

# Presja ma sens

written by Alicja Nowak | 25 sierpnia 2023



W listopadzie 2022 r., podczas Walnego Zebrania Delegatów, burmistrz Arkadiusz Klimowicz i Zarząd portu Darłowo przy wsparciu Związku Miast i Gmin Morskich w Krokowej, mocno zaakcentował problem utrzymania torów wodnych w małych portach, ich znaczących spłyceń i beczynności (od dwóch lat) administracji morskiej w tym temacie. Problem ten ograniczał możliwości wejścia do portów jednostek o określonym zanurzeniu co ma wpływ (negatywny) na prace firm działających w portach.

Jednym z takich portów jest port morski Darłowo. Tor wodny (zgodnie z zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego) ma długość 2425 m, szerokość 23m w osi kanału portowego i głębokość 5,5m. Przez brak systematycznych prac podczyszczeniowych (w „dawnych cza-

sach” prace te wykonywane były dwa razy w roku, wiosną i jesienią) w niektórych miejscach głębokości wynosiły poniżej 3 metrów. W małych portach utrzymanie torów wodnych jest pracochłonne, albowiem w większości kanał portowy tworzą koryta rzek (w Darłowie rz. Wieprza z dopływem rz. Grabowa). I przy dość wąskich wejściach do portu (poniżej 40m) zarówno od strony lądu jak i dodatkowo od strony morza te spłyccenia często powstają.

Zarząd Związku Miast i Gmin Morskich 5 grudnia 2022 r. wystąpił z petycją do Ministra Infrastruktury w sprawie wywiązywania się przez Skarb Państwa z obowiązku utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do portów (w tym są też tory wodne). Działania podjął także Burmistrz Miasta Darłowo występując z apelem również do Ministra Infrastruktury (m.in. przez media społecznościowe). Cykl spotkań z użytkownikami portu i dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie zorganizowała prezes Zarządu Portu. I sprawdziła się stara zasada: „PRESJA MA SENS”.

Pod koniec sierpnia w darłowskim porcie pojawiła się pogłębiarka z szalandą. Na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie prace podczyszczeniowe wykonało Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych z Gdańska. Łączna kubatura urobku to ponad 9000 metrów sześciennych a koszt robót to 1,5 mln złotych.

Na dziś temat jest „opanowany”. Pozostaje jednak pytanie: czy jest szansa, że utrzymanie torów wodnych będzie procesem systematycznym, z określonym cyklem?