



Znak sprawy:GM-DGWiŻŚ-4.054.7.2021 GM-DGWIZS-4.054.7.2021

**Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu RP**

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na interpelację nr 15901 z dnia 18 grudnia 2020 r., Posłów na Sejm RP, Pana Jarosława Rzepy oraz Dariusza Wieczorka w sprawie postępów w realizacji projektu budowy sieci dróg wodnych, w tym „Odrzańskiej Drogi Wodnej”, przedstawiam poniższe informacje.

Przywrócenie żeglowności polskich rzek, a tym samym rozwój transportu wodnego śródlądowego jest jednym z priorytetów obecnego Rządu. Dekady zaniedbań w pracach utrzymaniowych systemu dróg wodnych w Polsce wymagają horyzontalnego spojrzenia na problem i podjęcia szeregu przemyślanych decyzji dążących do rozwoju transportu wodnego śródlądowego.

Zrównoważony transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy i zapewniających spójność terytorialną i społeczną. W tym kontekście strategia rozwoju transportu Unii Europejskiej, określona w dokumencie pn. Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, zakłada przeniesienie do 2030 r. 30% drogowego transportu na inne gałęzie transportu (śródlądowe drogi wodne i kolej), a do 2050 r. ponad 50% tego typu transportu. Podkreślenia wymaga, że powyższe cele nie zostaną osiągnięte bez inwestycji w niskoemisyjne gałęzie transportu takie jak żegluga śródlądowa i infrastrukturę towarzyszącą.

Wydajny system transportu multimodalnego, wspierający przeniesienie ładunków z transportu drogowego na transport wodny śródlądowy, pozwoli nie tylko na osiągnięcie celów strategicznych UE w tym zakresie, ale przede wszystkim doprowadzi do zmniejszenia negatywnych skutków środowiskowych i osiągnięcia celów neutralności klimatycznej UE. Transport wodny śródlądowy odpowiada jedynie za ok. 1,8% emisji w sektorze transportu w UE, co czyni tą gałąź jedną z najbardziej efektywnych pod względem osiągnięcia celów neutralności klimatycznej przez europejski sektor transportu. Inwestycje w transport wodny śródlądowy charakteryzują się dodatnim efektem synergii związanym z osiągnięciem pozytywnych celów transportowych, emisyjnych oraz energetycznych, zapewniając poprzez rozwój hydroenergetyki, wymierne korzyści w zakresie bezpieczeństwa energetycznego państwa.

Jednocześnie w Polsce udział żeglugi śródlądowej w transporcie ładunków jest marginalny i nie przekracza 0,2%. Dla porównania średni udział transportu wodnego śródlądowego w UE to ok. 6%, a udział żeglugi w Republice Federalnej Niemiec to ok. 8,8%.

Powyższe, świadczy o marginalnym znaczeniu jakie przypisywano rozwojowi żeglugi śródlądowej w skali całego kraju. Bierna postawa kolejnych rządów wiązała się w konsekwencji ze znacznymi stratami dla gospodarki polskiej. Tym samym zaniechano starań mających na celu pozyskanie środków finansowych na inwestycje infrastrukturalne w zakresie żeglugi śródlądowej ze środków europejskich, a także nie skorzystano z możliwości wpisania śródlądowych dróg wodnych do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), która jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. W efekcie zamknęło to drogę na pozyskanie znaczących środków finansowych na ww. inwestycje z takich programów pomocowych jak CEF, tj. *Connecting Europe Facility* – Instrument „Łącząc Europę”.

W związku z nieustannym marginalizowaniem sektora żeglugi śródlądowej w Polsce, ówczasnie nie podjęto starań, aby przystąpić do jednej z najważniejszych konwencji międzynarodowych wskazujących standardy rozwojowe dla europejskich szlaków wodnych, tj. do *Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu* (tzw. Konwencji AGN), co na długi czas zahamowało rozwój żeglugi śródlądowej i powiązanych z nią przemysłów komplementarnych. Warto zaznaczyć, że przed przystąpieniem Polski do *Porozumienia*, dokument podpisało 17 państw, a 18 krajów jest Stronami Porozumienia, w tym Republika Białoruś.

Europejskie porozumienie w sprawie śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) zostało sporządzone w Genewie w dniu 19 stycznia 1996 r. pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Dopiero 23 stycznia 2017 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Pan Andrzej Duda podpisał ustawę o ratyfikacji *Porozumienia AGN*. Ustawa ta została przyjęta jednogłośnie podczas 32. Posiedzenia Sejmu RP w dniu 15 grudnia 2016 r. (429 głosów za, 0 głosów przeciwnych i wstrzymujących).

Z punktu widzenia społeczno-ekonomicznego, aktywizacja gospodarcza Odry jest korzystna i pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarczy nie tylko regionów z nią sąsiadujących, ale i całego kraju. Kompleksowe zagospodarowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej, poprzez realizację zadań inwestycyjnych niesie za sobą konieczność poniesienia nakładów finansowych, celem uzyskania wymiernych społecznych i ekologicznych korzyści, w postaci m.in. przeniesienia części transportu kołowego na drogi wodne śródlądowe.

Warto podkreślić, że typową barką w dwóch warstwach możemy przetransportować do 42 kontenerów, co przekłada się na zmniejszenie obciążenia w transporcie drogowym o 42 samochody ciężarowe, a tym samym mniejszą eksploatacją nawierzchni drogowej oraz zwiększeniem bezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu. Jednostkowy koszt transportu ładunków transportem wodnym śródlądowym jest prawie 2,7 razy niższy od samochodowego i 2 razy niższy od kolejowego. Jest to szczególnie istotne dla właścicieli ładunków, którzy kierując się rachunkiem ekonomicznym będą tym samym wspierać ekologiczne rozwiązania w transporcie.

Ponadto, w ramach aktywizacji dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu transportowym realizowane są zadania inwestycyjne polegające na budowie wielofunkcyjnych zbiorników wodnych, zarówno na rzece Odrze, jak i na rzece Wiśle, celem ograniczenia negatywnych skutków zjawisk atmosferycznych, takich jak susza, czy powódź, oraz zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Zretencjonowaną wodę możemy kontrolować podczas wezbrań i dysponować nią podczas suszy. Stopień wodny zapewnia stabilność poziomu wody w okolicy, a także podnosi poziom wód gruntowych, istotnych dla rolnictwa. Tego rodzaju inwestycje odgrywają istotną rolę w utrzymaniu stabilnych parametrów nawigacyjnych, odpowiadających klasom dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, pozwalających na prowadzenie efektywnego i bezpiecznego transportu wodnego śródlądowego. Jest to istotne dla dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Zgodnie z art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej został zobowiązany do opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju. Transport wodny śródlądowy, w odróżnieniu od transportu kolejowego i drogowego nie posiada dotychczas dokumentu planistycznego, który na równi z innymi gałęziami transportu byłby uwzględniany przy opracowywaniu programów i strategii rozwoju.

W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury wraz z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. pracuje nad przygotowaniem Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Dokument obejmuje również drogi wodne funkcjonalnie powiązane, tj. Kanał Śląski i polski odcinek połączenia Dunaj-Odra-Łaba (droga wodna Kędzierzyn-Koźle – Chałupki). Z kolei w zakresie opracowania Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły podjęto współpracę z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Zakończone zostały prace koncepcyjne, których wyniki będą stanowiły wkład do projektu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Prace - przy wsparciu zewnętrznych kontrahentów oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wodny Polskie - prowadzone są przez Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej działające przy Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. W ramach tych prac zakończono następujące zadania:

1. W dniu 6 listopada 2017 r. we Wrocławiu odbyła się pierwsza konferencja konsultacyjna z samorządami, podczas której zostały przedstawione pierwsze wyniki modelowania na potrzeby uzyskania IV klasy żeglowności na Odrzańskiej Drodze Wodnej na odcinku od Kędzierzyna-Koźła do ujścia Nysy Łużyckiej. Druga konferencja dla kolejnego odcinka Odry odbyła się w dniu 5 kwietnia 2018 r. w Szczecinie, której przedmiotem były wyniki modelowania Odry granicznej. W ramach prac wskazano potencjalne lokalizacje piętrzeń.
2. Prace Biura ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej nie odnoszą się tylko do samych budowli hydrotechnicznych, ale są ukierunkowane również na planowanie infrastruktury krzyżującej się z drogą wodną w taki sposób, aby budowle te ze sobą nie kolidowały. Stąd też w lipcu 2018 r. ZMPSzS przedstawił nowo określone docelowe poziomy wysokiej wody żeglownej (WWŻ), tj. stan wody powyżej, którego nie może odbywać się żegluga. Ma to istotne znaczenie dla ustawowego obowiązku opiniowania przez administrację wodną oraz prawidłowego projektowania przez wykonawców infrastruktury krzyżującej się ze szlakiem żeglugowym.
3. Równolegle ZMPSzS przystąpił do realizacji projektu badawczego w zakresie poprawy żeglowności rzeki Odry. W jego ramach zostaną przygotowane dwa opracowania techniczne „*Koncepcja badawczo-techniczna modernizacji skanalizowanego odcinka ODW do klasy żeglowności Va*” oraz „*Badawcze wytyczne dla projektowania stopni wodnych na Odrze swobodnie płynącej, planowanych w celu uzyskania drogi wodnej o klasie żeglowności Va*”. Wykonawcą opracowania jest Politechnika Wrocławska. Prace nad opracowaniami zakończyły się w III kwartale 2019 r.
4. W marcu 2019 r. w Sosnowcu odbyła się konferencja pn. „*Kanał Śląski i droga wodna górnej Wisły - szanse i wyzwania*”. Wydarzenie objęło swoją tematyką najważniejsze zagadnienia pozwalające rozwijać dalsze koncepcje planowanego do budowy Kanału Śląskiego. Przedstawiono opinie środowiska naukowego oraz interesariuszy rozwoju żeglugi śródlądowej w zakresie zagadnień technicznych, ekonomicznych, społecznych i środowiskowych, co może zostać wykorzystane w dalszych analizach prowadzonych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
5. Wstępne warianty Kanału Śląskiego zostały zaprezentowane 28 sierpnia 2019 r. w Katowicach – w trakcie organizowanych przez MGMIŻŚ trzecich konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego znajdującymi się w ich przebiegu.
6. Czwarte konsultacje odbywały się w dniach od 18 sierpnia do 16 września 2020 r. i dotyczyły wyboru wariantu koncepcji przebiegu połączenia Dunaj – Odra – Łaba. W ramach konsultacji wpłynęło ponad 30 formularzy. Wśród podmiotów biorących udział w konsultacjach przeważały jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki – 18. Najwięcej uwag wpłynęło do wariantu dotyczącego odcinka transgranicznego.

Natomiast w zakresie analiz ekonomicznych, w grudniu 2018 r. MGMIŻŚ odebrało ekspertyzę pn. „*Analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły*”. Dokument uzupełnia informacje o transporcie śródlądowym, jego powiązaniach i możliwym wpływie na inne sektory gospodarki i gałęzie transportu, a także wstępnie określa konkurencyjność rynkową poszczególnych odcinków żeglugi, potencjał rozwojowy rynku przewoźników oraz umożliwia formułowanie scenariuszy rozwoju zarówno dróg wodnych jak i całego segmentu wodnego transportu śródlądowego.

Dokument stanowi istotny element analizy kosztów i korzyści stanowiącej podstawową ekspertyzę ekonomiczną przyszłych programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Dodatkowo, zgodnie z wnioskiem MGMIŻŚ złożonym w ramach naboru do Programu Wsparcia Reform Strukturalnych, Komisja Europejska podpisała umowę z wykonawcą (firma EY) na opracowanie analizy kosztów i korzyści dla Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz strategii komunikacji dla śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Analiza kosztów i korzyści jest kluczową analizą ekonomiczną dla Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, która pozwoli przedstawić informacje o szczegółowych nakładach inwestycyjnych i potencjalnych przychodach związanych z ich realizacją. Prace nad ww. dokumentem zakończono w listopadzie 2019 r. Natomiast w 2018 roku MGMIŻŚ dokonało odbioru strategii komunikacji.

W planach rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotną kwestią jest również działalność portów śródlądowych. Polskie drogi wodne mogą i powinny pełnić ważną rolę transportową. Podstawowym

warunkiem, oprócz wysokiej jakości infrastruktury liniowej, jest sprawne funkcjonowanie terminali przeładunkowych zapewniających dostęp do dróg wodnych. Przykładem takiej działalności jest chociażby przewóz ładunków ponadgabarytowych z Portu Morskiego Szczecin do portu śródlądowego w Malczycach, na potrzeby realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce.

Resort przeprowadził konsultacje informacyjne dotyczące modernizacji i budowy portów śródlądowych z jednostkami samorządów terytorialnych. Informacje pozyskane w ramach konsultacji posłużą do analizy rozwoju sieci punktów przeładunkowych, ale również będą stanowić materiał pomocniczy w negocjacjach prowadzonych na rzecz włączenia polskich odcinków dróg wodnych do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Budowa portów wynikać będzie z rachunku ekonomicznego i stanowiła będzie wynik współpracy przyszłych beneficjentów portów, tj. j.s.t. oraz prywatnych inwestorów. Rolą MI jest koordynacja budowy dróg wodnych spełniających parametry żeglugowe, zaś same inwestycje portowe powinny być domeną zainteresowanych inwestycją podmiotów (przedsiębiorców).

Harmonogram najbliższych prac nad projektem Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej zakłada uzyskanie wpisu do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów w I połowie br. Natomiast w II połowie 2021 r. zakłada się przystąpienie do przeprowadzenia prognozy oddziaływania na środowisko, po których zostanie przeprowadzony proces konsultacji. Ze względu na swój złożony charakter zakłada się, że dokumenty zostaną przyjęte przez Radę Ministrów na przełomie 2022/2023 r.

Ponadto informuję, że konieczność rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest niezbędna w modernizacji gospodarczej Polski i została uznana za niezbędną przez administrację rządową i samorządową, społeczność naukową oraz organizacje pozarządowe i inne podmioty prywatne. Podejmowane przez MI i PGW WP działania mają na celu przywrócenie im ich funkcji gospodarczych, w tym aktywizację regularnego i bezpiecznego transportu wodnego śródlądowego.

Realizowane obecnie zadania inwestycyjne mają charakter krótkoterminowy i długoterminowy. W zakresie krótkiej perspektywy, kluczowe jest usunięcie tzw. „wąskich gardeł” na śródlądowych drogach wodnych, uniemożliwiających prowadzenie transportu ładunków, w tym ładunków ponadgabarytowych.

Obecnie kluczowe znaczenie ma realizacja dwunastu projektów transportowych, współfinansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Przedsięwzięcia te polegają na modernizacji istniejących liniowych części infrastruktury i obiektów hydrotechnicznych na Odrzańskiej Drodze Wodnej – głównym szlaku transportowym w Polsce tj.:

- Modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice – przystosowanie do III kl. drogi wodnej - FAZA II,
- Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale gliwickim, na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice- przystosowanie do III klasy drogi wodnej - etap II,
- Stopień Brzeg Dolny– roboty modernizacyjne na stopniu, Etap II,
- Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław, woj. opolskie - etap I,
- Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - woj. opolskie (etap II),
- Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Krapkowice wraz z przebudową awanportów,
- Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Januszkowice wraz z przebudową awanportów,
- Budowa jazu kłapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- „Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III kl. drogi wodnej”,
- Odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry - przystosowanie do III klasy drogi wodnej, na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej – ETAP II (komponent 1B.1/1a),

- "Prace modernizacyjne na Odrze granicznej: Etap I- Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania, Etap II- Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej".

Dodatkowo, jeden z nadzorowanych przez resort projektów dotyczy wdrożenia systemu informacji rzecznej RiS oraz doposażenia służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i ratownictwo. Podstawowym celem projektu „*Pełne wdrożenie RiS Dolnej Odry*” jest poprawa jakości aktualnie świadczonych usług RiS z wykorzystaniem najnowszych dostępnych technologii oraz opracowanie i świadczenie nowych usług zarówno dla administracji publicznej, armatorów żeglugi śródlądowej, kapitanów żeglugi śródlądowej oraz pozostałych zainteresowanych podmiotów. Wprowadzenie systemu RiS ma na celu zintegrowanie i wykorzystanie informacji płynących ze wszystkich czujników i urządzeń instalowanych na jednostce pływającej oraz dodatkowo pozyskiwaniu informacji z zewnątrz. Zważając na obowiązki jakie wynikają z przepisów żeglugowych nakładanych na kierownika statku i konieczności zapoznania się z bieżącą sytuacją hydrometeorologiczną oraz locją danego akwenu przed rozpoczęciem podróży, system RiS ułatwi dostęp do informacji oraz przyspieszy proces decyzyjny. RiS ma na celu również zintegrowanie środowiska żeglugowego w całej Europie i zwiększenie konkurencyjności poprzez czytelny i jasny przekaz informacji pomiędzy użytkownikami z różnych krajów. Wpływa to pozytywnie na rozwój żeglugi śródlądowej i otwiera nowe zagraniczne rynki usług dla lokalnych przewoźników.

Zakończenie przedmiotowych prac planowane jest na 2023 r. W ich efekcie zostaną przywrócone stabilne warunki nawigacyjne, w szczególności na odcinku Odry Swobodnie Płynącej i Odry Granicznej, pozwalając na regularną żeglugę śródlądową, w warunkach III klasy żeglowności tj. 1,8 metra głębokości tranzytowej.

