



Kamień Pomorski 01.10. 2026 r.

PLAN

Rozwoju portu morskiego w Kamieniu Pomorskim

Zarządzeniem 156/11 Burmistrza Kamienia Pomorskiego z dnia 30 grudnia 2011r., na podstawie art. 23 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o portach i przystaniach morskich, zarządzanie portem morskim powierzone zostało spółce Marina Kamień Pomorski sp. z o.o.

Zasięg portu morskiego w Kamieniu Pomorskim określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 listopada 2023r. w sprawie granicy portu morskiego w Kamieniu Pomorskim (Dz.U. 2023 r. poz. 2510).

Port morski w Kamieniu Pomorskim podzielony jest na dwa główne obszary:

1. **Marinę Sezonową** (część północna portu) z basenem żeglarskim, w którym znajduje się ok 260 miejsc postojowych. Przy basenie żeglarskim znajdują się dwa budynki administracyjno-socjalne, plac apelowy z masztem flagowym oraz atrakcyjnie zlokalizowana siłownia plenerowa.
2. **Marinę Techniczną** (część południowa portu), pełniącą rolę zaplecza technicznego portu, z ok 30 miejscami do cumowania jachtów, trzema hangarami oraz placem do zimowania jednostek pływających wraz ze zmodernizowanym, nowoczesnym portem rybackim, oddanym do użytkowania w sierpniu 2023r.

Plan rozwoju portu morskiego można podzielić na 3 etapy:

1. Bieżące działania remontowo-konserwacyjne i operacyjne.
2. Działania na rzecz rozwoju portu podjęte lub planowane w najbliższym okresie (1-3 lat).
3. Perspektywa rozwoju portu o okresie 3-5 lat.

1. Bieżące działania remontowo-konserwacyjne i operacyjne

Celem działań remontowo-konserwacyjnych jest utrzymanie funkcjonalności portu morskiego o charakterze sportowo-turystycznym oraz rybackim, jak również działania zmierzające do dostosowania portu do zmieniających się warunków i podnoszenia standardów obsługi.

1. **Bieżące i okresowe przeglądy i naprawy urządzeń i infrastruktury portowej** związanej z pełnieniem funkcji mariny żeglarskiej i portu rybackiego i zapewnienia bezpieczeństwa na ich terenie.



Marina Kamień Pomorski

2. W lutym 2026 r., w wyniku wystąpienia anomalii pogodowych, uszkodzeniu uległy pomosty betonowe. Mając na uwadze nadrzędny cel, jakim jest zachowanie pełnej funkcjonalności obiektu oraz bezpieczeństwo użytkowników, Spółka niezwłocznie przeprowadziła naprawę urządzeń hydrotechnicznych ze środków własnych. Zgłoszona szkoda majątkowa została odrzucona przez Towarzystwo Ubezpieczeniowe, które zakwestionowało nagłość zjawiska. W trosce o ochronę interesów majątkowych Spółki oraz wyczerpanie drogi odwoławczej, sprawa została oficjalnie przekazana na drogę postępowania sądowego.
3. **Rozwój zaplecza sprzętowego:** w 2026 r. pomyślnie sfinalizowano zakup nowego wózka elektrycznego (przy dofinansowaniu 100% z ARiMR, działanie 1.5 "Inwestycje w portach"). Od lipca 2026 r. urządzenie na stałe pracuje na terenie mariny. Nowy sprzęt bezpośrednio przekłada się na podniesienie bezpieczeństwa, niezawodności operacyjnej oraz ma pozytywny wpływ na działania proekologiczne portu.
4. **Monitorowanie wyników badań batymetrycznych** w związku z systematycznym, stopniowym wypływaniem się basenu jachtowego spółka systematycznie publikuje na swojej stronie dane batymetryczne, ponadto w bieżącym roku uruchomione zostało aktywne zobrazowanie głębokości, uwzględniające bieżący poziom wody.
5. **Rozwój infrastruktury komercyjnej:** Kontynuacja współpracy z aktualnymi i nowymi najemcami (np. Manufaktura łodów i kawy).

