



Gdynia, 31 maja 2024 r.

**Szanowny Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Premierze,

**Dot.: portu Instalacyjnego na potrzeby budowy morskich farm wiatrowych
oraz Drogi Czerwonej.**

Szanowny Panie Premierze,

Rada Interesantów Portu Gdynia – jako organizacja posiadająca z mocy art. 12 ust. 1 Ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1796) status organu doradczego Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., której zadaniem jest między innymi dbałość o rozwój Portu Gdynia - zwraca się z wnioskiem o wszczęcie kontroli w celu wyjaśnienia decyzji o zmianie lokalizacji terminalu instalacyjnego z Portu Gdynia na Port Gdańsk oraz zaniechań i opieszałości w budowie Drogi Czerwonej w Gdyni.

Zgodnie z §3 ust. 3 Statutu Rady Interesantów Portu Gdynia:

„Rada współdziała z organami władzy i administracji państwowej, organami samorządowymi oraz instytucjami publicznymi i prywatnymi na rzecz efektywnego działania PORTU GDYNIA”. Zaś zgodnie z §4 ust. 4 pkt. 1) Statutu Rady Interesantów Portu Gdynia:

„Cel określony w § 3 punkt 2 i 3 Rada realizuje przez: 1) przedstawianie Zarządowi Morskiego Portu Gdynia S.A., władzom, instytucjom państwowym i samorządowym opinii, ekspertyz, wniosków i memoriałów dotyczących działalności i rozwoju gospodarki morskiej, a w szczególności Portu Gdynia”.

Mając na uwadze nałożone Statutem na Radę Interesantów Portu Gdynia obowiązki, składamy na ręce Pana Premiera niniejszy wniosek ze wskazaniem wątpliwości jakie nasuwają się w zakresie sygnalizowanych na wstępie kwestii.

1. Decyzja o zmianie lokalizacji terminalu instalacyjnego morskich farm wiatrowych z Portu Gdynia na Port Gdańsk

Z uwagi na zobowiązania wynikające z obowiązku transformacji energetycznej naszego kraju, jako istotne wskazuje się na „działania zapewniające rozwój niskoemisyjnych źródeł wytwórczych i wzmocnienie elastyczności systemu energetycznego. W najbliższych latach



dużą rolę w realizacji unijnych celów klimatycznych zacznie pełnić morska energetyka wiatrowa, toteż konieczne jest zapewnienie warunków do jej rozwoju”.¹

W cytowanym Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększenia Odporności (dalej: **KPO** lub **Krajowy Plan Odbudowy**) wskazano dalej: „Rozwój morskiej energetyki wiatrowej w przewidywanej skali tj. 5,9 GW mocy zainstalowanej do 2030 r. oraz ok. 11 GW do 2040 r. będzie wpływał na zmianę struktury produkcji energii elektrycznej w Polsce. Prognozowany udział produkcji energii elektrycznej pochodzącej z morskich elektrowni wiatrowych w 2030 r. będzie wynosił do 13,3%, natomiast w 2040 r. nawet do 19,3% całkowitej produkcji. **Dla rozwoju tej branży w Polsce wymagana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego w morskim Porcie Gdynia przeznaczonego do obsługi łańcucha dostaw komponentów niezbędnych do tej technologii w Polsce oraz stanowiącego zaplecze logistyczne dla morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku, a także rozwój terminali serwisowych na Wybrzeżu Środkowym.** Powstanie odpowiedniej infrastruktury w portach morskich na potrzeby morskiej energetyki pozwoli także na zaangażowanie, a tym samym rozwój krajowych dostawców i poddostawców (local content)”.

W KPO zakładano zakończenie inwestycji i uzyskanie pozwolenia na użytkowanie terminalu instalacyjnego morskich farm wiatrowych w Porcie Gdynia **w IV kwartale 2024 roku.**

Wskazanie w KPO Portu Gdynia jako planowanej lokalizacji głównego terminalu instalacyjnego przeznaczonego do obsługi inwestycji w morską energetykę wiatrową potwierdzone zostało Uchwałą Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2021 roku w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. W rzeczonyj uchwale wskazano Port Gdynia. W komunikacie zamieszczonym na stronie internetowej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów wskazano: „Przy wyborze lokalizacji terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych wzięto pod uwagę warunki techniczne polskich portów morskich. Istotnym aspektem było także ich położenie, które ma znaczenie z punktu widzenia ekonomicznej efektywności procesów inwestycyjnych w instalacje MFW na Bałtyku.

Biorąc pod uwagę powyższe czynniki wybór Portu Gdynia jest optymalny. Port jest zlokalizowany najbliżej względem przyszłych morskich farm wiatrowych, które planowane są w ramach pierwszego etapu rozwoju tzw. projektu polskiego offshore. Dodatkowo już obecnie Port Gdynia jest wykorzystywany do przeładunków wielu elementów konstrukcyjnych farm wiatrowych. Według przyjętych założeń, ma być to obiekt o charakterze stricte instalacyjnym dla MFW”.²

Co istotne – w komunikacie o przyjęciu uchwały zamieszczonym na stronie KPRM nie zamieszczono tekstu samej uchwały. Uchwała nie została również opublikowana w Monitorze Polskim. Na powyższe uwagę zwracało Biuro Analiz, Dokumentacji i Korespondencji Kancelarii Senatu w Informacji na temat portu instalacyjnego morskich farm wiatrowych w Gdańsku i portów serwisowych w Łebie oraz Ustce z dnia 17 maja 2022 roku.³

¹ Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności, Projekt, Warszawa, 30 kwietnia 2021
(<https://www.gov.pl/web/planodbudowy/kpo-wyslany-do-komisji-europejskiej>) dostęp: 07/05/2024

² <https://www.gov.pl/web/premier/uchwala-rady-ministrow-w-sprawie-terminala-instalacyjnego-dla-morskich-farm-wiatrowych>

³ https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/pl/senatopracowania/210/plik/informacja_na_temat_portu_instalacyjnego_o_morskich_farm_wiatrowych_w_gdansk_u_oraz_portow_serwisowych_17.05.2022.pdf (dostęp 07/05/2024)



Zamieszczenie informacji o lokalizacji terminalu instalacyjnego morskich farm wiatrowych w Porcie Gdynia w KPO oraz podjęcie uchwały przez Radę Ministrów w tym zakresie spowodowało, że Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w prowadzonych przez siebie postępowaniach przetargowych – na wybór partnera prywatnego do budowy portu zewnętrznego w Gdyni oraz na wybór dzierżawcy terminalu kontenerowego – zawarł wymóg realizacji rzeczowej infrastruktury.

W przetargu na dzierżawę terminalu kontenerowego, jako warunek udziału w postępowaniu – weryfikowany na etapie składania ofert wstępnych – przyjęto przedstawienie przez podmiot przystępujący do postępowania *„kopii umowy – porozumienia zawartej pomiędzy Dzierżawcą a deweloperem morskiej farmy wiatrowej, potwierdzającej możliwość przeładunku składowania oraz wstępnego montażu komponentów do budowy morskich farm wiatrowych, zgodnie z opisem planowanej działalności na Przedmiocie Dzierżawy stanowiącym załącznik do oferty wstępnej”*.⁴

Termin złożenia ofert wstępnych określono na 15 listopada 2021 roku. Do II etapu postępowania zakwalifikowały się dwa podmioty, które zgodnie z warunkami przetargu, musiały legitymować się stosownymi porozumieniami podpisanymi z deweloperami morskich farm wiatrowych. Można zatem przyjąć, że deweloperzy morskich farm wiatrowych uznali, że Port Gdynia jest właściwą lokalizacją dla port instalacyjny morskich farm wiatrowych.

O ile w przetargu na terminal kontenerowy zakładano wykonanie tymczasowego terminalu instalacyjnego – z uwagi na jego lokalizację w porcie wewnętrznym, o tyle docelowa lokalizacja terminalu instalacyjnego w Porcie Gdynia planowana była w tzw. Porcie Zewnętrznym. Co również istotne – w tej części roboty miały zostać sfinansowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. przy udziale środków z KPO, który również miał być operatorem terminalu instalacyjnego. Alternatywnie, operator mógł być ewentualnie wyłoniony w drodze postępowania. Takie rozwiązanie gwarantowało zachowanie kontroli przez Skarb Państwa nad inwestycją w terminal instalacyjny zarówno na etapie budowy, jak i na etapie jego działalności operacyjnej i stanowiło wyraz najwyższej dbałości o interes Państwa Polskiego.

Po zaledwie 7 miesiącach od podjęcia uchwały o lokalizacji terminalu instalacyjnego farm wiatrowych w Porcie Gdynia, złożeniu ofert wstępnych wraz z porozumieniami z deweloperami morskich farm wiatrowych przez Dzierżawców w postępowaniu na dzierżawę terminalu kontenerowego, Rada Ministrów podjęła uchwałę o zmianie lokalizacji terminalu instalacyjnego z Portu Gdynia na Port Gdańsk⁵.

Przedmiotowa Uchwała została podjęta w dniu 1 marca 2022 roku i podobnie jak w przypadku uchwały o lokalizacji terminalu instalacyjnego morskich farm wiatrowych w Porcie Gdynia, jej treść nie została zamieszczona na stornie Kancelarii Prezesa Rady

⁴ Rozdział VI ust. 1 pkt. 1) lit. g) SPECYFIKACJA POSTĘPOWANIA NA DZIERŻAWĘ TERMINALU KONTENEROWEGO W PORCIE GDYNIA dotycząca zabudowanej nieruchomości gruntowej w Porcie Gdynia. Numer sprawy: SP – TK/VIII/2021 (https://www.port.gdynia.pl/wp-content/uploads/2021/09/1.0_Specyfikacja_Postepowania_z_zalacznikami_nr_1_2_3_9_10.pdf) dostęp 07/05/2024.

⁵ <https://www.gov.pl/web/premier/uchwala-zmieniajaca-uchwale-w-sprawie-terminala-instalacyjnego-dla-morskich-farm-wiatrowych> (dostęp: 07/05/2024)



Ministrów ani opublikowana w Monitorze Polskim. Ograniczono się jedynie do krótkiego komunikatu o jej podjęciu, wskazując najważniejsze rozwiązania, jak niżej:

- „Warunkiem zapewnienia skutecznego rozwoju morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku jest stworzenie odpowiedniego zaplecza portowego. Powstanie ono w Porcie Gdańsk. Port ten spełnia wszystkie kryteria inwestorów branżowych i pozwala na terminową realizację pierwszej fazy rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.
- Terminal ten powstanie w porcie zewnętrznym, tj. części portu powstałej w wyniku załadowania przez przekształcenie akwenu w ląd.
- Inwestycja ma się zakończyć 1 czerwca 2025 r.
- Za monitorowanie postępu prac dotyczących wybudowania i wyposażenia terminala instalacyjnego odpowiedzialny będzie minister infrastruktury”.⁶

Jako uzasadnienie projektu uchwały zmieniającej lokalizację terminalu instalacyjnego wskazano:

„W dniu 11 lutego 2022 r., Minister Aktywów Państwowych wystąpił do Ministra Infrastruktury z wnioskiem o zmianę uchwały Rady Ministrów nr 104/2021 z dnia 30 lipca 2021 r. w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych, zmierzającą do uznania Portu Gdańsk jako lokalizacji terminala instalacyjnego, który ma powstać w nowym terminie - tj. do dnia 1 czerwca 2025 r. Jak wskazał Minister Aktywów Państwowych, uzasadnieniem wniosku o zmianę uchwały są uzgodnienia poczynione przez spółki objęte nadzorem właścicielskim Ministra Aktywów Państwowych, odpowiedzialne za realizację ponad 60% planowanych w Polsce inwestycji offshore wind, tj. PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. i PKN ORLEN S.A., ich spółki zależne oraz pośrednio nadzorowane przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów, co do wskazania portu zewnętrznego w Gdańsku, jako portu spełniającego wszystkie kryteria inwestorów branżowych i pozwalającego na terminową realizację I fazy rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.

W związku z powyższym, nastąpiła konieczność dokonania zmiany uchwały Rady Ministrów, celem wykonania postanowień ww. porozumienia”.⁷

W projekcie wskazano także na istotne rozwiązania przyjęte projektem, które zakładają m.in. że „terminal ten powstanie w porcie zewnętrznym, tj. części portu powstałej w wyniku załadowania przez przekształcenie akwenu (gruntu pokrytego wodami) w ląd (grunt niepokryty wodami)”.

Jako Rada Interesantów Portu Gdynia nie znajdujemy w udostępnionych do publicznej wiadomości dokumentach, dostatecznych argumentów przemawiających za zmianą lokalizacji terminalu instalacyjnego z Portu Gdynia na Port Gdańsk.

Nie znajdujemy również oprócz samego komunikatu na stronie internetowej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów treści Uchwały, nie została ona także opublikowana w Monitorze Polskim. Takie postępowanie nasuwa pytanie o przyczynę takiego działania.

⁶ ibidem

⁷ <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-uchwaly-rady-ministrow-zmieniajacej-uchwale-w-sprawie-terminala-instalacyjnego-dla-morskich-farm-wiatrowych> (dostęp: 07/05/2024)

Samo zaś przeniesienie lokalizacji inwestycji w terminal instalacyjny z Portu Gdynia do Portu w Gdańsku oraz sprawowanie nadzoru nad tą inwestycją generują kolejne wątpliwości i pytania. Wskazać chociażby należy na termin wykonania koniecznej infrastruktury – w KPO, w którym wskazano Gdynię jako lokalizację terminalu instalacyjnego – zakładano uzyskanie pozwolenia na użytkowanie infrastruktury w IV kwartale 2024 roku, zaś już z samego komunikatu o uchwale zmieniającej lokalizację na Port Gdańsk wynika, że nowy terminal ma powstać do 1 czerwca 2025 roku. Powyższy termin nie zostanie dochowany, albowiem spółka działająca pod firmą Istrana Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdańsku – podmiot obecnie odpowiedzialny za budowę terminala instalacyjnego w Porcie Gdańsk i mający być według zrewidowanego KPO ostatecznym odbiorcą wsparcia – dopiero w marcu 2024 roku ogłosił postępowanie na wybór projektanta, wykonawcy oraz podmiotu, który będzie eksploatował terminal instalacyjny morskich farm wiatrowych. Termin składania ofert określony był na dzień 5 kwietnia 2024 roku, zaś całość prac miała być zakończona do 30 czerwca 2026 roku, a więc o półtora roku później niż pierwotnie planowane i wskazane w KPO uzyskanie pozwolenia na użytkowanie terminalu instalacyjnego w Gdyni.⁸ Co więcej, w rewizji KPO konsultowanej od 15 marca 2024 do 15 kwietnia 2024, na wniosek spółki Istrana wprowadzono zapisy, iż jako termin uruchomienia oraz oddania do użytku terminala instalacyjnego w granicznym dla KPO terminie 30 czerwca 2026, należy przyjąć „zakończenie prac betoniarskich”⁹. Jest oczywiste, iż zakończenie prac betoniarskich nie jest jednoznaczne z zakończeniem inwestycji, która jak przyjęto w Uchwale Rady Ministrów, miała się zakończyć do 1 czerwca 2025 r.

Co wymaga podkreślenia, realizacja przeładunków dla obsługi budowy morskich farm wiatrowych w Gdyni byłaby możliwa w pierwotnie zakładanym w KPO terminie, z wykorzystaniem bądź to tymczasowego terminalu instalacyjnego, bądź pirsu Portu Zewnętrznego.

Opóźnienia w realizacji polskiego terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych wygenerowane decyzją o zmianie jego lokalizacji mają daleko idące skutki. Jest niemalże pewne, że wznoszenie pierwszych elektrowni wiatrowych przez polskich operatorów nie będą realizowane z terminalu instalacyjnego w Gdańsku, podczas gdy Gdynia dawała taką możliwość. Wydaje się, że to był powód dla którego Grupa ORLEN ostatecznie zdecydowała się na realizację portu instalacyjnego w Świnoujściu. Coraz bardziej prawdopodobny zdaje się być również scenariusz, że realizacja pierwszej farmy wiatrowej na Bałtyku przez Grupę PGE będzie odbywać się z wykorzystaniem terminalu instalacyjnego zlokalizowanego duńskim porcie na wyspie Bornholm. Co więcej, wydaje się również pewne, że nie zostaną w pełni wykorzystane środki przeznaczone na realizację portu instalacyjnego w KPO, gdyż jedynie projekt Grupy ORLEN w Świnoujściu wydaje się być realizowany w założonym harmonogramie. Pomijając kwestie wizerunkowe, pojawia się pytanie czy jest to działanie zgodne z polską racją stanu i czy rzeczywiście za decyzją o zmianie lokalizacji terminalu instalacyjnego na Gdańsk stały uzgodnienia poczynione przez spółki objęte nadzorem właścicielskim Ministra Aktywów Państwowych, odpowiedzialne za realizację ponad 60% planowanych w Polsce inwestycji offshore wind, tj. PGE Polska Grupa

⁸ <https://istrana.pl/baltic-hub-t5-offshore-wind-terminal-project/>

⁹ <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/konsultacje-publiczne-rewizji-kpo-2024>

Energetyczna S.A. i PKN ORLEN S.A., ich spółki zależne oraz pośrednio nadzorowane przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów – jak wynika z komunikatu uzasadniającego projekt uchwały zmieniającej.

Jeszcze większe wątpliwości, co do należytego zabezpieczenia interesów Państwa Polskiego, w związku ze zmianą lokalizacji terminalu instalacyjnego z Portu Gdynia na Port Gdańsk może budzić realizacja tego projektu przez Spółkę Istrana Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdańsku. Jest to podmiot kontrolowany przez spółkę BALTIC HUB CONTAINER TERMINAL Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdańsku, która posiada w nim 100% udziałów. Obecne opóźnienia w realizacji tej inwestycji będą najpewniej skutkować utratą przez Państwo Polskie części funduszy z KPO, przeznaczonych na port instalacyjny dla morskich farm wiatrowych.

Zestawiając to z planami Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. zakładającymi budowę terminalu instalacyjnego własnym kosztem i własnym staraniem, przy współudziale środków z KPO, na części Portu Zewnętrznego w Gdyni, uprawnionym jest twierdzenie o zapewnieniu pełnej kontroli ministra infrastruktury nad sposobem realizacji i harmonogramem tej inwestycji w Porcie Gdynia, co powinno być kluczowym czynnikiem, biorąc pod uwagę wartość projektu i jego strategiczne znaczenie dla zabezpieczenia strategicznych interesów Państwa Polskiego.

Sygnalizowane powyżej kwestie w ocenie Rady Interesantów Portu Gdynia wymagają przeprowadzenia wnikliwej oceny, w szczególności w zakresie zasadności decyzji o zmianie lokalizacji terminalu instalacyjnego z Portu Gdynia na Port Gdańsk oraz skutków tej decyzji dla interesu naszego Państwa.

