



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 11 sierpnia 2021 r.

Znak sprawy: GM-DGM-5.054.4.2021

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na interpelację nr 23581 w sprawie funkcjonowania, organizacji i budowy systemu komunikacyjno-transportowego Portu Morskiego Elbląg, złożoną w dniu 11 maja 2021 r. przez Posła na Sejm RP – Panią Monikę Falej, niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

1. Port Morski w Elblągu prognozowany jest przez swoje kierownictwo jako tzw. port feederowy („karmiący”) - pomocniczy dla portów trójmiejskich. 5 lat temu oczekiwano, że zaistnieje intensywna obecność „naszych partnerów wschodnich, Białorusi i Ukrainy, zainteresowanych tranzytem swoich towarów przez port w Elblągu i budową tutaj swoich składów handlowych i magazynów”. Oczekiwanie dzisiaj nierealne. Pozostał tylko Obwód Kaliningradzki, z wieloma niewiadomymi, ale przynajmniej w zasięgu.

Czy Ministerstwo, inne struktury państwa i obu województw (np. Polska Agencja Inwestycji i Handlu, agencje rozwoju regionalnego), prowadzą działania w skali kraju i międzynarodowej, zmierzające do pozyskania inwestorów i przewoźników „zalewowych”? Jakie są tego efekty? Czy zadanie to scedowano wyłącznie na samorząd Elbląga z jego ograniczonymi możliwościami?

Jakie jest zdanie Ministerstwa, a szczególnie zarządów portów Gdańsk i Gdynia, w zakresie potrzeb współpracy? Czy istnieje wstępny dokument wzajemnych powinności? Jak zarządy oceniają infrastrukturę i możliwości portu elbląskiego w najbliższych latach, skoro mają z niego korzystać? Jaka mogłaby być „specjalizacja” tego portu, wspomagająca porty trójmiejskie? Jak wyglądałby praktycznie system transportowania w obie strony: transportem samochodowym, wodnym i kolejowym? Jeżeli ten system został opracowany, prosiłabym o jego udostępnienie.

Rozwój polskich portów morskich, także tych o charakterze regionalnym i lokalnym, jest priorytetem Ministerstwa Infrastruktury – należy to wyraźnie podkreślić. Port Elbląg należy postrzegać, jako punkt wiążący inwestycje o charakterze strategicznym dla rozwoju dróg wodnych istotnych dla gospodarki morskiej kraju, a intensyfikacja jego rozwoju stanowi szansę dla całego Zalewu Wiślanego oraz zlokalizowanych nad nim ośrodków portowych i przystaniowych. Trzeba mieć też na względzie, że rola transportu morskiego i portów jako centrów przeładunkowych jest szczególnie istotna (kluczowa) w zachowaniu ciągłości łańcuchów dostaw, a każdy nowy szlak żeglugowy przyczynia się do wzrostu konkurencyjności i budowania przewagi polskiej gospodarki.

Budowa toru wodnego – niezależnego od sytuacji międzynarodowej i w pełni kontrolowanego przez Polskę – stworzy warunki dla stabilnego rozwoju regionu Zalewu Wiślanego i pełne wykorzystanie jego potencjału gospodarczego i transportowego.

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Port Elbląg, realizując strategiczną wizję rozwoju połączeń transportowych w relacji Północ-Południe, wpisuje się w geoeconomiczne projekty Via Carpatia i Korytarz Bałtyk-Adriatyk w ramach sieci TEN-T, docelowo tworząc istotny węzeł logistyczny w osi połączeń kolejowych i drogowych, a w przyszłości także śródlądowych i morskich w związku z budową drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz rewitalizacją dróg wodnych śródlądowych. Port Elbląg ma potencjał, by obsługiwać żeglugę morską bliskiego zasięgu (short sea shipping) z portami Bałtyku, przyczyniając się do dynamizacji współpracy gospodarczej, turystyki, ruchu pasażerów, a także wspólnych projektów infrastrukturalnych w regionie Morza Bałtyckiego.

Rozwój Portu Elbląg nie opiera się na konkurencji z portami w Gdańsku i Gdyni. Przeciwnie – jest i będzie on komplementarny wobec nich, a jego rozwój będzie służył umacnianiu pozycji portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w szczególności Portu Gdańsk. Należy wskazać, że porty trójmiejskie oraz elbląski mogłyby w przyszłości być postrzegane jako swoisty zintegrowany morski węzeł logistyczny, za sprawą sposobu funkcjonowania, oferowanych usług, posiadanych zasobów i możliwości. W takim całościowym ujęciu realizowany jest strategiczny dokument rządowy pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, który zakłada inwestycje na poziomie blisko 40 mld PLN, a którego jednym z komponentów jest wspomniana budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – kluczowa m.in. dla Portu Elbląg.

Należy zauważyć, że Port elbląski może stać się znakomitym portem-poddostawcą usług dla portów trójmiejskich. Pomocniczy port sprawi też, że porty trójmiejskie będą miały niejako większe moce przerobowe. Kompleksowa rozbudowa Portu Elbląg, z uwzględnieniem wielu elementów infrastruktury, pozwoli na zawijanie statków o większej nośności oraz na jednorazowy przewóz drogą morską większej partii ładunków. Umożliwi to załadowcom korzystanie z efektu skali, przejawiającego się w niższych jednostkowych kosztach transportu ładunku na morskim odcinku łańcucha transportowego – co nie pozostaje bez znaczenia dla rentowności wielu podmiotów gospodarczych.

Zauważenia wymaga, że perspektywy rozwoju Portu Elbląg należy rozpatrywać przede wszystkim w kategoriach średnio- i długookresowych. Jego rozwój, jako portu feederowego, będzie stanowił funkcję rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w tym przede wszystkim Portu Gdańsk, który już dziś pełni z powodzeniem funkcję komasacyjno-rozdzielczą typu „hub”. W kontekście powyższego trzeba zaznaczyć, że w raporcie „International Trade and Freight by 2050” Konferencji ds. Handlu i Rozwoju ONZ (UNCTAD) z 2015 r. prognozowano, że wartość i wolumen towarowego handlu międzynarodowego wzrośnie ponad czterokrotnie. Pomimo tego, że prognoza pochodzi sprzed 2020 r., skala odbicia w światowej gospodarce dowodzi, że pandemia zasadniczo nie złamała trendu wzrostowego (wg szacunków, odpowiednio Światowej Organizacji Handlu oraz autorytatywnej dla branży morskiej firmy analitycznej Clarkson Research, w 2021 r. wolumen handlu międzynarodowego wzrośnie o 8%, a międzynarodowych przewozów towarowych drogą morską o 4,2%; prognozy na kolejne najbliższe lata również są optymistyczne). Na tym tle, potencjał Portu Gdańsk, jako swoistego motoru i integratora rozwoju polskich portów morskich, w tym także Elbląga, najlepiej ilustruje jego awans na przestrzeni blisko dwóch dekad w indeksie Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) Konferencji ds. Handlu i Rozwoju ONZ (UNCTAD) – będącym wskaźnikiem oceniającym jakość połączeń kontenerowych poszczególnych krajów i portów.

W perspektywie średniookresowej Portowi Elbląg sprzyjać będą wywołane przez pandemię trendy ku skracaniu łańcuchów dostaw oraz deglobalizacji i regionalizacji turystyki. Jako port, w którego strukturze przeładunków ważną pozycję zajmują materiały budowlane i wielkogabarytowe elementy stalowe, Elbląg będzie przynajmniej pośrednio korzystał z dobrej koniunktury na światowym rynku inwestycji infrastrukturalnych. Co najbardziej istotne, Port Elbląg może być beneficjentem - będącej częścią - Europejskiego Zielonego Ładu, unijnej Strategii na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (Strategy on Sustainable & Smart Mobility), która zakłada wzrost udziału transportu morskiego krótkodystansowego (short sea shipping) i śródlądowego w przewozach towarowych do 25% do 2030 r. i do 50% do 2050 r. – co ma szansę spowodowania zasadniczych zmian w transporcie towarowym, który dziś w znacznej mierze obsługiwany jest przez transport kołowy. Oczywiście dopełnieniem powyższego powinny być także aktywności czynione przez podmiot zarządzający portem, którego przedmiot działalności obejmuje zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491), w szczególności m.in. działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocję takiej działalności (vide: art. 7 ust. 1 pkt 8 ustawy). Całość skutkować będzie pożądanym rozwojem portu elbląskiego.

W kwestii zasygnalizowanej wyżej obsługi ładunków wielkogabarytowych, należy zwrócić uwagę, że w Elblągu zlokalizowane są zakłady przemysłowe, które zajmują się wytwarzaniem konstrukcji metalowych, elementów mechanicznych, obróbką mechaniczną, wytwarzaniem śrub napędowych i turbin do statków, a także wsparciem urządzeń okrętowych – m.in. na potrzeby sektorów: przemysłowego, okrętowego, energetycznego. Ocenia się, że tego typu towary będą mogły być transportowane barkami np. do Portu Gdynia, skąd będą dalej eksportowane na rynki zewnętrzne. Ponadto, do Portu Gdynia od kilku lat drogą morską dostarczane są elementy lądowej energetyki wiatrowej, takie jak: wieże, łopaty, gondole – gdzie są składowane, i skąd dalej przewożone są specjalnymi samochodami w głąb kraju, stwarzając przy tym wyzwania transportowe i logistyczne. Ten segment „trudnych” ładunków mógłby być przewożony barkami w rejon destynacji elbląskiej z wykorzystaniem drogi wodnej przez Mierzę Wiślaną. Opisane wyżej przewozy barkowe mogłyby zastąpić obecnie wykonywane, złożone logistycznie i wymagające, lądowe transporty ponadgabarytowe. Mogłyby one być także wykorzystywane na potrzeby przewozów pomiędzy portami trójmiejskimi a elbląskim - produktów rolniczych oraz pochodzących z przemysłu drzewnego.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, Port Elbląg po zakończeniu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską może stać się istotnym multimodalnym węzłem transportowym (logistycznym), integrującym przewozy z Portem Gdańsk i Portem Gdynia.

Ze względu na trwające inwestycje infrastrukturalne, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. nie podejmował do tej pory rozmów w zakresie włączenia Portu Elbląg w swoje plany logistyczne. Jednak już teraz widoczny jest potencjał tego portu, jako uzupełniającego punktu transportowego dla przeładunków morskich i intermodalnych (przeładunki kolejowo-drogowo-rzeczne), ale przede wszystkim jako dużego węzła żeglugi śródlądowej.

Po planowanej wizycie studyjnej przedstawicieli Portu Gdańsk i zakończeniu inwestycji, oferta handlowa Portu Elbląg będzie mogła być przedstawiona partnerom na wschodzie, w szczególności stronie ukraińskiej. Ocenia się, że Port Elbląg może być bowiem włączony do korytarza transportowego Gdańsk - Morze Czarne i współpracy nie tylko z portami ukraińskimi, ale także z innymi podmiotami z regionu Morza Czarnego.

W obecnej chwili, parametry techniczne w Porcie Elbląg, umożliwiające obsługę barek (mniejszych jednostek pływających) o parametrach rzędu 85 m długości, 15 m szerokości i 2,3 m zanurzenia - są niewystarczające w kontekście pełnienia przez ww. port funkcji pomocniczej np. dla Portu Gdańsk – niemniej jednak inwestycja związana z budową drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską ma szansę zmienić obecną sytuację, umożliwiając dostosowanie parametrów Portu Elbląg do paramentów powstającej drogi wodnej (długość jednostki 100 m, szerokość jednostki 20 m, zanurzenie jednostki 4-4,5 m).

W odniesieniu do podniesionej kwestii systemu transportowania ładunków pomiędzy portami trójmiejskimi a elbląskim pragnę wyjaśnić, że droga wodna łącząca Port Morski w Gdańsku z Portem Morskim w Elblągu przebiega Martwą Wisłą, Wisłą, Szarpawą, Zalewem Wiślanym i rz. Elbląg. Odcinek Martwej Wisły i fragmentu Wisły zalicza się do międzynarodowej drogi wodnej E40, natomiast rz. Szarpawa i Zalew Wiślaną są fragmentem międzynarodowej drogi wodnej E70. Wskazane drogi wodne zostały ujęte w Europejskim Porozumieniu w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (Porozumienie AGN). Ratyfikując w 2017 r. Porozumienie AGN Polska zobowiązała się do zapewnienia co najmniej IV klasy żeglowności, tj. klasy międzynarodowej na drogach wodnych objętych Porozumieniem AGN.

Droga wodna łącząca oba porty morskie nie posiada parametrów umożliwiających prowadzenie efektywnego transportu wodnego śródlądowego. Newralgicznym punktem są drogi wodne bezpośrednio dostępne do portu w Elblągu, które to rzeki zakwalifikowano do dróg wodnych o znaczeniu regionalnym.

Wieloletnie zaniedbania w pracach utrzymaniowych systemu dróg wodnych wymagają horyzontalnego spojrzenia na problem i podjęcia szeregu przemyślanych decyzji dążących do rozwoju żeglugi śródlądowej. Jest to szczególnie istotne w kształtowaniu pozycji konkurencyjnej portów morskich, które notują z roku na rok wzrost przeładunków. Wiąże się to z jakością połączeń transportowych z ich zapleczem, którą należy rozpatrywać zarówno w wymiarze efektywności poszczególnych gałęzi transportu, jak i również w wymiarze wzajemnych powiązań międzygałęziowych oraz kombinacji intermodalnych i multimodalnych.

Pozycja konkurencyjna transportu wodnego śródlądowego w Polsce wobec transportu drogowego i kolejowego jest nieproporcjonalnie niska w stosunku do jej potencjału. Barkami przewozi się ok. 0,2% ładunków, podczas gdy w UE udział ten wynosi średnio ok. 6%. Przewozy ładunków Wisłą wynosiły w 2019

roku ok. 48 tys. ton, a transport odbywał się głównie na krajowych drogach wodnych na kierunku Elbląg-Rosja.

Biorąc pod uwagę powyższe, Ministerstwo Infrastruktury przywraca należną rolę gospodarczą najważniejszym polskim rzekom. W tym celu, resort kontynuuje rozpoczęte w ówczesnym Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prace nad przygotowaniem projektu „Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły” oraz „Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej”, zgodnie z art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863). Są to kluczowe dokumenty dla sektora żeglugi śródlądowej, nad którymi pracuje resort. Program dedykowany rzece Wiśle obejmuje drogę wodną E-40 na terenie Polski, łączącą m.in. Gdańsk, Warszawę i Brześć, a także fragment drogi wodnej E-70 na odcinku Wisła - Zalew Wiślan (Elbląg).

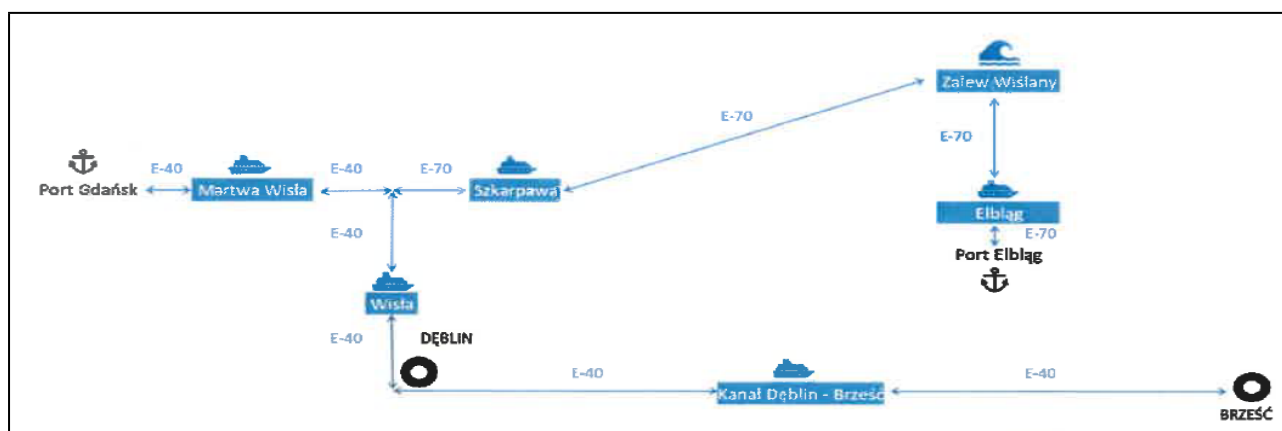
Opracowanie projektów Programów wymagało przeprowadzenia szeregu analiz pozwalających na przedstawienie w dokumentach zakresów i harmonogramów inwestycji niezbędnych do osiągnięcia międzynarodowej klasy żeglowności – zgodnie z Porozumieniem AGN, na wskazanych szlakach żeglownych wraz z korzyściami wynikającymi z ich realizacji. W tym celu, partner resortu, tj. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., zlecił opracowanie dokumentu pn. „Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)” (studium wykonalności). Prace nad dokumentem zakończyły się w październiku 2020 r.

Przeprowadzona analiza wielokryterialna pozwoliła na wytypowanie trzech najkorzystniejszych wariantów, które uzyskały najlepszą ocenę z kryteriów: technicznych, środowiskowych, transportowych, ekonomicznych, społecznych i funkcjonalnych. Rekomendowane w studium wykonalności rozwiązanie dla utworzenia Drogi Wodnej Rzeki Wisły zakłada utworzenie lub modernizację śródlądowego szlaku wodnego łączącego Port Morski Gdańsk z Zalewem Wiślanym wraz z portem w Elblągu (w klasie drogi śródlądowej Va lub Vb - w zależności od analizowanego odcinka do 2031 r.), Warszawą i drogami wodnymi Białorusi w miejscowości Brześć.

Trasa drogi wodnej obejmuje następujące odcinki:

- droga wodna na rz. Martwa Wisła - od portu morskiego w Gdańsku do śluzy Przegalina,
- droga wodna na rz. Szarpawa i na Zalewie Wiślanym od ujścia Szarpawy do Zalewu Wiślanego do ujścia rz. Elbląg oraz na rz. Elbląg od ujścia do Zalewu Wiślanego do portu w Elblągu,
- droga wodna na rz. Wiśle od połączenia z Martwą Wisłą do Dębina,
- sztuczny kanał żeglowny łączący rz. Wisłę z białoruską granicą państwa.

Docelowo realizacja ww. przedsięwzięcia umożliwi transport ładunków m.in. przy wykorzystaniu barek śródlądowych charakteryzujących się długością 80-85 m, szerokością 9,5 m, zanurzeniem 2,5 m - w przypadku IV kl. żeglowności oraz długością 95-110 m, szerokością 11,4 m, zanurzeniem 2,5-2,8 m - w przypadku kl. żeglowności Va.



Rys. 1. Rekomendowany wariant modernizacji DWW - schemat przebiegu.

Dla połączenia Gdańska z Elblągiem kluczowe znaczenie ma droga wodna E70, która na odcinku Bydgoszcz - Zalew Wiślany powinna przebiegać dolną Wisłą, Szkarpawą, Zalewem Wiślanym do Portu Morskiego w Elblągu.

Szczegółowy zakres budowy drogi wodnej rzeki Wisły, harmonogram jej realizacji oraz szacowany koszt będzie wynikał z „Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły”, którego projekt obecnie jest na etapie uzgodnień wewnętrznych. Program wyznaczający kierunki rozwoju infrastruktury Drogi Wodnej Rzeki Wisły zostanie poddany konsultacjom publicznym na etapie procedury Oceny Oddziaływania na Środowisko. Planowany termin rozpoczęcia tej procedury to II poł. 2021 r., natomiast przyjęcie dokumentu przez Radę Ministrów - na przełomie lat 2022/2023.

Możliwość bezpośredniej żeglugi z Gdańska do Elbląga pozwoli na aktywizację tego obszaru oraz przeładunek towarów np. z barek na inne środki transportu i odwrotnie. W ostatnim czasie (w latach 2017 i 2021) realizowane były próbne rejsy handlowe po Wiśle, z Gdańska do Chełmna, które przy planowanych parametrach toru wodnego przez Zalew Wiślany oraz po wykonaniu elementów określonych w ww. studium wykonalności, mogą być także realizowane do Portu Elbląg w dużo szerszym zakresie.

Wyniki ww. studium wykonalności wskazują, że do 2030 r. jednym z zadań inwestycyjnych do realizacji będzie dostosowanie śródlądowych dróg wodnych do klas międzynarodowych na odcinkach dostępowych do portów morskich Gdańsk i Elbląg, tj. Martwa Wisła oraz rz. Szkarpawa i Zalew Wiślany.

W efekcie, realizacja ww. zadań inwestycyjnych przyczyni się do wzrostu wolumenu przetransportowanych ładunków w transporcie krajowym. Na przełomie ostatnich 4 lat doszło do spadku transportowanych ładunków o 61,2%. Wdrożenie inwestycji na drodze wodnej łączącej oba porty powinno zatrzymać trend spadkowy. Według prognoz, po 2030 r. ilość transportowanych ładunków na odcinku Szkarpawa-Elbląg może wzrosnąć nawet 4-krotnie względem całej masy transportowanych ładunków na Wiśle w 2019 r. Nieco lepiej sytuacja wygląda na Martwej Wiśle, gdzie szacunki wskazują, że po 2030 r. zostanie osiągnięty wolumen ponad 200 tys. ton.

Niemniej jednak, samo dostosowanie drogi wodnej łączącej Port Morski w Gdańsku z Portem Morskim w Elblągu nie będzie miało znaczenia bez rozwoju dolnej Wisły. Transport towarów pomiędzy portami jest ważny, ale potencjał będzie osiągnięty poprzez możliwość transportu ładunków w głąb kraju, co przyczyni się do znacznego wzrostu poziomu potoków ładunków, a tym samym do zwiększenia roli transportu wodnego śródlądowego w jego obsłudze. Rozwój dolnej Wisły przyczyni się do aktywizacji portów śródlądowych. Będzie to szczególnie istotne w zapewnieniu obsługi ładunków ciężących z i do portów. Co do zasady, porty te mogłyby docelowo pełnić funkcję magazynowo-składową na zapleczu portów morskich. Szacowany łączny koszt realizacji wszystkich zadań inwestycyjnych na dolnej Wiśle i drogach wodnych w kierunku Elbląga, których celem jest jak najszybsze przywrócenie niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego wynosi ok. 6 mld PLN.