2. Działania na rzecz rozwoju portu podjęte lub planowane w najbliższym okresie (1-3 lat).

Celem tych przedsięwzięć jest rozwój istniejących oraz tworzenie nowych możliwości wykorzystania portu morskiego. Planowane kroki są naturalną koniecznością wynikającą ze specyfiki infrastruktury jachtowej, rybackiej oraz towarzyszącej im przestrzeni wodnej.

1. **Infrastruktura parkingowa i monitoring:** W związku z pozyskaniem dofinansowania w wysokości 200 000 zł z tytułu udziału w ministerialnym projekcie pilotażowym pod nazwą "Skrócony czas pracy - to się dzieje", kompleksowo wykonano bez-biletowy system parkingowy na terenie Mariny Sezonowej przy ul. Al. Mistrzów Żeglarstwa 2 oraz wykonano centralizację monitoringu Mariny na terenie Mariny Sezonowej oraz Mariny Technicznej (w tym teren obejmujący parking przy ul. Wilków Morskich). Termin zakończenia projektu: 31 grudnia 2026r.
2. **Przygotowanie dokumentacji dla prac podczyszczeniowych:** Analiza corocznie przeprowadzanych badań batymetrycznych wskazuje na powolne, lecz systematyczne wypływanie się basenu jachtowego (średnio 10 cm na każde 3 lata). Kwestią nadrzędną w perspektywie najbliższych lat jest podjęcie niezbędnych, etapowych działań zmierzających do pogłębienia akwenu.
W tej perspektywie czasowej fundamentalnym krokiem jest opracowanie wielowariantowej koncepcji działań wraz z kompletem decyzji środowiskowych i projektów budowlanych. Realizacja tego kluczowego etapu wymaga podjęcia kierunkowych decyzji na szczeblu właścicielskim (Gminy), przy czynnym udziale Zarządu Spółki.
Stworzenie przedmiotowej dokumentacji pozwoli na etapowanie przyszłych inwestycji i jest warunkiem uzyskania dofinansowań ze środków zewnętrznych (unijnych lub krajowych), bez których pogłębienie akwenu nie będzie bardzo trudne.
3. **Turystyka carawaningowa:** Z uwagi na rosnące zainteresowanie turystyką CARAVINGOWĄ, Spółka planuje zagospodarować na cele turystyczne (m. in. miejsca



Marina Kamień Pomorski

postojowe dla kamperów) część działki nr 3/8 obręb nr 3 miasta Kamień Pomorski, zlokalizowanej po prawej stronie "kładki" i bezpośrednio przyległej do działki nr 2 obręb 3 miasta Kamień Pomorski (teren po byłym Kempingu w Kamieniu Pomorskim - aktualnie wyrównany i obsadzony trawą). Spółka w porozumieniu z Gminą wystosowała dwukrotnie pisma do właścicieli działki po byłym Kempingu, informując o pilnej potrzebie podjęcia czynności związanych z przeglądem drzewostanu oraz przycięciem drzew i konarów, które mogą obecnie stanowić zagrożenie dla ludzi i obiektów sąsiadujących z w/w nieruchomością, na chwilę bezskutecznie. Ponadto planuje się pozyskanie w najem od Gminy działki nr 5 obręb 2 miasta Kamień Pomorski, która po adaptacji infrastrukturalnej znacząco poszerzy ofertę Mariny o nowe miejsca dla kamperów.

4. **Rozbiórka budynków (dawny ZGM):** Czynione są dalsze starania zmierzające do przeprowadzenia inwestycji mającej na celu rozbiórkę dwóch budynków na terenie portu morskiego (dawny budynek ZGM oraz hotelu żeglarskiego) i zagospodarowanie w/w terenu na potrzeby Mariny (przechowywania jachtów). Niestety przedsięwzięcia nie udało się zrealizować z uwagi na sytuację finansową Gminy. Przedmiotowe przedsięwzięcie pozostaje jednak nadal w randze planów priorytetowych Spółki. Pozyskanie placu postojowego (bądź zabudowa na hangar) znacząco rozwiązałoby problem deficytu zaplecza technicznego.

3. Perspektywa rozwoju portu w okresie 3-5 lat.

1. Kompleksowa realizacja strategii batymetrycznej i działań prewencyjnych:

Główną przyczyną degradacji akwenu jest nanoszenie materiału przez kanał rzeki Świniec. Układ istniejącego falochronu potęguje to zjawisko, tworząc warunki sprzyjające nadmiernej kumulacji niesionego przez wodę mułu wewnątrz akwenu. Rozszerzona batymetria z 2026 r. jednoznacznie potwierdziła brak możliwości zastosowania tańszej metody tzw. „trałowania” dna (rozgarniania materiału bez jego wydobywania), ponieważ brakuje miejsc do bezpiecznego odłożenia urobku na dnie. Wymagane jest fizyczne wydobycie i odłożenie osadu.

Przed rozpoczęciem właściwego pogłębiania, zasadnym jest podjęcie działań prewencyjnych polegających na wybudowaniu infrastruktury zapobiegawczej (budowa odstojnika przejmującego materiał denny oraz instalacja ścianki szczelnej).

Przedmiotowe działania oznaczają wielomilionowe nakłady i wykraczają poza definicję "bieżącej konserwacji", leżącej w kompetencjach Spółki w ramach § 9 Umowy o zarządzanie portem z 2012 r.

Zarząd Spółki na bieżąco monitoruje zjawisko i traktuje tę kwestię priorytetowo. W związku z powyższym, Spółka wystąpiła do Burmistrza z inicjatywą powołania grupy roboczej a następnie dysponując kolejnymi danymi przedstawiła diagnozę problemu oraz propozycję kolejności działań.

2. **Wykorzystanie urobku / Kładka Żółcińska:** Zasadnym i strategicznym rozwiązaniem mogło by być wykorzystanie przez Gminę pozyskanego w przyszłości urobku do budowy łącznika terenowego pomiędzy Kładką Żółcińską a drogą Żółcińską. Oprócz optymalizacji ogromnych kosztów transportu odpadu, rozwiązanie to pozwoli na wykorzystanie potencjału tej istotnej inwestycji miejskiej oraz nada sens ekonomiczny nadchodzącym, nieuniknionym wydatkom Gminy na remont i utrzymanie techniczne samej kładki.



Marina Kamień Pomorski

Kładka "Żółcińska" prowadzi obecnie do działek prywatnych i tylko nieliczni znajdują przejście i wykorzystują ją jako skrócenie drogi z Kamienia do Żółcina lub na Osiedle Chopina. Turystycznie i użytkowo kładka nie jest więc należycie wykorzystana. Pomimo znacznych ograniczeń wynikających z faktu, że właścicielem części w/w półwyspu jest podmiot prywatny – nadal istnieje możliwość pełniejszego wykorzystania jej funkcjonalności np. poprzez utworzenie ścieżki turystycznej i połączenia z ulicą Żółcińską (co stwarza dalsze możliwości np. przedłużenia ścieżki rowerowej czy wybudowania docelowo ścieżki spacerowej dookoła Zatoki Karpinki). W przedmiotowej sprawie Spółka Marina przekazała do Gminy koncepcję w/w przedsięwzięcia oraz złożyła "Pismo dotyczące aktu planowania przestrzennego" z wnioskiem o ujęcie w planie ogólnym działek nr 672/13, 60, 79, 78 - obręb nr 0001 z przeznaczeniem na utworzenie ścieżki pieszo rowerowej.

3. **Budowa "Nowej Mariny":** Nadal aktualne są plany związane z szansą wybudowania nowego basenu żeglarskiego przy nabrzeżu barkowym (docelowo 255 nowych miejsc). Spółka wykonała Kartę Informacji Przedsięwzięcia (KIP), przebadła osady i uzyskała w 2023 r. Decyzję RDOŚ. Realizacja tej inwestycji (szacowanej na ok. 30 mln zł) przełożyłaby się na powstanie jednej z największych marin w Polsce, uzależniona jest jednak od pozyskania środków zewnętrznych.

4. Podniesienie walorów turystycznych i rozwój żeglarstwa:

Finalnym efektem prac pogłębiarskich o których mowa w pkt.1 powyżej, oprócz utrzymania żeglowności, będzie możliwość rozbudowy istniejącego basenu portowego o ok. 60 nowych miejsc postojowych (m.in. poprzez dostawienie odnóg do pomostu „E”, oraz przedłużenie istniejącej, pływającej infrastruktury portowej – przylegającej do kładki), co znacząco zwiększy rentowność obiektu.

Przedsięwzięciem, związanym z rozwojem żeglarstwa, są również wszelkie działania na rzecz wspierania podmiotów prywatnych, które starają się o uzyskanie zgody na budowę małych przystani żeglarskich, miejsc do cumowania. Stworzyłoby to sieć przystani, co dodatkowo uatrakcyjniłoby szlak żeglarski, którego ważnym elementem jest Marina w Kamieniu Pomorskim. Warto rozważyć możliwość reaktywacji przystani żeglarskiej na Wyspie Chrząszczewskiej jeśli znajdzie się podmiot zainteresowany taką inwestycją.

4. Parametry jednostek w porcie morskim.

Port morski w Kamieniu Pomorskim nie obsługuje przeładunków, obsługa ruchu pasażerskiego dokonywana jest w oparciu o nabrzeże UMS (tzw. pirs pasażerski) przez podmiot prywatny. Marina jest portem sportowo-turystycznym, z uwagi na ograniczenia akwenu jakim jest Zalew Kamieński, maksymalne zanurzenie jednostki ograniczone jest do 2 m, a ze względu na ograniczenia infrastruktury mariny, dopuszczalna długość to 14 m. w basenie jachtowym oraz 50 m przy nabrzeżu barkowym.

Przejęcie w zarząd pasa nabrzeża barkowego pomiędzy mariną sezonową a techniczną, otworzyło możliwość przyjmowania jednostek o większej długości a także umożliwi rozwój ruchu pasażerskiego w oparciu o molo. Bezpośredni wpływ na rozwój tego ruchu będzie miało



Marina Kamień Pomorski

utrzymanie przez Urząd Morski w Szczecinie drożności toru wodnego Dziwnów-Wolin. Wielkość ruchu trudna jest do oszacowania, ale obecna infrastruktura pozwala na obsługę ok. 500 pasażerów dziennie. Nie przewiduje się w najbliższym czasie, inwestycji związanych z przeładunkiem towarów, tym niemniej nie należy wykluczać takiej możliwości w dłuższej perspektywie.

W zakresie przeładunku ryb, obecnie w porcie morskim funkcjonują właściciele czterech łodzi rybackich. Zrealizowanie inwestycji polegającej na przebudowie portu rybackiego z pewnością jest bodźcem do zwiększenia zainteresowania jego nowoczesną infrastrukturą i możliwościami przez inne podmioty (nie tylko z Kamienia Pomorskiego) związane z rybactwem.

Spółka Marina nie jest w stanie ustalić dokładnych ilości połowowych (danymi mogą dysponować właściwe organy Departamentu Rybołówstwa MRiRW), jednakże dla zobrazowania skali, można przyjąć, że każda jednostka rybacka generuje rocznie przeładunek ryb wielkości ok. 15 ton - łącznie wszystkich gatunków.

Podsumowanie

Dzięki podejmowanym inwestycjom oraz bieżącym działaniom organizacyjnym, Marina w Kamieniu Pomorskim stale zyskuje na znaczeniu. Nowoczesna infrastruktura, uzupełniona innowacyjnym sprzętem (w tym w pełni operacyjnym wózkiem elektrycznym), przyciąga coraz więcej żeglarzy i turystów.

Kolejne prace modernizacyjne, w tym strategiczne działania związane z wypływaniem się akwenu jak również optymalne wykorzystanie powstałego urobku na rzecz infrastruktury miejskiej, to wyzwania inżynierskie, które przy ścisłej współpracy z Właścicielem pozwolą na bezpieczny i zrównoważony rozwój portu, uwzględniający komfort życia mieszkańców (m.in poprzez powstanie dodatkowej ścieżki spacerowej, skrótu drogi nad morze czy osiedle Chopina).

Prezes Zarządu

Marina Kamień Pomorski Sp. z o.o.

Sławomir Szwaja