2. Zaniechania w zakresie inwestycji związanej z budową Drogi Czerwonej

O atrakcyjności portów nie przesądza wyłącznie infrastruktura dostępowa od strony wody, tak samo istotna jest infrastruktura dostępowa od strony lądu. Ta obejmuje infrastrukturę kolejową i infrastrukturę drogową. Rozwój Portu Gdynia i zwiększenie ilości ładunków dostarczanych do portu i odbieranych z niego transportem samochodowym doprowadził do istotnego wzmożenia ruchu samochodowego w otoczeniu portu, a w szczególności w obszarze Estakady Kwiatkowskiego, ul. Janka Wiśniewskiego, ul. Polskiej. Problem zakorkowanych ulic zwiększył się dodatkowo po wybudowaniu Publicznego Terminalu Promowego przy Nabrzeżu Polskim. Swoistym remedium na zaistniałą sytuację jest projekt Drogi Czerwonej, tj. bezpośredniego połączenia Portu Gdynia z siecią dróg krajowych, w tym z drogą ekspresową S6, stanowiący dwujezdniową drogę główną o ruchu przyspieszonym od Portu Gdynia do węzła Gdynia Chylonia w miejscu skrzyżowania ul. Morskiej z Obwodnicą Trójmiasta bez ograniczeń nośności. Całkowita długość planowanej trasy to około 9 km.

W związku z faktem, iż realizacja takiej inwestycji dalece wykracza ponad możliwości inwestycyjne samorządu miasta Gdyni, w lipcu 2019 roku przy okazji zmiany ustawy o portach i przystaniach morskich¹⁰ dokonano zmiany w ustawie o drogach publicznych.

¹⁰ Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1716).



Wprowadzone zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.)¹¹ przewidywały dodanie w art. 5 ustawy o drogach publicznych ustępu 2a, zgodnie z którym w przypadku konieczności zapewnienia dostępu drogowego w standardzie wymaganym dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do polskich portów, o których mowa 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 uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.), minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu - opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w ust. 1 tego artykułu. W uzasadnieniu projektu ustawy wprowadzającej tę zmianę zwrócono uwagę na pkt 4 ustępu 1, zgodnie z którymi „do dróg krajowych zalicza się drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy - a takimi są właśnie drogi prowadzące do portów morskich. W konsekwencji w projektowanym art. 19 ust. 5 wskazano, że drogi takie pozostają w kompetencji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad”.¹²

Jak podkreślono w uzasadnieniu projektu Ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw: *projektowane przepisy wynikają z wniosku pokontrolnego NIK dla Prezesa Rady Ministrów (kontrola P/17/033 "Infrastruktura dostępowa do portów morskich")*: "W związku z obowiązkiem wywiązania się przez państwo polskie z wymogu wdrożenia rozwiązań zawartych w rozporządzeniu TEN-T ustanawiającym wytyczne dotyczące rozwoju sieci TEN-T, w tym do dnia 31 grudnia 2030 r. dostosowania infrastruktury drogowej prowadzącej do portu w Gdyni do wymogów tego rozporządzenia oraz biorąc pod uwagę, że podjęte do chwili obecnej działania nie doprowadziły do usunięcia braków w realizacji lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o wypracowanie i wdrożenie rozwiązań gwarantujących doprowadzenie do poprawy dostępności drogowej do portu w Gdyni."

Pragniemy wskazać, że od uchwalenia Ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw minęło blisko 5 lat i przez ten czas nie poczyniono znacznych postępów w zakresie realizacji tej kluczowej dla dalszego rozwoju Portu Gdynia inwestycji. Opóźnienia w realizacji tego projektu są istotne, bo dopiero 28 października 2022 roku, po interwencjach Rady Interesantów Portu Gdynia, Krajowej Izby Gospodarki Morskiej oraz organizacji związkowych działających na terenie Portu Gdynia, podpisano umowę na wykonanie usługi pn.: *Projekt budowy Drogi Czerwonej w Gdyni*. Co istotne finansowanie tego projektu w chwili obecnej pochodzi od spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.¹³, chociaż zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1) Ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 688)

¹¹ Art. 2 Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1716).

