

Uzasadnienie

I. Decyzja o zezwoleniu - Federalny Urząd Żeglugi Morskiej i Hydrografii

Federalny Urząd Żeglugi Morskiej i Hydrografii w Hamburgu wydał 28 grudnia 2009 roku pozwolenie na instalację i eksploatację dwóch równoległych nitek gazociągów wysokociśnieniowych o średnicy każdego z nich około 1450 mm na obszarze niemieckiego szelfu kontynentalnego Morza Bałtyckiego. Pozwolenie na instalację i eksploatację rurociągu Nord Stream zostało wydane na wniosek spółki Nord Stream AG z siedzibą w Szwajcarii. Dokument stanowi załącznik do uzasadnienia.

Podstawą zezwolenia są dokumenty wniosku wraz z załączonymi mapami, studium wykonalności, raportem oddziaływania na środowisko, oceną oddziaływania na siedliska roślin i zwierząt oraz specjalną ekspertyzą ochrony gatunków roślin i zwierząt z dnia 12 grudnia 2008, a także dokumentacja i potwierdzenia, które spółka ma dostarczyć zgodnie z zawartą specyfikacją.

Punk III.2.1 Żegluga wodna odnosi się do spraw żeglugi wodnej. Federalny Urząd wprowadził, jako pierwszy akapit ww. punktu zapis, iż sprawy żeglugi nie są przeszkodą dla udzielenia zezwolenia wnioskodawcy. W dalszej części urząd odnosi się szczegółowo do zastrzeżeń Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska RP, który postawił wymóg zobowiązujący inwestorów Nord Stream do wkopania w dno morskie gazociągu w krytycznych obszarach, tj. na skrzyżowaniu ze szlakiem żeglugowym Świnoujście-Ystad oraz planowanym gazociągiem Baltic Pipe.

Federalny Urząd Żeglugi Morskiej i Hydrografii w Hamburgu w swojej decyzji nie uznał za zasadne wydawanie zarządzenia o zakopaniu rurociągu. W zezwoleniu podaje się sprzeczne informacje dotyczące żeglugi. Z jednej strony w opisie zezwolenia przebiegu rurociągu przytacza się dane świadczące o głębokościach umożliwiających nieskrępowany dostęp do polskich portów ujścia Odry, nieudokumentowane faktycznymi pomiarami, a z drugiej strony zawiera się w dokumentacji sformułowania, iż „Zasadniczo jest prawdą, że przewidziany rurociąg mógłby zmniejszyć użyteczny zakres głębokości torów wodnych dla żeglugi, co mogłoby spowodować ograniczenia dla statków o zwiększonym zanurzeniu”.

W swojej decyzji Federalny Urząd przerzucił cały ciężar odpowiedzialności na kapitanów statków, którzy zdaniem urzędu mają w przyszłości wybierać najbezpieczniejsze trasy kierując się aktualnymi mapami posadowienia rurociągu. Federalny Urząd odnosi się również do stanu rozbudowy polskiego portu LNG, uznając, że będzie to „zasadniczo” możliwe również po posadowieniu rurociągu, gdyż pozostanie przestrzeń żeglowna umożliwiająca wejście „popularnym” zbiornikom LNG. Decyzja Federalnego Urzędu marginalizuje zjawisko potencjalnego rozwoju portów ujścia Odry i w przypadku wchodzenia w przyszłości statków o większym zanurzeniu niż obecnie przewidywane ciężar decyzji odnośnie wyboru szlaku żeglugowego i bezpieczeństwa przerzuca dalej na kapitanów jednostek wpływających do polskich portów. Zezwolenie podpira się argumentacją nie do przyjęcia, że tylko 8 z 3728 notowanych obecnie statków ma zanurzenie większe niż 10 m i dowodzi jak niewielka liczba statków o zanurzeniu większym niż 12 m korzysta z zalecanego szlaku żeglugowego.

Wydane pozwolenie na budowę rurociągu zaopatrzenia w gaz Nord Stream o takich rozwiązaniach technicznych ułożenia rurociągu na dnie morskim na obszarze niemieckiego

szelfu kontynentalnego Morza Bałtyckiego w strefie przecięcia ze szlakiem żeglugowym Świnoujście – Ystad i połowami w tym rejonie może spowodować realne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie.

Tak sformułowana decyzja o pozwoleniu na budowę gazociągu Nord Stream stanowi realne zagrożenie, co do marginalizacji portów położonych u ujścia Odry oraz w dalszym horyzoncie czasowym uniemożliwia ich rozwój. Wypracowywana latami konkurencyjność portów w Szczecinie i Świnoujściu na skutek takiego zezwolenia dla posadowienia rurociągu zmaleje, a w konsekwencji może doprowadzić do ich recesji w kontekście rozwijających się innych bałtyckich portów.

Z ww. względów należy zatem skorzystać z zastrzeżeń o dodatkowej procedurze w sprawie pogłębiania rurociągów z uwagi na przyszłe potrzeby rozwojowe portów ujścia Odry.

II. Ustanowienie planu zabudowy – Urząd Górniczy Stralsund

Urząd Górniczy Stralsund wydał 21.12.2009 r. tzw. Ustanowienie planu zabudowy, który dotyczy warunków budowy i eksploatacji rurociągu Nord Stream. Plan z uwagi na jego objętość – 291 stron jest dostępny w całości na stronach GDOŚ).

W Planie urząd odnosi się również do postanowień dodatkowych o zastrzeżeniu o dodatkowej procedurze w sprawie ewentualnego zagłębienia rurociągu w obszarze stwarzającym ryzyko, gdyby studium ryzyka, które ma opracować inwestor wykazało uzasadnione obawy, co do bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie. Wyciąg ze strony 287 stanowi załącznik do uzasadnienia. Do czasu opracowania tzw. Studium ryzyka inwestor ma wstrzymać wszelkie prace w tym rejonie. Na tym etapie ważna jest aktywność polskich organów państwowych w zakresie zabezpieczenia nieskrępowanego dostępu do portów ujścia Odry i przyszłościowego ich rozwoju w kontekście budowanego gazociągu.

II. Podsumowanie

Zgodnie z art. 60 Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza ust. 7 (Dz.U. z 2002 r. nr 59 poz. 543 zał.) nie można stanowić sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji oraz stref bezpieczeństwa wokół nich, jeżeli mogłyby to przeszkadzać w korzystaniu z uznanych szlaków morskich o istotnym znaczeniu dla żeglugi międzynarodowej. Takim szlakiem żeglugowym jest szlak Świnoujście – Ystad zgodnie z Marine's Routein Guide Baltic Sea sygnowany przez HELCOM (mapa nr 2911).

Z wymienionych wyżej względów wnosi się do Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego projekt uchwały w sprawie skierowania pod obrady Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego projektu uchwały w sprawie przyjęcia „Stanowiska dotyczącego posadowienia rurociągu Nord Stream na obszarze niemieckiego szelfu kontynentalnego Morza Bałtyckiego w rejonie przecięcia z szlakiem żeglugowym Świnoujście-Ystad”.

Stanowisko Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego zawiera postulat do Rządu RP o podjęcie intensywnych działań zmierzających do wyeliminowania wszelkich czynników związanych z planami budowy gazociągu Nord Stream mogących niekorzystnie wpływać na działalność i rozwój portów w Szczecinie i Świnoujściu oraz na bezpieczeństwo na morzu w rejonie szlaku żeglugowego i toru podejściowego.

ZA ZARZĄD

CZŁONEK ZARZĄDU
Wojciech Drożdż

DYREKTOR
Wydziału Infrastruktury i Transportu
Jadwiga Rajkiewicz