Ministerstwo Infrastruktury, celem uzyskania dofinansowania ze środków UE w perspektywie 2021-2027 dla projektów żeglugowych, przygotowało projekt dokumentu rządowego pn. Krajowy Program Żeglugowy do 2030 r., określający zadania o charakterze inwestycyjnym i sektorowym. Celem tego dokumentu jest przywrócenie niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na głównych drogach wodnych w Polsce. Zadania ujęte w KPŻ2030 obejmują inwestycje na Odrzańskiej Drodze Wodnej i na Drodze Wodnej Rzeki Wisły, a także wsparcie dla rozwoju rynku żeglugowego. W dokumencie zostały ujęte zadania tzw. „dojrzałe”, których realizacja nastąpi do 2030 r. Planuje się, że dokument zostanie przyjęty przez Radę Ministrów do końca 2021 r.

Należy podkreślić, że aktualnie, oprócz opracowania dokumentów strategicznych dla rzeki Odry, przygotowywane są również duże i ważne przedsięwzięcia. Na Odrzańskiej Drodze Wodnej przygotowywane są do budowy stopnie wodne Lubiąż i Ścinawa. Oba zaplanowane do realizacji stopnie wodne mają na celu wzmocnienie sterowania przepływem wód rzeki Odry celem ochrony przed powodzią, poprawę warunków żeglugowych rzeki Odry, przywrócenie poziomów wód gruntowych i zapobieganie przesuszaniu gruntów (ochrona przed suszą, retencja wodna), powstrzymanie procesów erozyjnych w korycie rzeki Odry oraz produkcję energii elektrycznej. Zakończenie inwestycji planowane jest na 2027 r. Koszt budowy stopnia wodnego Lubiąż szacowane są na ok. 900 mln zł, a stopnia wodnego Ścinawa - ok. 1 mld zł. Aktualnie trwa faza projektowania. Budowa dalszych stopni wodnych umożliwi zwiększenie potencjału hydroenergetycznego Polski, który jest źródłem zielonej energii, a także odgrywa istotną rolę dla potrzeb Krajowego Systemu Energetycznego, w sytuacji tzn. BLACKOUTU. Inwestycje te będą realizowane zgodnie z prawem UE oraz spełniać będą rygory środowiskowe. Budowa stopni wodnych w systemie kaskadowym pozwoli zwiększyć potencjał hydroenergetyczny Polski o 8%. Jest to niezwykle istotne w realizacji założeń Unii Europejskiej dotyczących Zielonego Ładu.

W tym kontekście należy podkreślić, że Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie wzmocnia zabezpieczenie przed powodzią na Odrze i Wiśle. W grudniu 2020 r. administrator drogi wodnej podpisał z wykonawcą umowę na wybudowanie i rozbudowanie odcinków wałów nad Odrą w Krośnie Odrzańskim, której łączna długość wyniesie 6 kilometrów. Realizacja projektu podniesie stopień ochrony ponad 10 tysięcy mieszkańców i ich mienia oraz lokalnej infrastruktury. Projekt potrwa dwa lata. Kontrakt będzie wykonywany w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły. Jest współfinansowany z funduszy Budżetu Państwa i Banku Światowego. Rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest do końca 2021 roku. Koszt to 117 mln złotych.

Istotne znaczenie dla bezpieczeństwa prowadzenia transportu wodnego ma również infrastruktura krzyżująca się z drogą wodną, do której zaliczają się m.in. mosty. Jako przykłady inwestycji realizowanych

w ramach dostosowania infrastruktury krzyżującej się z drogą wodną do właściwych parametrów nawigacyjnych można podać przebudowę mostu kolejowego w km 733,7 rzeki Regalicy w Szczecinie oraz przebudowę mostu drogowego w km 514 rzeki Odry w Krośnie Odrzańskim. Realizacja ww. przedsięwzięć jest kluczowa dla żeglugi śródlądowej, gdyż przyczyni się do podniesienia prześwitu pod mostami, a tym samym do poprawy parametrów drogi wodnej. Modernizacja mostów umożliwi przede wszystkim prowadzenie akcji lodołamania, co wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego obszarów znajdujących się w bezpośrednim oddziaływaniu rzeki. Zakończenie robót budowlanych obu zadań inwestycyjnych przewidziane jest na 2023 r.

Ponadto kompleksowe zagospodarowanie dróg wodnych będzie miało istotne znaczenie dla pozycji konkurencyjnej portów morskich, których potencjał zależy od efektywnej integracji z łańcuchem logistycznym w globalnej wymianie handlowej. Stale rosnące przeładunki w portach morskich powodują trudności logistyczne związane z nadmiernym obciążeniem infrastruktury dostępowej do portów tj. kolejowej i drogowej. Rozwój transportu wodnego śródlądowego na ich zapleczu umożliwiłby uzyskanie dodatkowych korzyści m.in. poprzez odciążenie i zapewnienie efektywnego i wydajnego systemu transportowego. Jest to szczególnie istotne w stworzeniu międzynarodowego korytarza intermodalnego.

Rząd polski współpracuje z czeskim Ministerstwem Transportu, a także z przedstawicielami władz lokalnych (Generalna Dyrekcja ds. dróg wodnych Republiki Czeskiej) w sprawie utworzenia połączenia Dunaj-Odra-Łaba. Ostatnie spotkanie na szczęblu Ministrów odbyło się podczas polsko-czeskich konsultacji międzyrządowych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

Podczas konsultacji, w dniu 28 sierpnia 2019 roku w Warszawie Minister ówczesnego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Pan Marek Gróbarczyk oraz czeski minister ds. transportu Pan Vladimír Kremlík podpisali deklarację w sprawie włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do transeuropejskiej sieci TENT. Strona polska i czeska podpisała dotychczas 2 dokumenty – Memoranda o współpracy ministerstw obydwu państw w zakresie przygotowania połączenia DOL – z 31 stycznia 2017 roku oraz 15 listopada 2018 roku.

Powiązanie śródlądowych dróg wodnych Dunaju, Odry oraz Łaby wraz z funkcjami bramowymi morskich portów Szczecin-Świnoujście stanowi unikalne, transgraniczne ogniwo łączące północ z południem, wschód z zachodem. Jest to szczególnie istotne zważywszy, że do 2026 roku ma zostać uruchomiony terminal kontenerowy w Świnoujściu, co znacznie zwiększy potencjał przewozowy regionu. Rozładowanie kontenerów na zapleczu portu drogą wodną sprawi, że korytarz ten nabierze multimodalnego charakteru. Połączenie DOL, w powiązaniu z transportem kolejowym i drogowym, utworzy transportową jedność funkcjonalną i gospodarczą korytarza sieci bazowej TEN-T „Bałtyk – Adriatyk”.

Z punktu widzenia odpowiedniej dostępności do zaplecza portów, szczególne znaczenie ma projekt „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m”.

Projekt ten obejmuje wykonanie prac w zakresie pogłębienia toru do 12,5 m z równoczesnym jego poszerzeniem (w tym wykonanie mijanek) na odcinkach prostych oraz z odpowiednimi poszerzeniami na łukach i na odcinkach przejściowych w dnie wraz z niezbędnymi korektami geometrii toru wodnego (ok. 62 km); oraz przebudowy (regulację) skarp brzegowych bez umocnień. Ponadto celem inwestycji jest niwelacja dna w strefie Świnoujścia ze względu na układ batymetryczny, wykazujący znaczne lokalne przegłębienia w dnie toru; budowa i przebudowa umocnień brzegowych i budowli hydrotechnicznych wraz z przylegającą infrastrukturą; oraz pogłębienie i poszerzenie obrotnic statków: – na wysokości Polic, – przy Przesmyku Orlim na przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego, – w Porcie Szczecin – na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego.

Realizacja Projektu spowoduje osiągnięcie następujących celów: udrożnienie toru wodnego dla statków o większej ładowności i zanurzeniu; poprawa bezpieczeństwa nawigacji statków morskich po szerszym i głębszym torze wodnym; usprawnienie nawigacji statków po torze wodnym i zwiększenie przepustowości toru, spowodowane obniżeniem prawdopodobieństwa wystąpienia kolejki statków na torze wodnym; poprawa stanu funkcjonalnego i technicznego obiektów wchodzących w skład Bazy Oznakowania Nawigacyjnego, którego efektem będzie umożliwienie pracownikom niezakłóconego i optymalnego wykonywania zadań związanych z utrzymaniem toru wodnego Świnoujście – Szczecin.

Aktywizacja śródlądowych dróg wodnych stanowi szansę dla regionów położonych wzdłuż ich biegu, które będą potencjalnymi beneficjentami Programu, a tym samym będzie to istotny czynnik rozwojowy dla przedsiębiorstw skupionych wokół branży. Powyższe działania inwestycyjne wpłyną na rozwój społeczno-gospodarczy oraz wzrost atrakcyjności inwestycyjnej regionów.

Łączę wyrazy szacunku,
Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu