



Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin

Michał Przepiera

pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin

tel. +48 91 435 1100, fax +48 91 425 0806

mprzepie@um.szczecin.pl; www.szczecin.eu

Szczecin, dn. 31 października 2024 r.

**Pan Marek Duklanowski**  
**Radny Rady Miasta Szczecin**

**Nasz znak:** WZP-I.0003.2.2024.ŁK

**Dotyczy:** Mostu Kłodnego – zapytanie nr 736 z dn. 03.10.2024 r.

Budowa Mostu Kłodnego pozostaje kluczowym elementem kolejnego etapu przedsięwzięcia inwestycyjnego pn. „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie, przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza”. Należy tu zwrócić uwagę, iż przywołana przez Pana Radnego szacunkowa kwota 350 mln zł nie odnosi się do samej budowy mostu, ale również, jak wskazuje przytoczone przez Pana Radnego źródło, obejmuje również działania dotyczące układu drogowego w otoczeniu mostu (kilkanaście odcinków dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą niezbędną do efektywnego włączenia Mostu w sieć drogową, ale i tramwajową po obu stronach Odry Zachodniej).

Przypominam także, że zgodnie z obecnymi uwarunkowaniami geopolitycznymi obiekt i drogi dojazdowe zostały zaprojektowane adekwatnie do podwójnego cywilno-wojskowego wykorzystania i stanowią będą nowe połączenie zachodniej części portu morskiego w Szczecinie ponad rzeką Odrą Zachodnią w kierunku zachodnim poprzez drogi dojazdowe do drogowej sieci TEN-T. Inwestycja została zaplanowana zgodnie z przepisami *Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/1328, określającego wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do niektórych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania.*

Powyższe okoliczności generują dodatkowe wymogi i nakłady, ale także sprawiają, że nowa przeprawa mostowa będzie elementem infrastruktury drogowej ostatniej mili łączącej transeuropejską sieć TEN-T z portem w Szczecinie. Potwierdzenie formalnego statusu inwestycji, jako infrastruktury ostatniej mili, stanowiło przedmiot aktywnego dialogu Gminy Miasto Szczecin w pierwszych trzech kwartałach 2023 r. z ówczesnymi władzami RP – w szczególności Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Ministerstwem

Infrastruktury, przy udziale Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. To wówczas uzyskano jednoznaczny konsensus na poziomie władz centralnych co do zasadności realizacji inwestycji w zaproponowanym kształcie. Pozytywne opinie ww. organów umożliwiły Gminie Miasto Szczecin ubieganie się we wrześniu 2023 r. o środki unijne w ramach ostatniego w obecnej perspektywie unijnej konkursu Instrumentu „Łącząc Europę” 2021-2027 (CEF) w obszarze tematycznym „Dostosowanie sieci TEN-T do podwójnego cywilno-wojskowego zastosowania (dual use) w ramach mobilności wojskowej (tzw. Military Mobility)”. W styczniu 2024 r. uzyskano pozytywną ocenę projektu na poziomie Komisji Europejskiej reprezentowanej przez Europejską Agencję Wykonawczą ds. Klimatu, Środowiska i Infrastruktury (CINEA) i Sztab Wojskowy Unii Europejskiej (EUMS) – projekt z nadwyżką punktową spełnił wszelkie wymogi naboru, jednak m.in. ze względu na bardzo ograniczoną alokację środków w naborze nie uzyskał dofinansowania w ramach CEF, a nieznacznie wyżej punktowane były mniejsze projekty. Pomimo zakończenia naborów przez Komisję Europejską w ww. obszarze tematycznym Gmina Miasto Szczecin w kolejnych miesiącach 2024 r. prowadzi szereg działań mających na celu pozyskanie dofinansowania o parametrach nie gorszych niż wnioskowane w CEF.

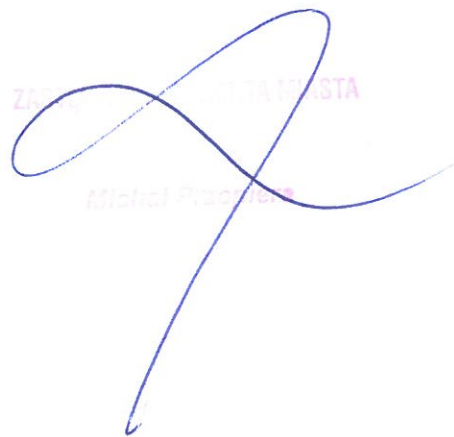
Aktualny zakres i specyfika projektu pomimo nakładochłonności umożliwia zatem Gminie Miasto Szczecin ubieganie się o wsparcie finansowe zarówno z poziomu rządowego, jak i europejskiego.

Odnosząc się do zadanych pytań:

1. Dla Mostu Kłódnego Gmina Miasto Szczecin posiada dokumentację projektową, dla której uzyskano decyzję nr 4/2020 z dnia 24 kwietnia 2020 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.
2. Gmina Miasto Szczecin nie posiada programu funkcjonalno-użytkowego dla tego zadania.
3. Jednostka projektowa w trakcie prac projektowych w 2015 r. zwróciła się do RZGW w Szczecinie w celu potwierdzenia założeń projektowych dotyczących parametrów jakie musi spełnić droga wodna w miejscu planowanej przeprawy mostowej. RZGW w Szczecinie w piśmie Nr UŻ 534-2-2015-si z dnia 2.03.2015 r. potwierdziło swoje stanowisko z 2013 r. którego treść wskazuje, że: obiekt powinien być zaprojektowany, w taki sposób aby spełniał wymogi dla drogi wodnej, międzynarodowej, klasy Vb oraz dodatkowo z uwagi na zapewnienie odpowiednich warunków bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz bezpieczeństwa żeglugowego został zrealizowany w technologii przęsła bez podparcia na filarach w nurcie rzeki Odra Zachodnią. Powyższe jest związane również z ochroną przeciwlodową realizowaną na śródlądowych wodach powierzchniowych. Równocześnie brak lokalizacji podpór pośrednich w nurcie

rzeki dodatkowo nie powoduje pogorszenia się warunków eksploatacyjnych oraz nawigacyjnych na drodze wodnej i nie ogranicza przestrzeni wykorzystywanej do postoju jednostek przy nabrzeżach.

4. Przewidziane w dokumentacji projektowej dla której uzyskano decyzję nr 4/2020 z dnia 24 kwietnia 2020 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rozwiązanie nie przewiduje lokalizacji podpór w korycie rzeki co za tym idzie w stanie obecnym nie występuje ograniczenie skrajni żeglugi.



ZESPÓŁ PRACOWNIKA  
Michał Prządka

