



Warszawa, dnia 14 maja 2018 r.



03980200044768  
RPW/14761/2018 P  
2018-05-15

Pan  
**Stanisław Karczewski**  
**Marszałek Senatu RP**

*Szanowny Panie Marszałku!*

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 59. posiedzeniu Senatu RP w dniu 16 kwietnia 2018 r. uprzejmie przedstawiam stosowne wyjaśnienia.

**1. Czy resort planuje aktywne działania na rzecz rozwoju transportu wodnego pomiędzy miejscowościami Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Kamieńskiego oraz rzeki Odry.**

Uprzejmie informuję, że dnia 12 grudnia 2017 r. uchwałą Nr 204/2017 Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 2017 r. przyjęto Program wieloletni na lata 2019-2028 pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry”. Celem przedmiotowego programu jest utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG) oraz Polic. Planowane do realizacji zadania przyczynią się do zapewnienia odpowiedniej pozycji gospodarczej regionu oraz stworzenia warunków do rozwoju. Zaplanowane efekty Programu to m.in.:

- przywrócenie parametrów torów podejściowych do parametrów określonych w obowiązujących przepisach, a następnie ich utrzymanie, celem zapewnienia bezpiecznego dostępu od strony morza do portów morskich, położonych w rejonie ujścia Odry – w szczególności do portu Szczecin,
- zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa żeglugi wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie.

Obecnie w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej trwają prace nad przygotowaniem programu modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej wraz z drogami wodnymi funkcjonalnie powiązаныmi (polski odcinek brakującego połączenia Dunaj-Odra-Łaba i Kanał Śląski). Współpracujemy w tym zakresie z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wyniki analiz dostarczą informacji o zakresie inwestycji koniecznych dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego oraz o kosztach i korzyściach związanych z ich realizacją.

Warto zaznaczyć, że równocześnie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 realizowanych jest 12 projektów dotyczących transportu wodnego śródlądowego. Prowadzone prace pozwolą na usunięcie tzw. wąskich gardeł na Odrzańskiej Drodze Wodnej, czyli miejsc stanowiących ograniczenia

w prowadzeniu regularnej żeglugi. Przewidywana całkowita wartość projektów wynosi ok. 1 344 mln zł, w tym szacowany wkład UE to 1 105 mln zł.

W resorcie realizowane są również działania mające na celu zakończenie inwestycji priorytetowych, do których zaliczamy przede wszystkim dokończenie budowy stopnia wodnego w Malczycach na rzece Odrze. Inwestycja jest niezbędną dla jak najszybszego uruchomienia regularnego transportu śródlądowego wodnego na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Otworzenie żeglugi przez służę już w maju br. pozwoli na znaczną poprawę warunków nawigacyjnych na jednym z newralgicznych odcinków Odrzańskiej Drogi Wodnej od Brzegu Dolnego do Malczyc, a także poniżej stopnia wodnego.

Działania podejmowane przez resort na rzecz rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej umożliwiły m.in. uruchomienie transportu węgla z Górnego Śląska do Opola i Wrocławia. Wykorzystanie Kanalu Gliwickiego i Odry skanalizowanej do transportu wodnego śródlądowego nabiera znaczenia dla polskiej gospodarki oraz dalszych planów rewitalizacji i rozbudowy śródlądowych dróg wodnych. Finalnie w roku 2017 przetransportowano z portu w Gliwicach do elektrociepłowni we Wrocławiu 126,9 tys. ton węgla. Jednorazowo zestaw pchany (pchacz wraz z dwoma barkami) transportował 1 tys. ton ładunku. W 2018 r. zostanie podwojona ilość przeładowanego surowca do ok. 250 tys. ton. Rok 2017 to również pomyślne zakończenie pilotazowego transportu nawozów na Odrzańskiej Drodze Wodnej z Kędzierzyna-Koźla do Polic. Barka przewożąca 250 ton ładunku Grupy Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S.A. pokonała trasę o długości 670 km.

## **2. Czy samorządy mogą pozyskać na ten cel środki zewnętrzne?**

Odnosząc się do możliwości pozyskania środków zewnętrznych przez samorządy wskazać należy, że inwestycje realizowane w polskich portach morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz w przystaniach morskich mogą być finansowane m.in.:

- ze środków krajowych (budżet państwa),
- z budżetu UE (z poziomu unijnego, krajowego i regionalnego),
- z kredytów preferencyjnych międzynarodowych instytucji finansowych.

W ramach środków finansowych UE, w perspektywie 2014-2020 inwestycje realizowane w polskich portach morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz w przystaniach morskich mogą uzyskać dofinansowanie głównie ze środków Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze (PO Ryby 2014-2020), a także ze środków UE w ramach programów regionalnych (Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020).

Aktualnie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 - Działanie 5.7 Budowa, rozbudowa lub modernizacja ogólnodostępnej infrastruktury szlaków żeglownych, utrzymanie dróg wodnych prowadzących do portów, monitoring dróg wodnych, w tym związane z systemem zarządzania ruchem, realizowane są projekty:

- „Poprawa Infrastruktury dostępnej do Portu w Stepnicy”, w zakresie którego planowana jest przebudowa toru podejściowego do portu w Stepnicy na obszarze wewnętrznych wód morskich, od stawy 24 do głowic falochronów Basenu Kolejowego poprzez parę pław ST1-ST2 (pogłębienie toru do głębokości 4,5 m oraz poszerzenie toru do ok. 40 m) wraz z obrotnicą (pogłębieniem do głębokości 4,5 m oraz zwiększeniem jej średnicy do ok. 160 m). Zgodnie z harmonogramem, inwestycja powinna zakończyć się do końca 2019 roku.

- „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach”, w ramach którego planowane jest pogłębienie toru podejściowego na Kanale Polickim do 10,5 m (z możliwością rozbudowania go w kolejnym etapie do 12,5 m) wraz z poszerzeniem w dnie do 100 m, oraz pogłębieniem i poszerzeniem Kanalu Kiepińskiego (do głębokości 3 m i szerokości 25 m) wraz z podejściem (do głębokości 3,2 m i szerokości maksymalnej do 35 m) i zakolem (do głębokości 3,0 m i szerokości 35 m), a także umocnienie skarp wyspy Kiepiński Ostrów. W zakres inwestycji wchodzi także zakup dwóch pław świetlnych w Kanale Polickim oraz dwóch pław dziennych na podejściu do Kanalu Kiepińskiego. Zgodnie z harmonogramem inwestycja powinna zakończyć się do końca 2020 roku.

Ponadto, porty i przystanie morskie mogą uczestniczyć, jako partnerzy, w projektach aplikujących o wsparcie w ramach Programu Europejskiej Współpracy Terytorialnej INTERREG:

- Interreg Południowy Bałtyk, finansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, którego celem jest wzmocnienie „rozwoju sektorów zielonego i niebieskiego” poprzez wspólne działania ponad granicami. Koncepcja zakłada wsparcie branży morskiej (sektor niebieski) oraz branż gospodarki, czy idei przyczyniających się do zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych (sektor zielony). Programem objęte są regiony, pomiędzy którymi występują znaczące dysproporcje w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, dlatego udzielana pomoc będzie się koncentrować na ich wyrównaniu. Wspierane będą działania z zakresu wzmocniania innowacyjności przedsiębiorstw na arenie międzynarodowej, ochrony i promocji dziedzictwa naturalnego i kulturalnego, transferu „zielonych” technologii, zrównoważonego transportu, rozwoju rynku pracy oraz współpracy międzyinstytucjonalnej,

- Interreg Region Morza Bałtyckiego, finansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, który wspiera projekty dotyczące współpracy w dziedzinach: innowacyjności, efektywnego gospodarowania zasobami naturalnymi oraz zrównoważonego transportu - transnarodowe projekty stanowiące odpowiedź na potrzeby i problemy, z którymi poszczególne kraje nie są w stanie uporać się samodzielnie (np. z zakresu transportu, efektywnego korzystania ze źródeł energii i zasobów środowiska, zapewnienia czystości wód międzynarodowych).

W gestii samorządów może znajdować się również m.in. budowa infrastruktury punktowej dedykowanej żegludze śródlądowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej, w postaci np. portów lub nabrzeży przeładunkowych. Forma finansowania poszczególnych inwestycji zależy od samorządu.

Z pozdrowieniami

Z upoważnienia Ministra  
  
Grzegorz Witkowski  
Podsekretarz Stanu