



**Biuro Planowania Przestrzennego Miasta
w Szczecinie**

ul. Karola Szymanowskiego 2, 71-416 Szczecin
tel. +48 91 42 21 055, +48 91 42 45 739
bppm@um.szczecin.pl, www.bppm.szczecin.pl



KG + MB
R.U.

Szczecin, dnia 16.10.2023 r.

**Szczecińskie Inwestycje
Miejskie Sp. z o.o.**
ul. Mieszka I 33
71-011 Szczecin

BPPM.VI.324.67.2023.KK/ASz.2264

Dotyczy: pisma SIM/04/874/2023/KP/KG w sprawie układu drogowego na Wyspie Kępa Parnicka i Wyspa Zielona.

W związku z Państwa wystąpieniem o udostępnienie materiałów dotyczących ustaleń związanych z wytycznymi technicznymi dla obiektów inżynierskich na śródlądowych drogach wodnych przekazujemy kopię korespondencji PGW Wody Polskie stanowiącą powyższe wytyczne dla projektowanych obiektów mostowych na śródlądowych drogach wodnych na rzece Odrze Zachodniej i Przekopie Parnickim.

Odnosząc się do Państwa prośby o przekazanie wytycznych urbanistyczno-architektonicznych do kształtowania drogowych obiektów inżynierskich przedstawiamy ogólne warunki w tym zakresie poniżej.

Most łączący ulicę Kolumba z Wyspą Zieloną, lokalizowany w ciągu planowanej drogi lokalnej, powinien posiadać wysokie walory użytkowe przy prostej i oszczędnej formie konstrukcyjnej. Most będzie sytuowany w zakolu Odry co daje doskonałe warunki ekspozycyjne, obserwacyjne na miasto i rzekę. Wartości wielkomiejskiej formy mostu powinny być wyrażone poprzez dobrze zorganizowaną i zagospodarowaną strefę pieszą i formę balustrady. Strefa piesza od strony centrum (północnej) powinna być najszersza tak, aby umożliwić obserwację krajobrazu miasta, zabudowę szczecińskiej Wenecji, Wzgórze Zamkowe i całą nadrzeczną panoramę miasta z sylwetą zabudowy. Strefa piesza powinna posiadać wyposażenie w małą architekturę np. ławki, siedziska i zielen, które zniwelują drogowy charakter mostu i nadadzą strefie pieszej charakter spacerowy – będzie stanowić kontynuację bulwarów nadodrzańskich po obu stronach brzegu Odry. Forma i kolorystyka balustrady mostu nie powinna opierać się na rozwiązaniach typowych dla obiektów mostowych, lecz mieć zindywidualizowaną, autorską formę.

Planowany obiekt inżynierski łączący Kępę Parnicką z terenem przy dworcu kolejowym powinien umożliwić połączenie z Wyspą Jaskółczą. Wartości wielkomiejskiej formy obiektu powinny być wyrażone poprzez dobrze zorganizowaną i zagospodarowaną strefę pieszą oraz formę balustrady, analogicznie jak w wyżej opisanym moście.

Z poważaniem

Załączniki:

1. pismo PGW Wody Polskie znak: SZ.RPC.502.2.2022.SI
2. pismo RZGW znak: UŻ 504-2-2015-si
3. pismo RZGW znak: UŻ 534-2-2015-si
4. pismo RZGW znak: UW-504-808/13-ew

DYREKTOR
Biura Planowania Przestrzennego Miasta
mgr inż. arch. Zofia Fluk-Dymek

Szanowni Państwo,

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie w odpowiedzi na pismo znak: BPPM.VIII.321.2022.ASz0774 z dnia 07.03.2022 r., w sprawie wytycznych technicznych dla projektowanych przepraw mostowych na śródlądowych drogach wodnych na rzece Odrze Zachodniej i Przekopie Parnickim, przekazuje informację dot. śródlądowych dróg wodnych będących w naszej administracji.

Pismo zostanie również wysłane za pośrednictwem poczty tradycyjnej.

Z wyrazami szacunku

Stefan Iwicki
Kierownik Centrum Operacyjnego Ochrony Przeciwpowodziowej

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
ul. Tama Pomorzańska 13a, 70-030 Szczecin

tel. (91) 44 11 255
fax. (91) 44 11 311
Email: stefan.iwicki@wody.gov.pl

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie | www.szczecin.wody.gov.pl | NIP: 5272825616 | REGON: 368302575

Wiadomość ta jest przeznaczona wyłącznie dla jej zamierzonego adresata i może zawierać informacje prawnie chronione. Jeżeli przez pomyłkę otrzymali Państwo tę wiadomość, prosimy o poinformowanie nadawcy o tym fakcie i usunięcie wiadomości wraz z załącznikami. Kopiowanie, ujawnianie lub rozpowszechnianie załączonej informacji bez zgody jej nadawcy jest zabronione. Informujemy, że przetwarzamy Państwa dane osobowe i stosujemy politykę ich ochrony zgodnie z RODO i przepisami krajowymi. Więcej informacji znajdą Państwo na naszej stronie internetowej pod adresem: <http://www.wody.gov.pl/o-wodach-polskich/rodo>.



Pani A. Gromiec

DYREKTOR
Biura Planowania Przestrzennego Miasta

Biuro Planowania Przestrzennego Miasta
Szczecin, ul. K. Szymanowskiego 2
2022-03-25
0841/22
Szczecin, 17.03.2022 r.

SZ.RPC.502.2.2022.SI
RKW-2022-2383

P. Z. Fiuli-Dymela
Dyrektor BPAM

ZASTĘPCA PRYZYDENTA MIASTA
SZCZECIN
Dnia 25-03-2022
Daniel Wacinkiewicz

URZĄD MIASTA SZCZECIN
Sekretariat Zastępcy Prezydenta Miasta
Dnia 25-03-2022
WPLYNEŁO
dz. ZPM-71-S-162-2022

Pan Daniel Wacinkiewicz
Zastępca Prezydenta
Miasta Szczecina
Pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

Dot. Wytyczne techniczne dla projektowanych przepraw mostowych na śródlądowych drogach wodnych na rzece Odrze Zachodniej i Przekopie Parnickim

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie w odpowiedzi na pismo znak: BPPM.VIII.321.2022.ASz0774 z dnia 07.03.2022 r., w sprawie wytycznych technicznych dla projektowanych przepraw mostowych na śródlądowych drogach wodnych na rzece Odrze Zachodniej i Przekopie Parnickim, przekazuje poniżej informację dot. śródlądowych dróg wodnych będących w naszej administracji.

Rzeka Odra Zachodnia oraz Przekop Parnicki posiadają międzynarodową klasę żeglowności Vb, co oznacza najwyższą klasę w krajowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dlatego przy projektowaniu przepraw mostowych na terenach wskazanych w piśmie, należy trzymać się wytycznych zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych z dnia 10 grudnia 2002 r. (Dz. U. 2002, nr 77, poz. 695 wraz z późniejszymi zmianami).

Rzeka Odra Zachodnia oraz Przekop Parnicki posiadają Vb klasę żeglowności, co oznacza, że:

- Minimalny prześwit pod mostami musi wynosić 5,25 m ponad poziom Wielkiej Wody Żeglownej (WWŻ),
- Minimalna szerokość szlaku żeglownego musi wynosić 50 m,
- Minimalna głębokość tranzytowa musi wynosić 2,80 m.

Do niniejszego pisma dołączamy również załączniki w postaci korespondencji RZGW Szczecin z Urzędem Miasta Szczecin oraz biurem projektowym „Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o.” z ubiegłych lat a dotyczących koncepcji przebudowy układu komunikacyjnego Międzyodrza a także dotyczącej budowy nowego mostu „Kłodnego”.

Załączniki:

1. Pismo RZGW Szczecin znak: UW – 504-808/13-ew z dnia 19.08.2013 r.
2. Pismo RZGW Szczecin znak: UŻ 534-2-2015-si z dnia 02.03.2015 r.
3. Pismo RZGW Szczecin znak: UŻ 504-2-2015-si z dnia 30.03.2015 r.

Do wiadomości:

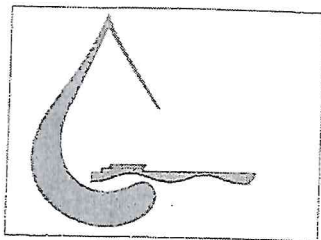
1. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
2. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie
3. Łukasz Pieron - KZGW

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

DYREKTOR
Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie
Państwowego Gospodarstwa Wodnego
Wody Polskie

Marek Dukaczewski



REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W SZCZECINIE

UL. TAMA POMORZAŃSKA 13A

70-030 SZCZECIN

SEKRETARIAT: 91 - 44 - 11-200
Fax: 91 - 44 - 11-300
Inf. nawigacyjna: 91 - 44 - 11-301

e-mail: sekretariat@szczecin.rzgw.gov.pl
www.szczecin.rzgw.gov.pl
www.bip.szczecin.rzgw.gov.pl

NIP 852-22-59-310
REGON 811932724

UŻ 504-2-2015-si

Szczecin, dnia 30.03.2015 r.

Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o.
Departament Projektowy we
Wrocławiu
ul. Bukowskiego 2
52-418 Wrocław

Dotyczy: Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza”

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie w odpowiedzi na pismo znak 507W/P201422/SR/SR/2015 sygn.: 008/AK/P201422/2015 z dnia 25 marca 2015 r., w sprawie prośby o wyrażenie opinii dotyczącej projektu koncepcyjnego planowanego Mostu Kłódnego nad rzeką Odrą Zachodnią w Szczecinie nie wnosi uwag do przekazanych trzech wstępnych typów rozwiązań konstrukcyjnych planowanego „Mostu Kłódnego”.

Wszystkie trzy proponowane rozwiązania uwzględniają wcześniejsze uwagi RZGW w Szczecinie dotyczące zachowania parametrów śródlądowej drogi wodnej, która na rzece Odrze Zachodniej posiada międzynarodową klasę Vb. Przedstawione trzy typy konstrukcji mostu nie zakładają również budowy dodatkowych filarów w nurcie rzeki co istotnie przekłada się na nie pogorszenie sytuacji związanej z prowadzeniem polsko - niemieckiej czynnej zimowej ochrony przeciwpowodziowej przy użyciu lodołamaczy a także nie wpływa to na pogorszenie się przyszłych warunków eksploatacyjnych i nawigacyjnych na drodze wodnej.

Załącznik: Zwrotnie przesłany 1 Egzemplarz. Projektu Koncepcyjnego „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza” – marzec 2015 r.

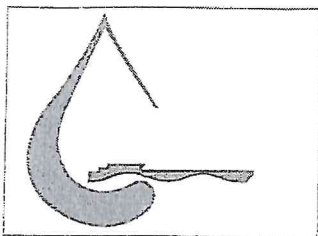
Do wiadomości:

1. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
2. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Z up. DYREKTORA
P. Z. SA DYREKTORA
ds. Inw. ds. Inw. ds. Inw. ds. Inw.
mg. inż. Łukasz Kolanda



REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W SZCZECINIE

UL. TAMA POMORZAŃSKA 13A

70-030 SZCZECIN

SEKRETARIAT: 91 - 44 - 11-200
Fax: 91 - 44 - 11-300
Inf. nawigacyjna: 91 - 44 - 11-301

e-mail: sekretariat@szczecin.rzgw.gov.pl
www.szczecin.rzgw.gov.pl
www.bip.szczecin.rzgw.gov.pl

NIP 852-22-59-310
REGON 811932724

UŻ 534-2-2015-si

Szczecin, dnia 02.03.2015 r.

Egis Polska Inżynieria Sp. z o.o.
Departament Projektowy we
Wrocławiu
ul. Bukowskiego 2
52-418 Wrocław

Dotyczy: Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza”

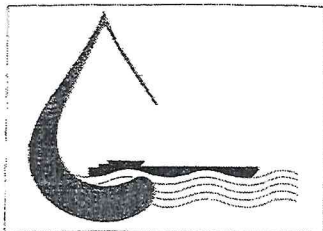
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie w odpowiedzi na pismo znak 258/W/P201422/SR/SR/2015 sygn.: 002/SKR/P201422/2015 z dnia 17 lutego 2015 r., w sprawie warunków technicznych dla Mostu „Kłodnego” przekazuje odpowiedzi na pytania postawione w Państwa piśmie.

Planowana nowa przeprawa przez rzekę Odrę Zachodnią w km 36,40 w postaci Mostu „Kłodnego” musi spełniać parametry drogi wodnej przez którą będzie przebiegała. W tym przypadku potwierdzamy, że droga wodna w tym rejonie posiada międzynarodową klasę Vb, która zgodnie z Załącznikiem Nr 1 oraz Załącznikiem Nr 3 (Parametry eksploatacyjne śródlądowych dróg wodnych) Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 07 maja 2002 r., w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych ogranicza parametry szlaku żeglownego m. in. w postaci:

- minimalnego prześwitu pod mostami ponad stan WWŻ wynoszący 5,25 m gdzie prześwit 5,25 m określa się dla statków przewożących kontenery w dwóch warstwach,
- szerokość szlaku żeglownego wynoszącą 50 m.

Jednocześnie przekazujemy Państwu Pismo znak: UW 504-808/13-ew z dnia 19.08.2013 r. dotyczące naszych uwag odnośnie koncepcji przebudowy układu komunikacyjnego Międzyodrza gdzie jednoznacznie określamy warunki jakie powinien spełniać projektowany Most „Kłodny” uwzględniając warunki bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz bezpieczeństwa żeglugowego w rejonie planowanej przeprawy mostowej. W ww. piśmie wskazujemy aby planowany most Kłodny był wybudowany w technologii przęsła bez podparcia na filarach w nurcie rzeki Odry Zachodniej, co jest związane z ochroną przeciwlodową realizowaną na śródlądowych wodach powierzchniowych, a także wpływa na pogorszenie się (przy ewentualnej lokalizacji filarów) przyszłych warunków eksploatacyjnych i nawigacyjnych na drodze wodnej, wraz z ograniczeniem warunków postoju jednostek przy nabrzeżach. Lokalizacja filara(ów) w nurcie rzeki powinna być ostatecznością, wymagającą dodatkowej dokładnej analizy i uzgodnienia.

Dodatkowo informujemy, że w 2014 roku od przedstawicieli Biura Strategii w Pionie Architekta Miasta Urzędu Miasta Szczecin otrzymaliśmy wstępnie do zaopiniowania profile mostowe w postaci dwóch wariantów potencjalnej przeprawy mostowej. Oba warianty spełniały wymogi odnośnie parametrów drogi wodnej Vb klasy tj. szerokość szlaku 50 m oraz prześwit pionowy 5,25 m przy stanie WWŻ. Otrzymane warianty przeprawy mostowej (Załącznik Nr 2 – Wariant I i Wariant II do pisma) nie posiadały filarów nurtowych. Otrzymane warianty mostu uwzględniały



REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W SZCZECINIE

UL. TAMA POMORZAŃSKA 13A

70-030 SZCZECIN

SEKRETARIAT: 091 - 44 - 11-200

Fax: 091 - 44 - 11-300

Inf. nawigacyjna: 091 - 44 - 11-301

e-mail: sekretariat@rzgw.szczecin.pl

www.rzgw.szczecin.pl

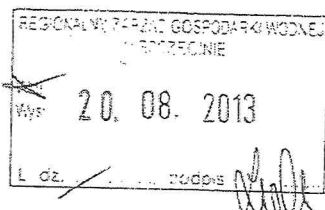
www.bip.rzgw.szczecin.pl

NIP 852-22-59-310

REGON 811932724

UW- 504-808/13-ew

Szczecin, dn. 19.08.2013 r.



Urząd Miasta Szczecin
Biuro Strategii
pl. Armii Krajowej 1
70 - 456 SZCZECIN

Dotyczy: koncepcji przebudowy układu komunikacyjnego Międzyodrza.

W nawiązaniu do pisma z dnia 15.07.2013 r. znak: BS-I.671.2.2013.TK Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie informuje, że w temacie warunków jakim muszą odpowiadać mosty krzyżujące się ze śródlądowymi wodami na obszarze Międzyodrza wypowiedział się już przy temacie kwestii związanych ze strategią przekształceń i rozwoju obszaru obejmującego wyspy Międzyodrza w Szczecinie, w piśmie z dnia 09.08.2012 r. znak: UW-0610-17/12-mb.

Obecna tematyka koncepcji układu komunikacyjnego Międzyodrza jest tożsama z tamtą sprawą, w zakresie parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych i parametrów technicznych mostów przecinających drogi wodne.

Tym samym, odnosząc się do przedłożonej dokumentacji projektowej „Układu komunikacyjnego dla obszaru wysp międzyodrza i terenu nad Odrą lewobrzeżnej części miasta Szczecina”, wykonanej przez Biuro Projektowo-Budowlane Plik-Lech S.C. RZGW w Szczecinie informuje, że po analizie zamieszczonych w niej materiałów można stwierdzić, że zaproponowane rozwiązania koncepcyjne w zakresie prześwitów pionowych i poziomych pod mostami Kłodnym i Długim spełniają minimalne wymagania niezbędne przy klasie drogi wodnej jaką przekraczają. Jednakże z uwagi na dużą liczbę rysunków koncepcyjnych, w których nie wszystkie kwestie są w pełni zrozumiałe, poniżej raz jeszcze podajemy warunki jakie muszą być spełnione przy budowie nowych i przebudowie istniejących mostów nad śródlądowymi drogami wodnymi, wraz z wymaganiami związanymi z ochroną przeciwlodową na Odrze.

Rzeka Odra Zachodnia ma międzynarodową klasę żeglowności Vb, co oznacza najwyższą klasę w krajowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dlatego też, przy opiniowaniu koncepcji układu komunikacyjnego zwróciliśmy szczególną uwagę na zaprojektowane mosty Długi i Kłodny pod kątem aktów prawnych, odnoszących się do śródlądowych dróg wodnych, w tym m.in.:

- 1) Zgodnie z Ustawą prawo wodne (Dz. U. 2012, poz. 145 tekst ujednolicony) do obowiązków właściciela śródlądowych wód powierzchniowych należy m.in.:
 - zapewnienie utrzymywania w należytych stanie technicznym koryt cieków naturalnych oraz kanałów, będących w jego władaniu;
 - zapewnienie swobodnego spływu wód powodziowych i lodów.
- 2) Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie śródlądowych dróg wodnych z dnia 10 grudnia 2002 r. (Dz. U. 2002, nr 210, poz. 1786) rzeka Odra Zachodnia stanowi śródlądową drogę wodną;
- 3) Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych z dnia 10 grudnia 2002 r. (Dz. U. 2002, nr 77, poz. 695) rzeka Odra Zachodnia ma Vb klasę żeglowności, co oznacza, że:
 - a) minimalny prześwit pod mostami musi wynosić 5,25 m ponad poziom Wielkiej Wody Żeglownej (WWŻ);
 - b) minimalna szerokość szlaku żeglownego musi wynosić 50 m,
 - c) minimalna głębokość tranzytowa musi wynosić 2,80 m.

Przykładem rozwiązań mostów bez filarów w nurcie rzeki w Szczecinie jest most Trasy Zamkowej. Brak jest podpór nurtowych, a rozpiętość filarów lądowych jest tam zdecydowanie większa niż w przypadku mostów Długiego i Kłódnego. Dlatego też Trasa Zamkowa nie stanowi żadnego utrudnienia dla spływu kry lodowej oraz dla żeglugi śródlądowej.

Spełnienie powyższych wymogów spowoduje „otwarcie” drogi wodnej na Odrze Zachodniej dla lodołamaczy, statków żeglugi śródlądowej, w tym statków pasażersko-hotelowych, turystycznych, obiektów pływających o charakterze gastronomicznym itp. od strony wewnętrznych wód morskich i Wałów Chrobrego, aż do mostu kolejowego w km 35,59 Odry Zachodniej w rejonie Dworca Szczecin Główny i umożliwi pełne wykorzystanie zmodernizowanych nabrzeży.

Wówczas jedynym utrudnieniem dla żeglugi i dla spływu kry lodowej (ochrona przeciwpowodziowa i nawigacja) pozostanie most kolejowy przy dworcu Szczecin Główny. Doprowadzenie do przebudowy tego mostu spowoduje ostatecznie zwiększenie dostępności od strony międzynarodowych i krajowych wód śródlądowych do śródmieścia Szczecina i pozwoli na szybszy rozwój i pełne wykorzystanie jego unikalnych walorów, związanych z dostępnością do najwyższej klasy śródlądowej drogi wodnej i wód morskich.

Wskazane wymogi w zakresie parametrów mostów mogą być przyjęte jako główne założenia projektowe również dla innych planowanych w tym obszarze mostów. Jednakże podane wartości odnoszą się do minimalnych warunków i w każdym przypadku innych lokalizacji mostów muszą być indywidualnie rozpatrywane.

Jednocześnie informujemy, że w rejonie Mostu Długiego na rzece Odrze Zachodniej znajdują się dalby, które służą do ustawiania jednostek pływających na właściwym kierunku i w odpowiedniej odległości względem filarów mostu w celu ich bezpiecznego przejścia pomiędzy tymi filarami. W przypadku wystąpienia kolizji w związku z planowaną przebudową Mostu Długiego, konieczne będą dalsze uzgodnienia z RZGW w Szczecinie.

Z up. DYREKTORA
Z-CA DYREKTORA
ds. Utrzymywania Wód
mgr inż. Edward Hładki

Otrzymują:

1. Adresat.

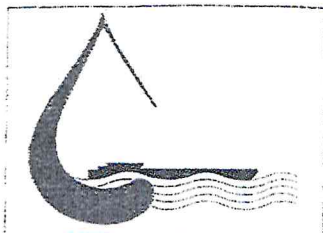
② UW a/a.

Do wiadomości:

1. UŻ – w miejscu. *flor*

Opis Spracowana: *Olivia Gittel*

LIST POTECOPY



REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W SZCZECINIE

UL. TAMA POMORZAŃSKA 13A

70-030 SZCZECIN

SEKRETARIAT: 091 - 44 - 11-200

Fax: 091 - 44 - 11-300

Inf. nawigacyjna: 091 - 44 - 11-301

e-mail: sekretariat@rzgw.szczecin.pl

www.rzgw.szczecin.pl

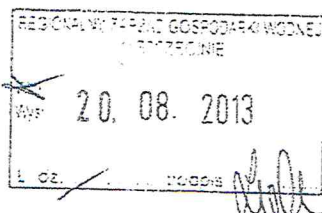
www.bip.rzgw.szczecin.pl

NIP 852-22-59-310

REGON 811932724

UW- 504-808/13-ew

Szczecin, dn. 19.08.2013 r.



Urząd Miasta Szczecin
Biuro Strategii
pl. Armii Krajowej 1
70 - 456 SZCZECIN

Dotyczy: koncepcji przebudowy układu komunikacyjnego Międzyodrza.

W nawiązaniu do pisma z dnia 15.07.2013 r. znak: BS-I.671.2.2013.TK Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie informuje, że w temacie warunków jakim muszą odpowiadać mosty krzyżujące się ze śródlądowymi wodami na obszarze Międzyodrza wypowiedział się już przy temacie kwestii związanych ze strategią przekształceń i rozwoju obszaru obejmującego wyspy Międzyodrza w Szczecinie, w piśmie z dnia 09.08.2012 r. znak: UW-0610-17/12-mb.

Obecna tematyka koncepcji układu komunikacyjnego Międzyodrza jest tożsama z tamtą sprawą, w zakresie parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych i parametrów technicznych mostów przecinających drogi wodne.

Tym samym, odnosząc się do przedłożonej dokumentacji projektowej „Układu komunikacyjnego dla obszaru wysp międzyodrza i terenu nad Odrą lewobrzeżnej części miasta Szczecina”, wykonanej przez Biuro Projektowo-Budowlane Plik-Lech S.C. RZGW w Szczecinie informuje, że po analizie zamieszczonych w niej materiałów można stwierdzić, że zaproponowane rozwiązania koncepcyjne w zakresie prześwitów pionowych i poziomych pod mostami Kłodnym i Długim spełniają minimalne wymagania niezbędne przy klasie drogi wodnej jaką przekraczają. Jednakże z uwagi na dużą liczbę rysunków koncepcyjnych, w których nie wszystkie kwestie są w pełni zrozumiałe, poniżej raz jeszcze podajemy warunki jakie muszą być spełnione przy budowie nowych i przebudowie istniejących mostów nad śródlądowymi drogami wodnymi, wraz z wymaganiami związanymi z ochroną przeciwlodową na Odrze.

Rzeka Odra Zachodnia ma międzynarodową klasę żeglowności Vb, co oznacza najwyższą klasę w krajowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dlatego też, przy opiniowaniu koncepcji układu komunikacyjnego zwróciliśmy szczególną uwagę na zaprojektowane mosty Długi i Kłodny pod kątem aktów prawnych, odnoszących się do śródlądowych dróg wodnych, w tym m.in.:

- 1) Zgodnie z Ustawą prawo wodne (Dz. U. 2012, poz. 145 tekst ujednolicony) do obowiązków właściciela śródlądowych wód powierzchniowych należy m.in.:
 - zapewnienie utrzymywania w należytych stanie technicznym koryt cieków naturalnych oraz kanałów, będących w jego władaniu;
 - zapewnienie swobodnego spływu wód powodziowych i lodów.
- 2) Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie śródlądowych dróg wodnych z dnia 10 grudnia 2002 r. (Dz. U. 2002, nr 210, poz. 1786) rzeka Odra Zachodnia stanowi śródlądową drogę wodną;
- 3) Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych z dnia 10 grudnia 2002 r. (Dz. U. 2002, nr 77, poz. 695) rzeka Odra Zachodnia ma Vb klasę żeglowności, co oznacza, że:
 - a) minimalny prześwit pod mostami musi wynosić 5,25 m ponad poziom Wielkiej Wody Żeglownej (WWŻ);
 - b) minimalna szerokość szlaku żeglownego musi wynosić 50 m,
 - c) minimalna głębokość tranzytowa musi wynosić 2,80 m.

- 4) Zgodnie z Ustawą o żegludze śródlądowej z dnia 21 grudnia 2000 r. (Dz. U. 2006, nr 123, poz. 857), śródlądowe drogi wodne należy utrzymywać w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę poprzez:
- a) należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę;
 - b) systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klasy drogi wodnej;
 - c) oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną.
- 5) Zgodnie z Zarządzeniem Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie w sprawie przepisów prawa miejscowego na śródlądowych drogach wodnych z dnia 7 czerwca 2004 r. (Dz. Urz. woj. zachodniopomorskiego 04.41.785),
- rejon między mostami na Odrze Zachodniej stanowi miejsce uciążliwe dla żeglugi śródlądowej, gdzie obowiązuje organizacja ruchu żeglugowego do czasu zniesienia istniejących ograniczeń (ruch lewostronny, jednokierunkowy);
 - dopuszczone do żeglugi statki i zestawy na Odrze Zachodniej od km 33,35 do granic z wewnętrznymi wodami morskimi mogą mieć następujące maksymalne parametry:
 - a) statki: długość 82 m, szerokość 10,00 m, zanurzenie 4,00 m;
 - b) zestawy (pchane i sprzężone): długość 125 m, szerokość 10,00 m, zanurzenie 4,00 m.

W związku z istniejącymi ograniczeniami szlaku żeglownego na Odrze Zachodniej w postaci „niewymiarowych” mostów w stosunku do klasy drogi wodnej wymienione wymiary statków zostały mocno ograniczone ze względów bezpieczeństwa. Dla porównania wymiary statków i zestawów pchanych na drodze wodnej Vb klasy bez ograniczeń umożliwiają żeglugę statkami o długościach > 110 m i zestawami pchanymi o długościach 172-185 m.

Tym samym zarówno istniejący Most Długi w km 35,95 rz. Odry Zachodniej oraz planowany nowy Most Kłódny w rejonie km 36,45 (wariant I i IA) lub km 36,35 (wariant II) powinny spełniać następujące minimalne wymagania:

- prześwit pionowy pod mostami powinien wynosić minimum 5,25 m ponad poziom WWŻ na wodowskaziu Szczecin – Most Długi, na szerokości szlaku żeglownego pod mostem wynoszącym minimum 50,0 m. Poziom WWŻ wynosi 590 cm i jest usytuowany na rzędnej +0,78 m Kr. Ze względu na bliskość nabrzeży wskazane jest osiągnięcie parametru 5,25 m na jak największej szerokości szlaku żeglownego;
- powyższe parametry muszą być zapewnione przynajmniej na środku drogi wodnej (tj. minimum po 25 m od osi rzeki w kierunku brzegu prawego i brzegu lewego), co wynika z istniejącej na drodze wodnej specjalnej organizacji ruchu żeglugowego, geometrii koryta rzeczno, dopuszczalnych wymiarów statków, usytuowania prześwitów żeglownych mostów sąsiednich (Most Długi i kolejowy) w osi szlaku żeglownego oraz z możliwości cumowania jednostek pływających przy nabrzeżach Bulwaru Piastowskiego i Gdyńskiego.
- wskazane jest, aby planowany Most Kłódny był wybudowany w technologii przęsła bez podparcia na filarach w nurcie rzeki Odry Zachodniej, co jest związane z ochroną przeciwlodową realizowaną na śródlądowych wodach powierzchniowych, a także wpływa na pogorszenie się (przy ewentualnej lokalizacji filarów) przyszłych warunków eksploatacyjnych i nawigacyjnych na drodze wodnej, wraz z ograniczeniem warunków postoju jednostek przy nabrzeżach. Lokalizacja filara(ów) w nurcie rzeki powinna być ostatecznością, wymagającą dodatkowej dokładnej analizy i uzgodnienia.
- obecny Most Długi powinien być przebudowany w taki sposób by docelowo zlikwidować istniejące w środku koryta dwa stare żelbetowe filary, które obecnie stanowią ograniczenie i przeszkodę nawigacyjną dla żeglugi oraz dla odpływu lodu. Takie działanie wpłynie zdecydowanie na poprawę warunków spływu lodów i wód powodziowych, poprawi warunki eksploatacyjne i nawigacyjne na drodze wodnej oraz warunki postoju jednostek przy nabrzeżach. Likwidacja filarów w obecnej formie na Moście Długim jest potrzebna, nawet gdyby rozważano lokalizację nowych filara(ów) na rozpiętości ponad 50,0 m.

Powyższe wymagania są istotne również w związku z dużym nagromadzeniem mostów na dwu kilometrowym odcinku drogi wodnej Odry Zachodniej (3 istniejące, 2 kładki, wyspy i 3 kolejne mosty planowane).

Biorąc pod uwagę szerokość koryta rzeczno, jakie musi być „pokonane” bez filarów przez przęsło przyszłego mostu Kłódno, lokalizacja mostu w wariantie II jest korzystniejsza, gdyż wymaga mniejszej rozpiętości przęsła wynikającej z mniejszej szerokości rzeki (około 90 m), przy większej szerokości (około 113 m) w przypadku wariantu I i Ia. Z kolei przy konieczności lokalizacji filara(ów), korzystniejszym rozwiązaniem jest lokalizacja w szerszym wariantie I/Ia.

dodatkowo budowę kładek pieszych umiejscowionych przy krawędziach nabrzeży na obu brzegach.

Kładka piesza w wariantcie I ma zawierać podpory nurtowe, w wariantcie II kładka piesza nie będzie posiadać podpór nurtowych, zamocowana na zostać do podpór umiejscowionych na istniejących nabrzeżach. RZGW w Szczecinie w porozumieniu z Urzędem Żeglugi Śródlądowej mając na względzie przede wszystkim bezpieczeństwo przeciwpowodziowe oraz bezpieczeństwo ruchu żeglugowego w rejonie planowanej przeprawy wspólnie określili, że wariant II (kładki piesze bez podpór nurtowych) stanowi kompromis pomiędzy wpasowaniem się mostu w architekturę nabrzeży miejskich, ruch drogowy i pieszy oraz ruch jednostek śródlądowych i prowadzenie zimowej akcji lodołamania na rzece Odrze Zachodniej. Powyższa opinia została przekazana do Biura Strategii Miasta.

Przy budowie Mostu „Kłodnego” należy w jak najmniejszym stopniu ograniczać możliwość uprawiania żeglugi w rejonie prowadzonych prac budowlanych. Biorąc pod uwagę skompilowany proces technologiczny przy budowie mostu dopuszcza się czasowe ograniczenia parametrów drogi wodnej oraz możliwość całkowitego zamknięcia żeglugi w trakcie wykonywania operacji, które mogą zagrażać bezpieczeństwu żeglugowemu. Zamknięcie żeglugi oraz zmiana organizacji ruchu z odpowiednim wyprzedzeniem powinna zostać uzgodniona z administracją drogi wodnej.

Z up. DYREKTORA
p.o. Z. CAŁYDZKA
ds. Gospod. ośw. i Wodami
mgr inż. Anna Michalska

Załącznik 1: Pismo UW 504-808/13-ew z dnia 19.08.2013 r.

Załącznik 2: Most Kłodny – Wariant I i Wariant II (Biuro Strategii Urząd Miasta Szczecin)

Do wiadomości:

1. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
2. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