Z punktu widzenia społeczno-ekonomicznego, aktywizacja gospodarcza rzeki Wisły jest korzystna i pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarczy nie tylko regionów z nią sąsiadujących, ale i całego kraju. Kompleksowe zagospodarowanie drogi wodnej rzeki Wisły, 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 drogowego na żeglugę śródlądową. W tym kontekście warto podkreślić, że typową barką w dwóch warstwach można przetransportować do 42 kontenerów, co przekłada się na zmniejszenie obciążenia w transporcie drogowym o 42 samochody ciężarowe, a tym samym mniejszą eksploatację nawierzchni drogowej oraz zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

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. Przeładunki w portach morskich stale rosną, tym samym napotykają na problemy 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 obejmującego rozwinięte różne gałęzie transportu – kolejowego, drogowego i wodnego.

Należy również podkreślić, że modernizacja drogi wodnej w kierunku Elbląga będzie miała także wpływ na dalszy rozwój turystyki wodnej i żeglugi pasażerskiej. Obecnie Pętla Żuławska oraz droga wodna na odcinku Wisła - Elbląg - Ostróda/Iława jest znacznie eksploatowana głównie w ramach rejsów czarterowych rekreacyjnych jachtów motorowodnych oraz wykorzystywana do uprawiania sportów wodnych.

2. Czy na dwa lata przed finałem prowadzone są rozmowy o wymogach w urządzaniu infrastruktury pomiędzy portami Gdańsk i Gdynia a portem elbląskim? Jakie ustalenia podjęto? Jaka jest trójmiejska pomoc w przygotowaniu portu elbląskiego do spełniania zakładanej funkcji?

Sporządzona dla Programu Wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską”, „Analiza kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych” opisuje główne korzyści o charakterze ekonomiczno-społecznym, jakie związane są z realizacją ww. przedsięwzięcia.

Przewiduje się, że budowa toru wodnego od portu w Elblągu do otwartego morza – niezależnego od sytuacji międzynarodowej, w pełni kontrolowanego przez Rzeczpospolitą Polską – stworzy warunki dla stabilnego rozwoju gospodarczego regionu Zalewu Wiślanego. Istniejące i planowane centra logistyczne w obszarze miasta Elbląg, dzięki dobremu powiązaniu komunikacyjnemu z portem, będą mogły zwiększyć przeładunki, także sektor przemysłowy będzie mógł rozwijać się bardziej intensywnie.

Należy wskazać, że niedostateczny dostęp do portu Elbląg od strony morza powoduje, że zdolności przeładunkowe tego portu nie są wykorzystywane. Poprawa dostępu do portu Elbląg, jako efekt realizacji inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską”, istotnie wzmocni potencjał portu i zwiększy jego atrakcyjność, co służyć będzie zwiększonym obrotom ładunkowym.

Otwarcie Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie oraz na inne istniejące drogi wodne, doprowadzić ma do zniesienia istniejących barier infrastrukturalnych, ograniczających obecnie rozwój północno-wschodniej części Polski. Powstanie drogi wodnej podlegającej w całości polskiej jurysdykcji, będzie również gwarancją swobodnej żeglugi statków wszystkich bander do portu w Elblągu oraz do innych portów Zalewu Wiślanego, będących portami Unii Europejskiej. Dzięki temu nastąpi pełne wykorzystanie istniejącego w regionie potencjału logistycznego, odbudowa i rewitalizacja potencjału społeczno-gospodarczego Elbląga, jako regionalnego ośrodka rozwoju, przywrócenie gospodarczego znaczenia mezoregionu Zalewu Wiślanego oraz przeciwdziałanie spadkowi poziomu życia mieszkańców.

Inne korzyści społeczno-ekonomiczne wynikające z realizacji inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską” to m.in.: skrócenie czasu przepływu pomiędzy Elblągiem i portami w Gdańsku lub Gdyni, a tym samym obniżenie kosztów transportu i mniejsze obciążenie dla środowiska naturalnego, rozwój transportu intermodalnego i w efekcie oszczędności środowiskowe i finansowe, stworzenie nowego intermodalnego węzła pomiędzy paneuropejską drogą wodną E60 a korytarzem TEN-T, rozwój żeglugi pasażerskiej i żeglarstwa, rozwój turystyki (dostęp do Zalewu Wiślanego oraz do miejscowości nad nim położonych dla większej liczby turystów), poprawa sytuacji na rynku pracy (nowe miejsca pracy), rozwój rybołówstwa.

Osiągnięcie wszystkich pożądanych efektów wymaga zaangażowania wielu różnych interesariuszy całego przedmiotowego projektu, którzy powinni podejmować aktywne działania w zakresie swojej właściwości. Dotyczy to także zarządu portu Elbląg, w gestii którego znajduje się m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej oraz pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu. Reguluje to w art. 7 ust. 1 wyżej przywołana ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491). Funkcję ww. podmiotu pełni Zarząd Portu Morskiego Elbląg spółka z o.o. Spółki Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. oraz Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. pełnią natomiast funkcję podmiotów zarządzających w portach gdańskim i gdyńskim, i to wobec nich realizują działania m.in. w zakresie budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej. Nadmienić należy również, że zarządy portów w Gdańsku i Gdyni nie zajmują się przewozami ładunków oraz, że nie będą użytkownikami portu elbląskiego w tym rozumieniu. Nie przygotowują one fizycznie pod swoje potrzeby infrastruktury portowej w Elblągu, za którą odpowiada – zgodnie z zakresem właściwości wynikającym z obowiązujących przepisów prawnych – Zarząd Portu Morskiego Elbląg spółka z o.o. Niezależnie od powyższego, ponownie zaznaczyć należy, że zacieśnieniu współpracy pomiędzy ww. portami służyć będzie m.in. planowana wizyta studyjna przedstawicieli Portu Gdańsk w Porcie Elbląg.

3. Czy Ministerstwo analizuje potrzeby transportowe i komunikacyjne Portu Morskiego Elbląg, zapewniające funkcjonowanie portu zgodne z bieżącymi i przyjętymi docelowymi założeniami? Czy są plany, działania i przyjęte terminy na rzecz budowy odgałęzienia połączenia kolejowego, wraz z bocznicą, do terminalu przeładunkowo-składowego na lewym brzegu rzeki Elbląg? Jak ocenia się połączenia drogowe w tym rejonie i czy wspólnie z samorządem, poprzez wsparcie środkami, zamierza się usprawnić możliwości samochodowego transportu towarów?

Odpowiadając na to pytanie należy zacząć od tego, że Elbląg jest miastem na prawach powiatu. Tym samym, zgodnie z art. 19 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.) w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta. W związku z powyższym, potrzeby transportowe i komunikacyjne, dotyczące infrastruktury drogowej należą do kompetencji Prezydenta Miasta Elbląg.

Oceniając połączenia drogowe należy wyjaśnić, że obecnie drogi ekspresowe S7 i S22 stanowią optymalne rozwiązanie komunikacyjne do/z Elbląga. Drogi te zwiększają komfort jazdy i bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, powodując jednocześnie zmniejszenie czasu podróży tranzytowych do/z Elbląga, czy aglomeracji trójmiejskiej.

Natomiast, w zakresie wsparcia samorządów środkami finansowymi informuję, że w chwili obecnej, w gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowanych na drogach samorządowych znajduje się Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej: Fundusz Dróg Samorządowych) oraz rezerwa subwencji ogólnej.

Ustawą z dnia 19 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych i niektórych innych ustaw (Dz. U. 2020 r. poz. 2338) rozszerzony został katalog zadań mogących uzyskać dofinansowanie z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

Środki Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg przeznaczone będą, jak dotychczas na:

- budowę, przebudowę i remont dróg powiatowych i dróg gminnych,
- dofinansowanie budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych,
- finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym,

a ponadto od 2021 roku dofinansowanie będą mogły uzyskać zadania dotyczące:

- budowy obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich,
- budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu, będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa,
- zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych, w ramach zadań powiatowych i gminnych.

Wysokość dofinansowania ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na zadania powiatowe i gminne jest uzależniona od dochodów danej jednostki samorządu terytorialnego (im niższy dochód podatkowy jednostek samorządu terytorialnego, tym większa wartość dofinansowania, przy czym maksymalne dofinansowanie będzie mogło wynieść aż do 80% kosztów realizacji zadania). W przypadku zadań obwodnicowych i miejskich poziom dofinansowania także wynosi do 80% kosztów.

Wsparcie dla inwestycji na drogach gminnych i powiatowych jest przyznawane na podstawie wniosków o dofinansowanie, składanych przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach naborów przeprowadzanych na terenie każdego województwa. Za przeprowadzenie naboru oraz późniejszą ocenę wniosków o dofinansowanie odpowiadają Wojewodowie. Nabór jest ogłaszany przez wojewodę w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu.

W przypadku zadań obwodnicowych i zadań miejskich nabór wniosków będzie realizowany przez ministra właściwego do spraw transportu, natomiast listy zadań rekomendowanych do dofinansowania będą zatwierdzane przez Prezesa Rady Ministrów.