¹² Uzasadnienie projektu ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1716).

¹³ <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/droga-czerwona-do-portu-gdynia-spolka-cpk-przekaze-20-mln-zl-na-prace-przygotowawcze-umowa-podpisana> (dostęp: 08/05/2024)



zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowych spółek specjalnego przeznaczenia w odniesieniu do dróg krajowych. Pozostaje to także w sprzeczności z treścią art. 19 ust. 1 Ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw, zgodnie z którym „*W latach 2019-2028 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 2000 mln zł, w tym w: 1) 2019 r. - 0 zł; 2) 2020 r. - 1,5 mln zł; 3) 2021 r. - 5 mln zł; 4) 2022 r. - 15 mln zł; 5) 2023 r. - 1,5 mln zł; 6) 2024 r. - 66 mln zł; 7) 2025 r. - 265 mln zł; 8) 2026 r. - 580 mln zł; 9) 2027 r. - 760 mln zł; 10) 2028 r. - 306 mln zł*”.

W uzasadnieniu projektu tejże ustawy w art. 19 określono maksymalny limit wydatków budżetu państwa wynikających z ustawy w zakresie wydatków niezbędnych do poniesienia przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Wydatki te stanowią dodatkowe środki zapewniane ponad dotychczasowe limity przeznaczane na wydatki drogowe z części 39 - transport. W artykule tym określono także możliwość wprowadzenia mechanizmu korygującego - obniżenia kosztów przez rezygnację z części zadań bądź ograniczenie ich zakresu rzeczowego - w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków. W przypadku późniejszej decyzji o sfinansowaniu robót budowlanych w zakresie budowy dróg dostępowych do portów morskich z Krajowego Funduszu Drogowego część wskazanej w art. 19 kwoty zostanie zapewniona jako dodatkowe środki w kolejnych planach finansowych Krajowego Funduszu Drogowego jako dotacje z budżetu państwa bądź odpowiednie przesunięcie środków z podatku akcyzowego. Prowadzi to do wniosku, że pomimo iż w Ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw przewidziano, iż jej przyjęcie spowoduje obciążenie budżetu państwa na kwotę 2 mld zł, a środki te mają być wyasygnowane na realizację infrastruktury drogowej zapewniającej dostęp do portów morskich z Krajowego Funduszu Drogowego, to dlaczego środki te nie trafiły na realizację Drogi Czerwonej? Dlaczego usługa projektowania tejże drogi jest finansowana przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.? Zgodnie z art. 19 ust. 3 w/w ustawy Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw transportu.

W ocenie Rady Interessantów Portu Gdynia okoliczność ta wymaga weryfikacji, gdyż do tej pory zgodnie z założeniami przyjętymi w rzeczonej ustawie do końca 2024 roku na sfinansowanie robót budowlanych w zakresie budowy dróg dostępowych do portów morskich z Krajowego Funduszu Drogowego miało być przeznaczone 89 mln złotych.

Z uwagi na daleko idące opóźnienia w realizacji projektu Drogi Czerwonej wnosimy o wdrożenie kontroli mającej na celu weryfikację działań podejmowanych przez ministra właściwego do spraw transportu oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad mających na celu przygotowanie i realizację inwestycji w budowę Drogi Czerwonej a także kontrolę w zakresie finansowania budowy dróg dostępowych do portów morskich z Krajowego Funduszu Drogowego.



Z poważaniem,

Piotr Pawłowski
Przewodniczący Rady

Sławomir Kalicki
Członek Zarządu Rady

Jan Jarmakowski
Członek Zarządu Rady

Michał Śmigielski
Członek Zarządu Rady

Paweł Zastawny
Członek Zarządu Rady

Do wiadomości:

- 1) Minister Infrastruktury – p. Dariusz Klimczak.
- 2) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.