



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Warszawa, dnia 9 sierpnia 2019 r.

(BM) WPR.054.7.21.2019.AS

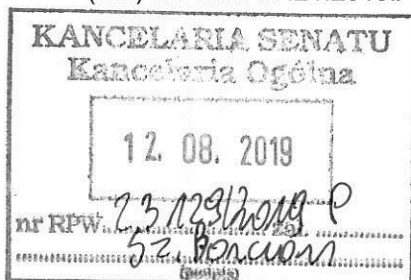


03980200213140
RPW/23129/2019 P
2019-08-12

Pan

Stanisław Karczewski

Marszałek Senatu RP



Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłą podczas 82. posiedzeniu Senatu RP w sprawie rozszerzenia zakresu konsultacji publicznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej TENT-T, poniżej przedkładam następujące informacje.

Przywrócenie żeglowności najważniejszych polskich rzek, a tym samym rozwój transportu wodnego śródlądowego jest jednym z priorytetów Rządu RP.

Obecny rząd odbudowuje żeglugę śródlądową w Polsce. Od kilku dziesięcioleci, w wyniku zaniedbań kolejnych władz RP malała w Polsce łączna długość śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu gospodarczym. **W latach 1960-2016 zmniejszyła się ona o ponad 23% – z 4756 kilometrów do 3655 kilometrów** z czego wymagania klas IV i V stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym spełnia obecnie około 6% ich długości. Niedostateczne zagospodarowanie dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru jak i parametrów żeglugowych wpływa na specyfikę żeglugi śródlądowej i powoduje, że odgrywa ona marginalną rolę w polskim systemie transportowym.

Ponadto, prowadzona przez kolejne rządy polityka infrastrukturalna, której celem było zapewnienie jedynie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, z całkowitym pominięciem funkcji transportowej dróg wodnych doprowadziła do opisanego stanu rzeczy. 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 dodatkowych środków finansowych w znacznej wysokości 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 nie podejmowano 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. Konwencja 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.

W dniu 6 marca 2017 r. z inicjatywy MGMIŻŚ, Prezydent Andrzej Duda podpisał akt ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN). Polski rząd zobowiązał się do podejmowania działań na rzecz modernizacji polskich śródlądowych dróg wodnych do co najmniej IV międzynarodowej klasy żeglowności, w tym m.in. Odrzańskiej Drogi Wodnej oznaczonej jako E-30. Celem Porozumienia AGN jest ustanowienie ram prawnych koniecznych do ustalenia skoordynowanego planu rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym na podstawie uzgodnionych parametrów dotyczących infrastruktury.

Wieloletnie zaniedbania w pracach utrzymaniowych systemu dróg wodnych w Polsce wymagają horyzontalnego spojrzenia na problem i podjęcia szeregu przemyślanych decyzji dążących do rozwoju transportu wodnego śródlądowego, będącego elementem racjonalnie prowadzonej gospodarki wodnej. Jednym z głównych celów działania MGMIŻŚ jest kompleksowe zagospodarowanie dróg wodnych, których realizacja zapewni rozwój zrównoważonego systemu transportowego, synergię między sektorami a jednocześnie uzupełni europejski system transportu wodnego śródlądowego.

Na terytorium Polski, w ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, znajdują się odcinki trzech głównych szlaków wodnych, tj.:

- Droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie;
- Droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie;
- Droga Wodna E70 – łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.

Transeuropejska sieć transportowa TEN-T jest kluczowym elementem kształtowania europejskiej polityki transportowej, w szczególności w zakresie planowana inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu. Podstawowym celem utworzenia sieci TEN-T jest zapewnienie swobodnego przepływu osób, towarów i usług poprzez wysokiej jakości infrastrukturę gwarantującą zwiększenie ekonomicznej, społecznej i terytorialnej spójności państw członkowskich UE i ich regionów. Przebieg sieci bazowej i kompleksowej TEN-T wraz z wymaganiami jakościowymi określony został w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (dalej „rozporządzenie TEN-T”).

Zgodnie z artykułem 54 rozporządzenia TEN-T do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja Europejska, po zasięgnięciu odpowiednio opinii państw członkowskich i z pomocą koordynatorów europejskich, dokonuje przeglądu (rewizji) wdrażania sieci bazowej. Jednakże, zgodnie z informacjami Komisji Europejskiej planowane jest wcześniejsze rozpoczęcie procesu rewizji sieci TEN-T.

Wstępnie podaje się rok 2021 jako datę rozpoczęcia procesu.

Obecnie poza ok. 100 km odcinkiem (fragment drogi wodnej E30) polskie drogi wodne nie są uwzględnione w sieci TEN-T. Powyższe oznacza w praktyce brak możliwości pozyskiwania środków UE w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” na projekty inwestycyjne na międzynarodowych drogach wodnych przebiegających przez terytorium Polski. Nadchodzący proces rewizji sieci TEN-T mógłby potencjalnie umożliwić włączenie polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70, które obecnie nie spełniają wszystkich wymagań jakościowych, do sieci TEN-T.

Stanowisko MGMiZS w ramach procesu rewizji zmierzać będzie więc do włączenia polskich dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym do sieci TEN-T. Najważniejsze działania w tym zakresie obejmują:

- **Opracowanie dokumentu planistycznego określającego spójną strategię Rządu RP w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w celu przystosowania ich do parametrów jakościowych rozporządzenia TEN-T.**

MGMiZS wraz z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. pracuje nad równoległym opracowaniem Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programu Rozwoju drogi wodnej rzeki Wisły. Harmonogram prac nad ww. dokumentami, uwzględniając konieczność uzyskania decyzji środowiskowych przewiduje zakończenie prac w 2021 r., tj. w trakcie planowanej rewizji sieci TEN-T i rozpoczynającej się nowej perspektywie finansowej 2021-2027.

- **Modyfikację regulacji dla transportu wodnego śródlądowego określonych w rozporządzeniu TEN-T.**

W ramach procesu rewizji sieci TEN-T przewiduje się konieczność ponownej weryfikacji wytycznych sieci w zakresie dróg wodnych, w szczególności pod kątem doprecyzowania wyjątków udzielanych przez KE od wymagań jakościowych.

W zakresie transportu wodnego śródlądowego standardy i wymogi powinny uwzględniać szczegółową charakterystykę tego rodzaju transportu. Wymagania jakościowe określają konieczność utrzymania, przez cały rok, IV klasy żeglowności oraz minimalnego zanurzenia statków (min. 2,5 m), a także minimalnego prześwitu pod mostami (min. 5,25 m). Tak określone wymagania w praktyce nie są wypełnianie na największych drogach wodnych takich jak Ren lub Dunaj.

Rozporządzenie TEN-T powinno przewidywać wyjątek od tej reguły zgodnie, z którym na wniosek państwa członkowskiego, we właściwie uzasadnionych przypadkach, w szczególności uzasadnionych transportowo, gospodarczo, środowiskowo i społecznie w ramach danego korytarza sieci bazowej TEN-T, Komisja udziela zwolnień od wymogów minimalnych dotyczących zanurzenia (mniej niż 2,50 m) oraz minimalnego prześwitu pod mostem (mniej niż 5,25 m).

Doprecyzowanie powyższego odstępstwa pozwoli na włączenie tych dróg wodnych, które obecnie nie spełniają wszystkich wymagań, a które są uwzględnione w dokumentach strategicznych Państw Członkowskich i zostaną w przyszłości do nich dostosowane, ze względu na ich kluczową rolę w zrównoważonym rozwoju sektora transportu w UE.

2 przele niech
Z upoważnienia Ministra
Anna Moskwa
Podsekretarz Stanu