Nabór wniosków o dofinansowanie zadań obwodnicowych został ogłoszony w kwietniu 2021 r., termin ich składania upłynął w dniu 21 maja 2021 r. Obecnie trwa analiza i weryfikacja nadesłanych wniosków.

Rezerwa subwencji ogólnej tworzona jest w budżecie państwa na mocy art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 23, z późn. zm.). Środki rezerwy subwencji ogólnej przeznacza się na dofinansowanie:

1. Inwestycji na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu.
2. Utrzymania rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2000 pojazdów na dobę, wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu – w kwocie nie mniejszej, niż w roku bazowym.
3. Remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu.

Zgodnie z art. 26 ust. 3 ww. ustawy, rezerwą tą dysponuje minister właściwy do spraw finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego.

O środki z rezerwy subwencji ogólnej może ubiegać się ustawowy zarządca drogi. Dofinansowanie inwestycji w ramach rezerwy jest możliwe po spełnieniu kryteriów kwalifikacyjnych, a dofinansowanie nie może przekroczyć 50% wartości zadania.

Nabór wniosków o dofinansowanie zadań w 2021 r. został już zakończony. O ewentualnej możliwości składania wniosków na 2022 r. jednostki samorządu terytorialnego zostaną poinformowane jesienią 2021 r.

W kwestii transportu kolejowego, należy wskazać, że aktualnie trwa opracowanie dokumentacji przedprojektowej (studium wykonalności) dla projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork - Braniewo”. Analizami prowadzonymi w ramach tego opracowania objęte jest również połączenie kolejowe do portu w Elblągu. Realizacja projektu w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 uzależniona będzie od dostępności środków finansowych, w tym w ramach alokacji unijnej, której wielkość na chwilę obecną nie jest jeszcze ostatecznie znana. Jednocześnie wskazania wymaga, że kwestia budowy układu torów bocznicowych od stacji obsługującej port do portu w Elblągu leży poza kompetencjami spółki PKP PLK S.A. Niemniej, spółka gotowa jest współpracować z wykonawcą bocznic, w celu wypracowania optymalnego połączenia pomiędzy torami pozostającymi w zarządzie spółki a portem.

4. Czy Ministerstwo wesprze całościowo lub w części (jakiej?) elbląskie projekty inwestycji w porcie w ramach Krajowego Funduszu Odbudowy na ok. 190 mln zł? Środki byłyby wykorzystane na: budowę obrotnicy w porcie o średnicy 180 m wraz z umocnieniem nabrzeży, powiększenie terminala składowo-przeładunkowego o plac o powierzchni 0,5 ha wraz z budową 150 m nabrzeża, modernizację obecnego nabrzeża (196 m) oraz budowę budynku biurowego będącego siedzibą zarządu i służb kontrolnych. Jak również budowę terminalu nr 2 z dostępem do bocznic kolejowej (prawa strona rzeki).

Organem wiodącym w zakresie Krajowego Planu Odbudowy (KPO) jest Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej, odpowiedzialny za przedmiotowy dokument na wszystkich etapach jego procedowania. Ministerstwo Infrastruktury, a wcześniej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, od samego początku uczestnictwa w prowadzonych i koordynowanych przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFIPR) pracach nad KPO opowiada się za tym, aby wsparciem z ww. planu objętych zostało możliwie najwięcej podmiotów całego sektora morskiego w Polsce, w tym także portów morskich – z myślą m.in. o ich infrastrukturalnej modernizacji.

Niezależnie od powyższego, inwestycje dotyczące gospodarki morskiej, zgłoszone do części transportowej / infrastrukturalnej KPO w ramach wiązki „Projekty morskie” nie mogą zostać zrealizowane, ponieważ wiązka ta została finalnie usunięta z KPO, zgodnie z decyzją podjętą przez MFIPR w uzgodnieniu z Kancelarią Prezesa Rady Ministrów o wyłączeniu z finansowania w ramach RRF (Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności) wiązek projektów morskich, śródlądowych oraz kolei dużych prędkości.

Ewentualne decyzje o zmianie powyższej decyzji pozostają poza zakresem właściwości Ministerstwa Infrastruktury, w ocenie którego inwestycja poruszona w pytaniu mogłaby znaleźć się w ww. wiązce inwestycyjnej „Projekty morskie”.

5. Interpelację (również odpowiedź) udostępnię samorządom nadzalewowym wraz z pytaniami o ocenę sytuacji, potrzebami oraz możliwościami, czy korzyściami wynikającymi z przekopu Mierzei.

Przekazane informacje proszę wykorzystać według uznania Pani Poseł.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

- Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM.