



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGM-6.054.9.2023
Warszawa, 20 czerwca 2023

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Senatora RP Pana Kazimierza Kleinę w dniu 24 kwietnia 2023 r., niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

- 1. Kiedy zostanie rozwiązany problem z głębokością w porcie w Łebie?*
- 2. Kiedy rozpocznie się modernizacja portów w Łebie i Ustce jako portów serwisowych i jaki będzie zakres tych prac?*

Jak już wielokrotnie wyjaśniano, w przypadku rozbudowy portów w Łebie i Ustce oraz ich dostosowania do obsługi serwisowej offshore wind nadal aktualne są wskazane w KPO terminy wykonania tych inwestycji.

Zgodnie z system wdrażania planu rozwojowego, jakim jest Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, organem koordynującym wdrażanie w Polsce jest Minister Funduszy i Polityki Regionalnej, natomiast Minister Infrastruktury uczestniczy we wdrażaniu m.in. inwestycji dotyczącej budowy infrastruktury terminalowej offshore wind.

W lutym 2023 r. Ministerstwo Infrastruktury zawarło szereg porozumień, w tym z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej o realizacji reform/inwestycji w ramach planu rozwojowego oraz z Polskim Funduszem Rozwoju S.A. w zakresie finansowania.

Planowany termin ogłoszenia naborów dla wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem inwestycji dla komponentu B2.2.3 Budowa infrastruktury terminalowej offshore - to II/III kwartał 2023 r.

Pragnę zapewnić, że harmonogram budowy infrastruktury terminalowej offshore wind portów w Łebie i Ustce dla potrzeb serwisowania morskich farm wiatrowych, ujęty w KPO, zharmonizowany jest z harmonogramami firm budujących morskie farmy wiatrowe (MFW).

W kwestii związanej z utrzymaniem parametrów toru podejściowego do portu w Łebie, należy wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury wraz z terenowymi organami administracji morskiej - w ramach dostępnych środków finansowych - dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej, czy korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich – zgodnie z art. 42 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r.

o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 960).

Urząd Morski w Gdyni na przełomie lat 2021-2022, zgodnie z zakresem odpowiedzialności oraz możliwościami finansowymi, w ramach realizacji powierzonego zadania w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza do portu w Łebie -podejmował następujące działania:

- podpisanie umowy w dniu 05.11.2021 r. i realizacja robót czerpalnych w porcie i na podejściu do portu Łeba w szacunkowej ilości 4 000,00 m³; z uwagi na intensywny okres zimowych sztormów zwiększono przedmiot umowy o 15%; koszt robót - 358 800,00 zł;
- wykonanie robót awaryjnych na torze wodnym w porcie Łeba (grudzień 2021 r.; 2 052,00 m³; koszt robót - 123 120,00 zł);
- podpisanie umowy w dniu 22.03.2022 r. i realizacja robót czerpalnych w porcie i na podejściu do portu Łeba w szacunkowej ilości 23 000,00 m³; z uwagi na intensywny okres zimowych i wiosennych sztormów przedmiot umowy został zwiększony o 15%; koszt robót - 897 000,00 zł;
- podpisanie umowy w dniu 30.11.2022 r. i realizacja robót czerpalnych w porcie i na podejściu do portu Łeba w szacunkowej ilości 30 000,00 m³; przedmiot umowy został zwiększony do 31 750,00 m³; przewidywany koszt robót - 1 555 750,00 zł (roboty obecnie w realizacji).

Resort infrastruktury podejmował działania i nadal będzie czynił starania mające na celu pozyskanie dodatkowych środków finansowych dla zapewnienia prawidłowych parametrów (głębokości), a tym samym zapewnienia pełnych możliwości korzystania z infrastruktury dostępowej do portu w Łebie.

Mając na względzie konieczność zapewnienia długofalowego finansowania dla utrzymania infrastruktury dostępu od strony morza do portów i przystani morskich, Ministerstwo Infrastruktury podjęło prace nad przygotowaniem programu wieloletniego uwzględniającego potrzeby wynikające z aktualnego stanu infrastruktury. Jednym z ważniejszych działań objętych programem będzie zapewnienie utrzymania parametrów toru podejściowego w Porcie Łeba.

Tytułem zakończenia, w kwestii morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, pragnę zaznaczyć, że rozwoju sektora offshore wind - w tym także w obszarze zaplecza portowego offshore wind - nie można wiązać wyłącznie z działaniami po stronie rządowej, czy ministerialnej. Kluczową rolę w tym procesie odgrywają podmioty branżowe, w tym deweloperzy morskich farm wiatrowych oraz operatorzy terminali. To właśnie oni budują MFW, operują na komponentach turbin, i w tym celu wykorzystują dedykowaną infrastrukturę w portach – swoją działalnością biznesową bezpośrednio kształtując warunki niezbędne do przygotowania odpowiedniego zaplecza pod offshore wind w konkretnej lokalizacji, w konkretnym porcie.

Od podmiotów branżowych należy oczekiwać podejmowania stosownych działań inwestycyjnych i angażowania odpowiednich środków finansowych w przygotowanie m.in. zaplecza portowego potrzebnego do obsługi projektów MFW, jakie planowane są w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku.

Poszczególne porty morskie dostosowywane są do potrzeb obsługi instalacyjnej i serwisowej morskich farm wiatrowych, przy aktywnym zaangażowaniu - w tym finansowym - korzystających z nich deweloperów oraz operatorów, co potwierdzają przykłady zarówno z zagranicy, jak i z kraju. W takim też kierunku, zgodnie z powyższym modelem – rozwijane są polskie porty morskie, które niezmiennie w ocenie Ministerstwa Infrastruktury powinny być portami tzw. pierwszego wyboru do obsługi polskich morskich farm wiatrowych.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Marek Gróbarczyk
Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

- Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM