



Minister Infrastruktury

Znak pisma: \$Znak pisma
Warszawa, 12 grudnia 2024

Pan Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 5691 z dnia 29 października 2024 r. Posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, pana Dariusza Mateckiego, *w sprawie w sprawie zagrożenia dla rozwoju terminala kontenerowego w Świnoujściu i przyszłości żeglugi śródlądowej na Odrze* przekazuję odpowiedzi na zadane pytania.

Ad 1. i 3. Czy Ministerstwo Infrastruktury prowadzi działania mające na celu ochronę możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze, w szczególności na odcinku Dolnej Odry, w kontekście planów ustanowienia tam parku narodowego? Czy istnieją alternatywne plany transportu towarów do portu Szczecin-Świnoujście w przypadku wprowadzenia ograniczeń na Odrze?

Odra jest kluczową i najczęściej wykorzystywaną transportowo śródlądową drogą wodną w Polsce. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego w 2023 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 1,69 mln ton przy czym zdecydowana większość przewozów krajowych oraz w relacjach import/eksport realizowana była na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Odcinek łączący port morski w Szczecinie z Republiką Federalną Niemiec odznacza się najwyższym przewozem ładunków importowanych i eksportowanych – udział przewozów w tej relacji wyniósł 87,6% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wspomniany wyżej ok. 100 km odcinek Dolnej Odry (od Ognicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi) jest uwzględniony w sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (korytarz Morze Północne – Bałtyk), a rzeka na tym odcinku posiada tożsame parametry fizyczne oraz uwarunkowania środowiskowe co inne drogi wodne w ujęcie w sieci TEN-T – klasa drogi wodnej Vb.

Przy założeniu ustanowienia parku narodowego Dolnej Odry możliwość prowadzenia i rozwoju żeglugi śródlądowej uwarunkowana jest następującymi instrumentami prawnymi:

- art. 259 ustawy Prawo wodne (Dz.U. z 2023 r. poz. 1478) zgodnie z którym *parki narodowe wykonują prawo użytkowania wieczystego w stosunku do gruntów pokrytych wodami znajdujących się w granicach parku narodowego, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami granicznymi, gruntów pokrytych wodami śródlądowych dróg wodnych, które są sklasyfikowane w klasie wyższej niż klasa I, na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej, oraz śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu*

- transportowym*. Przedmiotowy przepis w praktyce oznacza, że administratorem tego odcinka Dolnej Odry, sklasyfikowanym w klasie Vb, po ustanowieniu parku narodowego, ciągle pozostaje Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie;
- art. 23 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 zgodnie z którym Państwa Członkowskie UE mają obowiązek zapobiegać pogarszaniu dobrych warunków nawigacyjnych, a także pogarszaniu się obecnego stanu dróg wodnych ujętych w sieci TEN-T, w tym obowiązek ten dotyczy Dolnej Odry, od Ognicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
 - ostatecznym kształtem granic parku narodowego i jego otuliny, warunkującym możliwości prowadzenia prac utrzymaniowych na drodze wodnej.

Podkreślenia wymaga, że za proces utworzenia parku narodowego odpowiada Ministerstwo Klimatu i Środowiska. W kontekście oceny wpływu na funkcjonowanie i rozwój żeglugi śródlądowej najistotniejszym elementem są więc granice projektowanego parku i jego otuliny oraz obowiązujące przepisy prawa zabezpieczające wykorzystanie transportowe Odry.

Opracowaniem rekomendacji dotyczących m.in. obszaru, jaki powinien obejmować projektowany park narodowy zajmuje się *Zespół do spraw opracowania założeń utworzenia parku narodowego w Dolinie Dolnej Odry* utworzony przy Ministrze Klimatu i Środowiska. Celem powołania zespołu jest przedstawienie rekomendacji oraz oceny korzyści i kosztów wynikających z propozycji utworzenia parku narodowego w omawianej lokalizacji. W ramach prac zespołu uwzględniane są również aspekty dotyczące żeglugi na Odrze, dlatego pismem z dnia 10 maja 2024 r., do prac w tym zespole zgłoszony został przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury oraz przedstawiciel Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Analizując wyżej wymienione przepisy prawne oraz w świetle obecnego stanu prac nad utworzeniem parku należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury dysponuje instrumentami prawnymi pozwalającymi na zapewnienie możliwości funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej na tym odcinku Odry. Najistotniejsze w tym kontekście będzie umożliwienie dalszego wykonywania operacji transportowych z wykorzystaniem statków przystosowanych do żeglugi w klasie Vb oraz wykonywania prac utrzymaniowych (m.in. wystawianie oznakowanie czy też usuwanie przeszkód nawigacyjnych) a także zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi (np. umożliwienie bezpiecznego postoju statków).

W tym kontekście, ze względu na kluczową rolę Odry w przewozie ładunków, nie zakłada się alternatywnych planów transportu towarów do portu Szczecin-Świnoujście.

Ad 2. Jakie kroki zostaną podjęte, aby nie dopuścić do zablokowania rozwoju Terminala Kontenerowego w Świnoujściu oraz zabezpieczenia tej inwestycji przed negatywnym wpływem planowanych zmian środowiskowych?

Kluczowym czynnikiem dla wykorzystania szansy rozwojowej polskich portów morskich jest przygotowanie w nich odpowiedniego potencjału infrastrukturalnego. Realizacja inwestycji w głębokowodny terminal kontenerowy w Porcie Świnoujście jest obecnie jednym z najważniejszych projektów w obszarze gospodarki morskiej w Polsce.

Budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu jest priorytetowym projektem w sektorze gospodarki morskiej. Została ona zaplanowana w „Strategii Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku”. Dokument został zatwierdzony w dniu 26 czerwca 2014 roku uchwałą Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy.

Za zakres dotyczący infrastruktury dostępowej od strony morza (falochron i tor wodny) do Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w Świnoujściu odpowiada Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Inwestycje Urzędu Morskiego w Szczecinie polegają na budowie falochronu osłonowego oraz utworzeniu na akwenu żegludowym toru wodnego o głębokości 17,0 m i szerokości ok. 500 m, obejmującego odcinek o długości ok. 70 km. Prace realizowane będą w całości na polskich wodach terytorialnych.

Jednocześnie należy podkreślić, że cały projekt dot. Głębokowodnego Terminala Kontenerowego Świnoujście wymaga zaangażowania kilku interesariuszy odpowiedzialnych za jego poszczególne elementy składowe, w tym także inwestora prywatnego z branży portowo-morskiej. Zgodnie z założeniami, głębokowodny terminal zdolny do przyjęcia i obsługi największych kontenerowców oceanicznych ma powstać na wschód od falochronu terminala LNG, na załadowionym obszarze Zatoki Pomorskiej. Terminal – w rozumieniu nieruchomości – będzie w użytkowaniu wieczystym spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Do operatora będzie należeć natomiast budowa infrastruktury i jego wyposażenie. Przewiduje się, że dzierżawcą gruntu / operatorem terminala będzie Konsorcjum: DEME CONCESSIONS N.V. oraz QTERMINALS W.L.L.

Nabrzeże przeładunkowe ma mieć długość ok. 1,3 km i głębokość 17 m, co pozwoliłoby na jednoczesną obsługę dwóch statków oceanicznych o długości 400 m i jednego o długości ok. 200 m. Terminal ma mieć ok. 70 ha powierzchni i w założeniu docelowo przeładowywać 2 mln TEU rocznie. Inwestycja ma być realizowana w dwóch etapach. Etap pierwszy oznacza połowę docelowej zdolności przeładunkowej (1 mln TEU). Przedsięwzięcie znajduje się w fazie prac przygotowawczych. Podkreślić należy, że inwestycja realizowana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami, z uwzględnieniem wszystkich wymaganych prawem kwestii - także tych o charakterze środowiskowym.

Rząd Premiera Donalda Tuska konsekwentnie dąży do zrealizowania inwestycji związanych z budową Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu oraz niezbędnej infrastruktury dostępowej.

W dniu 29 grudnia 2023r. Urząd Morski w Szczecinie, wykonawca programu wieloletniego pod nazwą „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029” – ogłosił przetarg na wykonanie opinii geotechnicznej dla falochronu.

Umowę podpisano 7 maja 2024r., została ona wykonana i w dniu 4 października 2024 r. odebrana.

Na początku 2024 r., w dniu 3 stycznia, ogłoszono przetarg na Opracowanie Studium wykonalności (łącznie z Analizą Kosztów i Korzyści) wraz z Raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, Raportem na odkład urobku do morza oraz opracowaniami pomocniczymi dla Inwestycji pn. „Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu”. W dniu 6 maja 2024 r. podpisano umowę w ww. zakresie. Czas realizacji umowy to 32 miesiące.

Przetarg na wywiad ferromagnetyczny dla falochronu ogłoszony został 1 marca 2024 r. a umowa podpisana w dniu 30 sierpnia 2024r.

Wojewoda Zachodniopomorski wydał 15 kwietnia 2024r. decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu. Decyzja ta jest ostateczna.

W dniu 29 kwietnia 2024 r. ogłoszony został przetarg na wywiad ferromagnetyczny dla toru podejściowego. Umowa z wykonawcą została zawarta w dniu 29 listopada 2024 r., z terminem wykonania w ciągu 150 dni od daty podpisania umowy.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w dniu 6 września 2024 r. podpisał umowę na wykonanie skanu magnetycznego dna akwenu morskiego w ramach projektu pn.: „Budowa dostępu morskiego i kolejowego do głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym Świnoujście”.

W dniu 20.11.2024r. ZMPSiŚ S.A. podpisał umowę na wykonanie skanu ferromagnetycznego w części lądowej zadania związanego z budową głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu. Termin wykonania przedmiotu umowy upływa 30.12.2024r.

W grudniu 2024 r. Urząd Morski w Szczecinie planuje ogłoszenie przetargu na oczyszczanie obszaru pod przyszły falochron a ZMPSiŚ S.A. ogłoszenie postępowania pn. opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla zadania polegającego na budowie drogi technicznej wraz z infrastrukturą techniczną dla przyszłego terminalu kontenerowego.

Kolejnymi zadaniami w I połowie 2025 r. będzie ogłoszenie postępowań przetargowych na inżynierów kontraktów wraz z monitoringiem środowiskowym dla budowy nowego falochronu oraz nowego toru wodnego.

Ad 4. Jakie działania planuje Ministerstwo w celu zapewnienia pełnej integracji Polski z europejskim systemem dróg wodnych, co mogłoby zwiększyć konkurencyjność polskich portów względem niemieckich i holenderskich?

Rozwój portów morskich uwarunkowany jest m.in. przepustowością infrastruktury dostępowej (kolejowej, drogowej oraz wodnej śródlądowej). W tym kontekście wzmocnienie żeglugi śródlądowej na odcinkach dostępowych do portów morskich odciążą

istniejącą sieć logistyczną i pozwoli na funkcjonowanie bardziej efektywnego i wydajniejszego systemu transportowego na ich zapleczu. Dla zapewnienia konkurencyjności portów morskich istotne jest zaprojektowanie międzynarodowego korytarza intermodalnego, zapewniającego dostęp do transportu drogowego, kolejowego i śródlądowego wodnego oraz zwiększenia przepustowości w portach.

Plany Ministerstwa Infrastruktury w obszarze transportu wodnego śródlądowego skupiają się przede wszystkim na zapewnieniu sprawnego funkcjonowania śródlądowych dróg wodnych poprzez działania utrzymaniowo-rewitalizacyjne realizowane na już istniejącej infrastrukturze. Ramy w tym zakresie określone są w przyjętym w październiku 2023 r. *Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030* – jedynym obecnie obowiązującym dokumencie planistycznym dla całego sektora żeglugi śródlądowej. Program określa zadania mające na celu rozwój żeglugi śródlądowej i połączenie jej z intermodalną siecią transportową w Polsce.

Plany określone w *Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030* mają zasadnicze znaczenie w kontekście rozwoju portów morskich. W programie podkreśla się konieczność utrzymania dobrych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych znajdujących się na zapleczu portów morskich oraz zapewnienie w należyтым stanie istniejących budowli i obiektów hydrotechnicznych. Istotne jest również włączenie żeglugi śródlądowej do multimodalnej sieci transportowej. Zapewnienie dostępu do transportu wodnego śródlądowego wymaga powstania dobrej jakości sieci terminali i punktów przeładunkowych oraz infrastruktury dostępowej do nich. Działania te będą warunkować integrację żeglugi śródlądowej z pozostałymi gałęziami systemu transportowego.

Jak podkreślono wyżej, działania inwestycyjne zaplanowane w *Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030* będą realizowane na istniejących budowlach hydrotechnicznych wymagających pilnej rewitalizacji. Najważniejsze inwestycje zaplanowane na Odrze będą polegać na modernizacji śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole, modernizacji śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy i budowie jazu klapowego na tym stopniu wodnym. Ponadto w ramach *Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030* zaplanowano zadanie polegające na rozszerzeniu działania systemu teleinformatycznego umożliwiającego prowadzenie bezpiecznej i ekonomicznie opłacanej żeglugi, to jest *Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej*. System RIS funkcjonuje na śródlądowych drogach wodnych w całej Unii Europejskiej, a na Odrze wdrożony jest na ok. 240 km odcinku rzeki. Działania te mają na celu odbudowę zniszczonej infrastruktury, której utrzymanie w dobrym stanie technicznym pozwoli na zapewnienie warunków nawigacyjnych dla celów transportowych i ochrony przeciwpowodziowej. Realizacja tych działań pozwoli na prowadzenie bezpiecznej żeglugi w transporcie w relacji Szczecin – Gliwice oraz pozytywnie wpłynie na zwiększenie przewozów w relacjach międzynarodowych z Republiką Federalną Niemiec.

Ponadto część zadań zaplanowanych w *Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030* ma na celu wsparcie i unowocześnienie funkcjonowania całego sektora żeglugi śródlądowej. Są to tak zwane zadania sektorowe, a ich realizacja przełoży się na wzrost

konkurencyjności polskich przedsiębiorców na europejskich rynkach transportowych, gdzie realizowana jest większość operacji przewozowych. Najważniejsze działania sektorowe ukierunkowane są m.in. na cyfryzację procesów związanych z obsługą sektora, rozbudowę systemu RIS umożliwiającego prowadzenie bezpiecznej i bardziej ekonomicznej żeglugi śródlądowej, modernizację floty śródlądowej do nisko i zeroemisyjnej oraz przystosowanej do zachodzącej zmiany klimatu, w tym pracy przy obniżonych stanach wód.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu