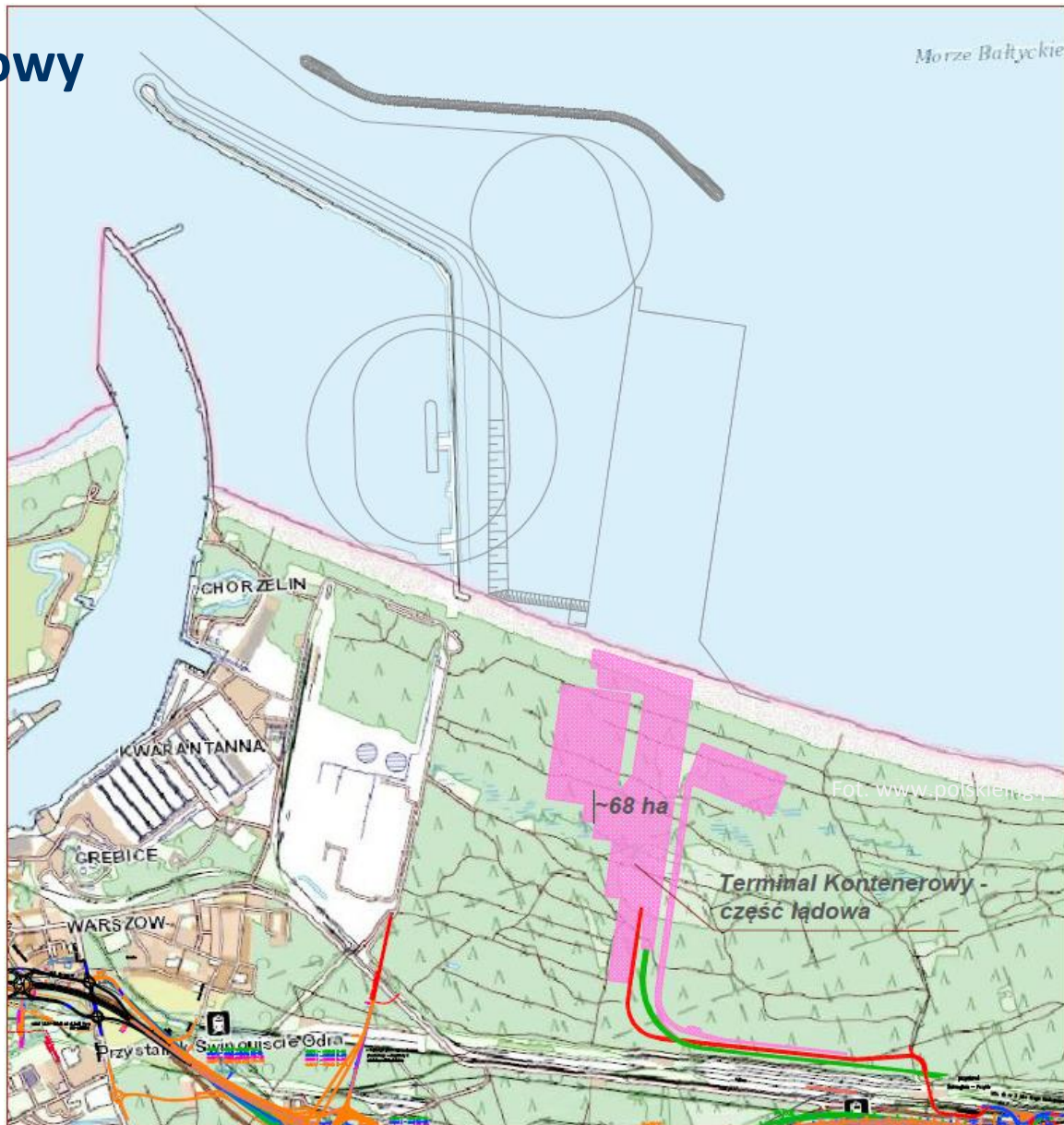


Terminal kontenerowy – zaplecze lądowe

Elementem niezbędnym dla efektywnego funkcjonowania terminala kontenerowego jest zabezpieczenie obszaru w części lądowej, stanowiącego jego bezpośrednie zaplecze.

Całkowita powierzchnia obszaru z przeznaczeniem na parkingi, infrastrukturę drogową (**w tym parking turystyczny wraz z pojazdem**) i kolejową, depo kontenerowe oraz niezbędne budynki szacuje się na **około 68 ha**.

Element zaplecza	Pow. [ha]
Rezerwa pod DEPO kontenerowe	15,0
Parking turystyczny wraz z pojazdem	7,2
Parking TIR	5,0
Rezerwa pod parking TIR	2,9
Pozostała infrastruktura dostępowa, budynki.	37,9
	68 ha

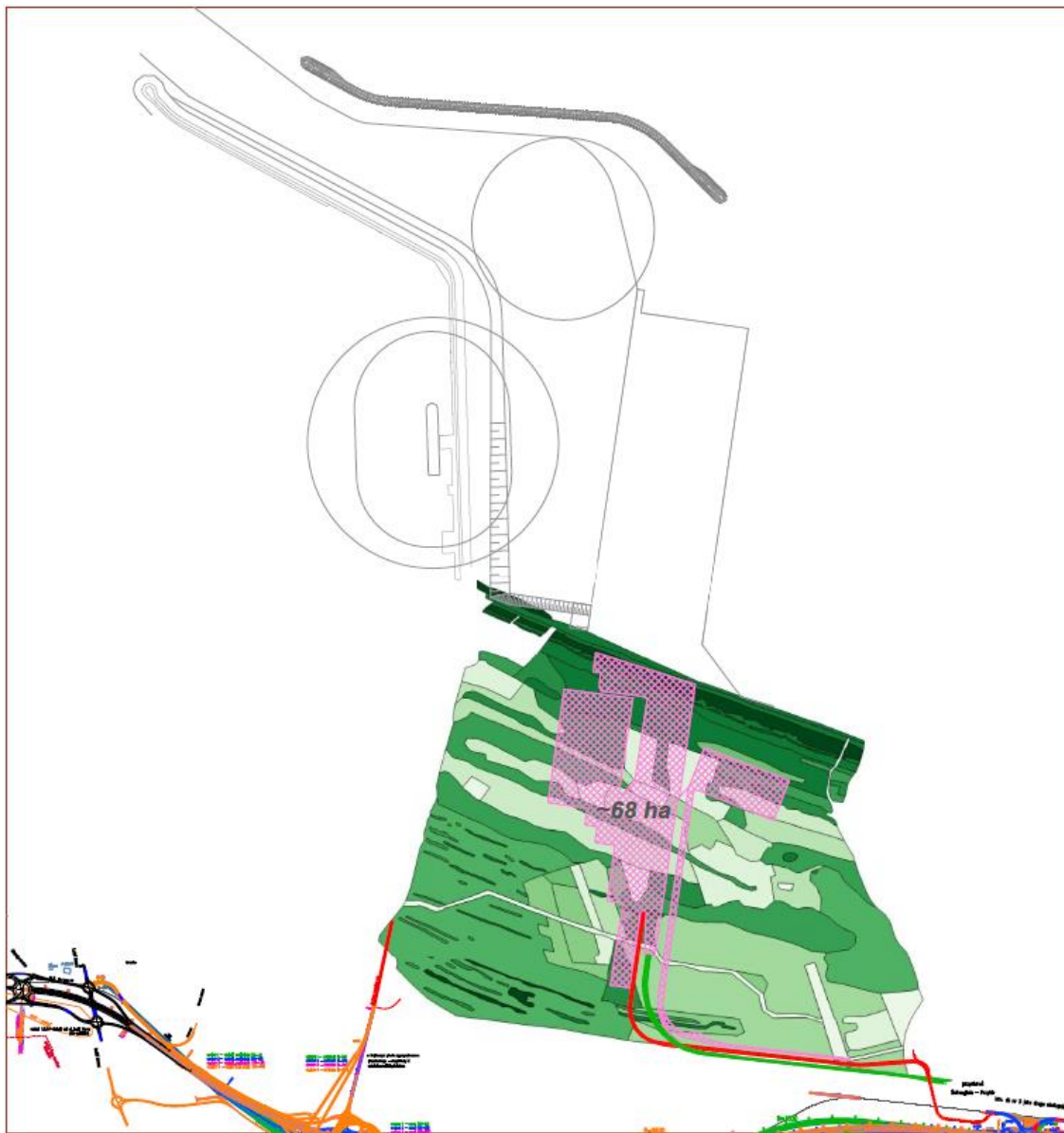




Terminal kontenerowy – na tle uwarunkowań przyrodniczych

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej dokonano oceny walorów przyrodniczych obszaru.

Im ciemniejszy kolor na rysunku tym większy walor przyrodniczy tego obszaru.



Koszt realizacji przedsięwzięcia

Zgodnie z założeniami podstawowymi realizację inwestycji podzielono na dwa etapy:

ETAP I – infrastruktura umożliwiająca przeładunek roczny na poziomie 750 tys. TEU (zdolność teoretyczna 1000 tys. TEU)

ETAP II – infrastruktura umożliwiająca przeładunek roczny na poziomie 1 500 tys. TEU (zdolność teoretyczna 2000 tys. TEU)

	<i>Etap I</i>	<i>Etap II</i>
infrastruktura	2 071 000 000 PLN	149 677 000 PLN
suprastruktura	540 042 000 PLN	487 289 000 PLN
	2 611 042 000 PLN	636 966 000 PLN
	Σ	
	3 351 008 000 PLN*	

Koszt realizacji przedsięwzięcia z podziałem na Inwestorów - projekt podziału

Szczegółowy kosztorys został opracowany z podziałem na następujące branże*:

- ✓ *dostęp morski;*
- ✓ *konstrukcja obudowy mola kontenerowego;*
 - ✓ *część wewnątrz terminala;*
 - ✓ *dostęp drogowy do terminala;*
 - ✓ *dostęp kolejowy do terminala.*

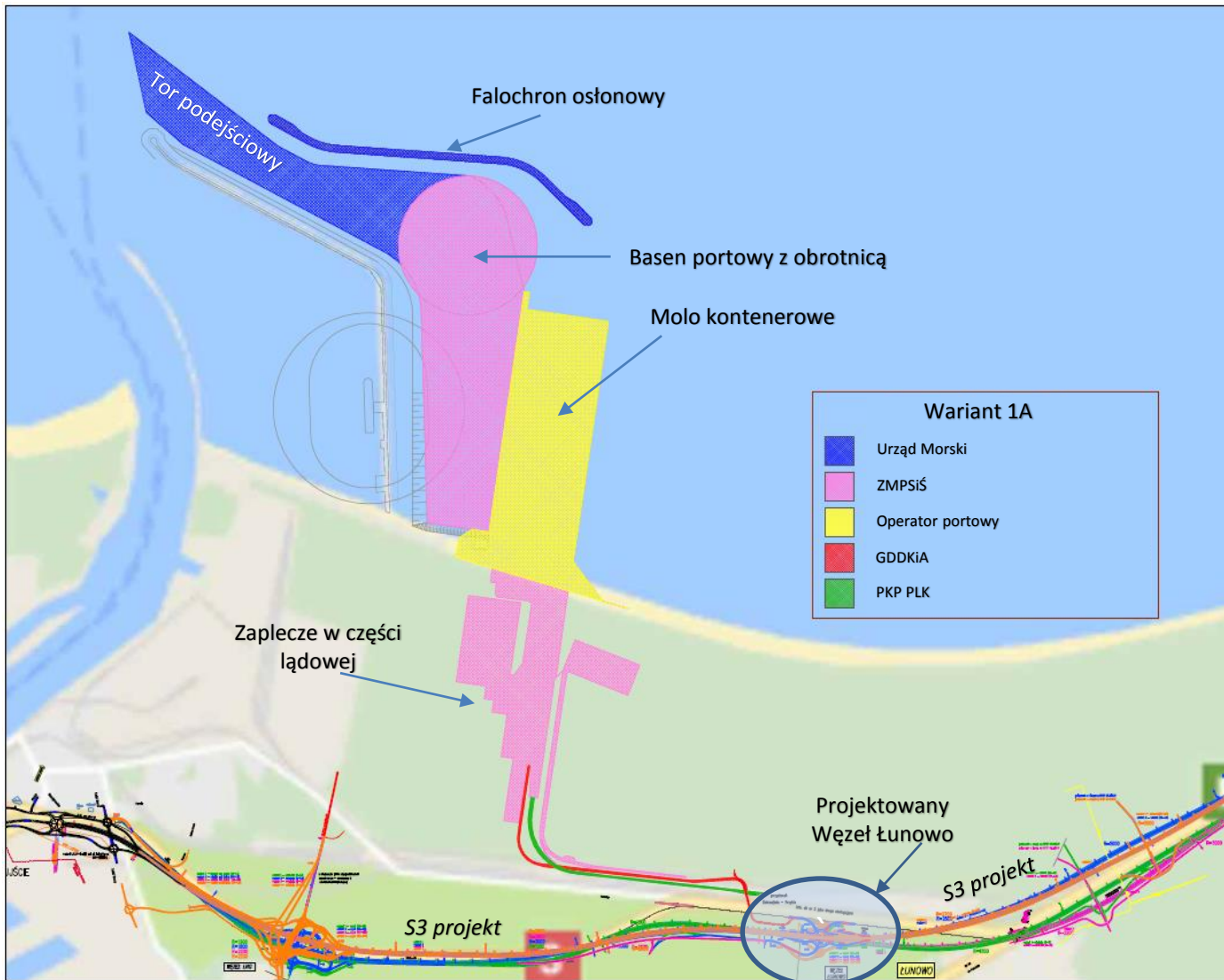
W ramach każdej z branż można wyodrębnić elementy, których wykonawstwo zgodnie z kompetencjami zainteresowanych Podmiotów można przypisać następująco:

ZMPSiŚ	Operator portowy / Inwestor zewnętrzny	UMS	GDDKiA	PKP PLK
434 854,00 zł	2 072 488,00 zł	620 546,00 zł	71 894,00 zł	48 226,00 zł

* Bez kosztów prac przygotowawczych oraz badań.



Graficzny projekt podziału kosztów na Inwestorów





Proces przygotowawczy inwestycji – poziom zaawansowania prac

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście od momentu zainicjowania działań zmierzających do realizacji inwestycji, podjął następujące działania których efektem są opracowane oraz będące w trakcie opracowywania analizy, dokumentacje przedprojektowe wraz z uzgodnieniami oraz wstępne prace studyjne.

Do najistotniejszych dokumentów zalicza się koncepcję lokalizacyjno-programową w ramach której przygotowano:

- ✓ inwentaryzację przyrodniczą;
- ✓ analizę nawigacyjną wraz z analizą falowania;
- ✓ badanie jakości urobku;
- ✓ mapy batymetryczne dna;
- ✓ badania geologiczne,

oraz uzyskano wstępne uzgodnienia dla rozwiązań przedstawionych w koncepcji, w tym m.in.:

- ✓ GDDKiA – dostęp drogowy;
- ✓ PKP PLK – dostęp kolejowy;
- ✓ Urząd Morski w Szczecinie – hydrotechnika i miejsca odkładu urobku z prac czerpalnych;
- ✓ ENEA, ZWiK, PGNiG – wstępne warunki techniczne;
- ✓ Wojewódzki Konserwator Zabytków - brak kolizji z występującymi zabytkami.



Przewidywane zatrudnienie związane z obsługą Terminalu

W związku z realizacją inwestycji pojawi się zapotrzebowanie na pracowników obsługujących nowy terminal kontenerowy. Przewidywane zatrudnienie, dla rocznego przeładunku 1,5 mln TEU, wyniesie:

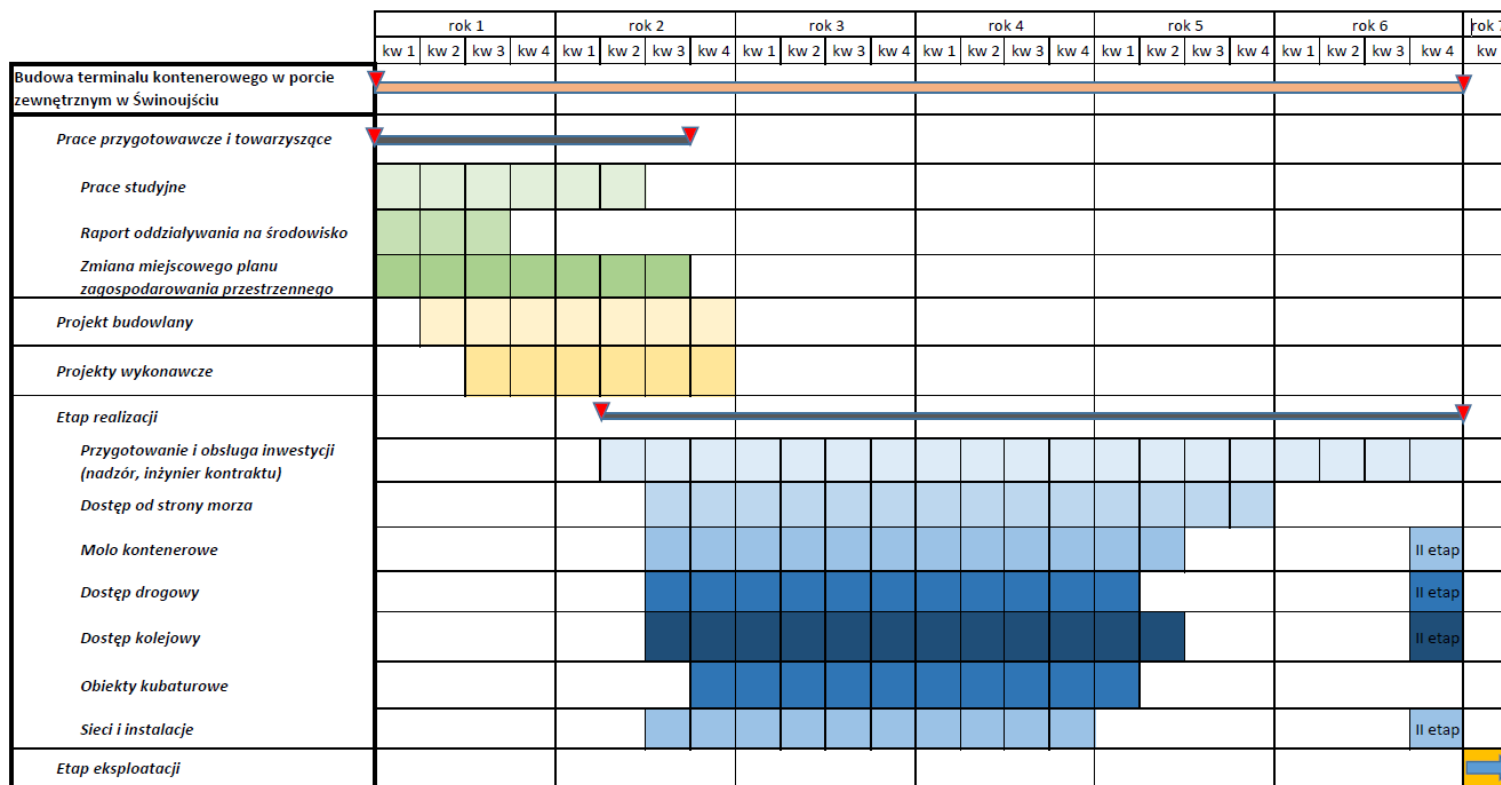
- przy założeniu automatyzacji procesów przeładunkowych: 566 osób (w tym 171 w biurze i 395 na placach składowych) + 75 osób służb państwowych + 150 osób firm zewnętrznych;
- przy obsłudze tradycyjnej (bez automatyzacji): 1000 osób (w tym 240 w biurze i 760 na placach składowych) + 75 osób służb państwowych + 150 osób firm zewnętrznych.





Harmonogram realizacji przedsięwzięcia – warunki brzegowe

Elementem zwińczającym opracowaną koncepcję lokalizacyjno-programową był harmonogram realizacji przedsięwzięcia. Odniesienie w czasie, z uwagi na skomplikowany proces pozyskiwania Inwestora zewnętrznego oraz uzyskiwania niezbędnych decyzji administracyjnych, został przedstawiony w wartościach bezwzględnych jako łączny czas niezbędny do realizacji inwestycji.

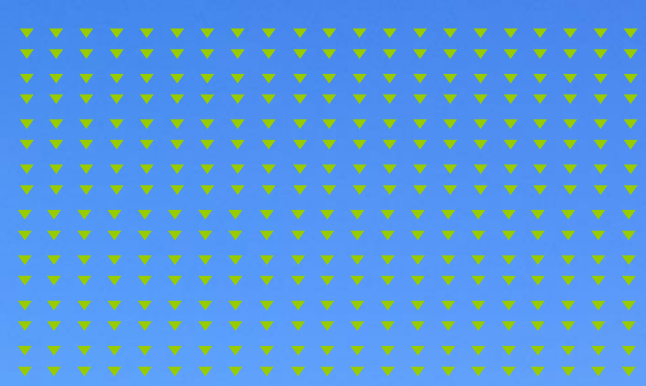




Widok od strony lądu...



... od strony morza.



Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

ul. Bytomska 7
70-603 Szczecin

Tel. +48 91 430 82 21
Fax: +48 91 462 48 42

www.port.szczecin.pl
info@port.szczecin.pl

