



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(BM) WPR.054.7.5.2020.AS



03980200318536
RPW/10502/2020 P
2020-03-13

Warszawa, dnia 12 marca 2020 r.

Pan

Tomasz Grodzki

Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłę podczas 4. Posiedzenia Senatu RP w dniu 6 lutego 2020 roku, uprzejmie przekazuję następujące informacje.

Celem „Programu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” jest umożliwienie swobodnego dostępu dla jednostek żeglugowych do akwenu Zalewu Wiślanego, a tym samym przywrócenie portowi Elbląg parametrów, jakie miał w przeszłości. Warto przypomnieć, że jeszcze przed II Wojną Światową, przez Zalew Wiślany należący ówczesnie do zjednoczonego państwa niemieckiego (Prusy Wschodnie) prowadził tor wodny o głębokości 4,6 m i do portu w Elblągu mogły wpływać statki o zanurzeniu do 4 m. Dzięki utrzymywaniu toru wodnego, na terenie Elbląga mogły funkcjonować liczne zakłady przemysłowe powiązane z gospodarką morską m.in. słynna stocznia Schichau'a produkująca okręty cywilne i wojskowe na potrzeby państwa niemieckiego.

Należy podkreślić, że budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską jest priorytetowym zadaniem administracji morskiej z uwagi na nadrzędny interes publiczny, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa i obronności państwa. Jej realizacja zapewni m. in. swobodny dostęp do portów Zalewu Wiślanego oraz rozszerzenie wachlarza działań jednostek Sił Zbrojnych RP (jednostki patrolowe, rozminowania, oraz reagowania kryzysowego) i Straży Granicznej, co jest istotne dla zapewnienia obronności państwa. Realizacja Programu wpłynie na poprawę bezpieczeństwa również w kontekście użycia jednostek ratownictwa morskiego SAR.

Nadrzędnym interesem i obowiązkiem Państwa polskiego jest zapewnienie bezpieczeństwa granic. Powyższe wynika z art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z którym, Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.

Obszar Zalewu Wiślanego stanowi zewnętrzną granicę Unii Europejskiej i NATO. Położony w głębi lądu port w Elblągu jest usytuowany 6 km od ujścia rzeki Elbląg do Zalewu Wiślanego, do którego obecnie dostęp z Morza Bałtyckiego umożliwia jedynie znajdująca się w granicach Federacji Rosyjskiej Cieśnina Piławska, który jest wyłącznie kontrolowany przez to państwo. Przedmiotowy obszar w obecnej sytuacji

geopolitycznej uwarunkowanej konfliktem na Ukrainie oraz masową migracją ludności, stanowi szczególny obszar zainteresowania państw ościennych.

W związku z powyższym, omawiana inwestycja wpisuje się w zakres realizacji obowiązków państwa polskiego polegających na zapewnieniu bezpieczeństwa i realizacji jego interesów.

Przedsięwzięcie umożliwi swobodną i całoroczną żeglugę statków morskich wszystkich bander do portu w Elblągu i innych portów Zalewu Wiślanego, będących portami Unii Europejskiej. Spowoduje to szybszy rozwój gospodarczy Elbląga, obszaru Zalewu Wiślanego i umożliwi odblokowanie portów Trójmiasta, a także zapewni wzrost bezpieczeństwa w regionie przez wprowadzenie swobodnej żeglugi polskich okrętów marynarki wojennej i straży granicznej do portu w Elblągu. Poza tym, skróci drogę statków z portu Elbląg na Bałtyk, uniezależniając jednocześnie żeglugę od stanowiska strony rosyjskiej. Wymierną korzyścią z realizacji inwestycji będzie wzrost aktywności portu w Elblągu, w szczególności zaś wzrost przeładunków.

Poza zwiększeniem możliwości przeładunkowych portu elbląskiego, inwestycja przyczyni się także do rozwoju ruchu pasażerskiego oraz żeglarstwa i turystyki na Zalewie Wiślanym. Powstanie niezależny korytarz transportowy, który umożliwi komunikację między portami leżącymi na terytorium Unii Europejskiej, tj. portem Elbląg a portami w Gdańsku, Gdyni, Kłajpedzie, Windawie, Rydze, Tallinie, Kilonii, Lubece i Rostoku. Nastąpi rozwój transportu intermodalnego, co zapewni oszczędności finansowe i będzie korzystne dla środowiska. Ocenia się, że w większym stopniu zostanie wykorzystany potencjał gospodarczy regionu, zwiększy się liczba miejsc pracy w sektorach transportu morskiego, logistyki i turystyki.

Ponadto, realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia możliwości rozwoju regionów wschodniej i północno-wschodniej części Polski, które korzystać będą z otwarcia Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie (w tym możliwości eksportu produktów rolnych oraz rozwój wymiany towarowej). Poprawa dostępności do portu i regionu od strony wody umożliwi aktywizację portu Elbląg i innych portów Zalewu Wiślanego, a także przedsiębiorstw działających w ich otoczeniu.

Należy podkreślić, że przedmiotowa inwestycja realizowana jest przez władze polskie zgodnie z obowiązującymi przepisami UE i krajowymi, w tym przepisami w zakresie ochrony środowiska.

Komisja Europejska nie wszczęła oficjalnej procedury naruszenia prawa unijnego w związku z inwestycją pn. *Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*. Prowadzone jest jedynie postępowanie w sprawie naruszenia nr 2016/2046, dotyczącego niewłaściwej transpozycji dyrektywy 2011/92/UE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (*Dyrektywa EIA*).

Odnosząc się do obaw Pana Senatora w kwestii realizacji przedmiotowej inwestycji *zgodnie z europejskimi standardami dotyczącymi dbałości o wartości przyrodnicze i środowiskowe*, należy podkreślić, że inwestycja jest realizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i międzynarodowego, również tymi dotyczącymi ochrony środowiska naturalnego. Wydana została decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 5 grudnia 2018 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską,

na podstawie art. 108 par. 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeksu postępowania administracyjnego. Decyzja środowiskowa nie wskazała znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko. Ponadto, gdyby w procedurze odwoławczej i wydanej w jej wyniku decyzji pojawiły się dodatkowe elementy, inwestor jest zobowiązany do uwzględniania w trakcie prac działań, realizujących zapisy decyzji.

Reasumując, KE nie wszczęła oficjalnej procedury naruszenia prawa unijnego w związku z przedmiotową inwestycją.

Ponadto, zgodnie z art. 2c ust. 1 *ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach o przystaniach morskich* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, z późn. zm.), budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej, oraz mogą być finansowane lub dofinansowane z innych źródeł, w szczególności z budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

Zgodnie z art. 2 pkt 5 *ww. ustawy*, pod pojęciem infrastruktury zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich rozumie się prowadzące do portu lub przystani morskiej oraz położone w granicach portu lub przystani morskiej tory wodne, wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami.

Na podstawie art. 5 ust. 2 *ww. ustawy* minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określa, w drodze rozporządzenia, obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z uwzględnieniem usytuowania obiektów, urządzeń i instalacji oraz w zależności od ich rodzaju, ilości lub wymiarów. Obowiązującym dokumentem określającym infrastrukturę dostępową (w tym m.in. tory wodne) do portów o podstawowym znaczeniu (Port Gdynia, Port Gdańsk, Porty Szczecin i Świnoujście) jest *rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej* (Dz.U. 2015 poz. 733).

Jeżeli chodzi o infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów morskich innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, czyli również do Portu Elbląg, jest ona określona w przepisach porządkowych właściwych dyrektorów urzędów morskich.

I tak, zgodnie z zarządzeniem nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich oraz zarządzeniem nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie zmiany *ww. zarządzenia* Nr 10, w skład infrastruktury dostępu do Portu morskiego Elbląg wchodzi m.in. tory wodne o parametrach:

- 1) tor wodny od pławy świetlnej granicznej "10" do stawy "Elbląg" o długości 24 km, szerokości w dnie 200 m i głębokości technicznej 2,4 m;
- 2) tor wodny od stawy „Elbląg” do punktu „PI” - kilometraż rzeki Elbląg 9,3; długość geodezyjna 19°22'41.62"; szerokość geodezyjna 54°H'54.00" o długości 15,0 km, szerokości w dnie: od stawy

„Elbląg” do czerwonej główki wejściowej 60 m, od czerwonej główki wejściowej do punktu „PI” 30 m, pod mostem w Nowakowie 20 m i głębokości technicznej 2,4 m;

3) tor wodny od Osłonki do stawy "Elbląg" o długości 14,25 km, szerokości w dnie: od Osłonki do stawy Gdańsk 50 m, od stawy Gdańsk do stawy Elbląg 200m i głębokości technicznej 2,4 m.

Wykonawcą Programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, jest Urząd Morski w Gdyni, który zgodnie z *ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej*, jest odpowiedzialny za budowę i utrzymanie obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich od strony morza.

Przyjęcie przez Radę Ministrów programu wieloletniego oznacza, że środki na jego realizację, zgodnie z harmonogramem w nim zawartym, organ realizujący program – w tym przypadku Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni – otrzymuje każdego roku w okresie trwania programu w ramach limitów określonych na każdy rok w ustawie budżetowej.

W ramach przedsięwzięcia Inwestor – Urząd Morski w Gdyni planuje wykonać pogłębienie i regulację toru podejściowego do Portu w Elblągu w obrębie Zatoki Elbląskiej i rzeki Elbląg na odcinku o długości ok. 9,4 km: z obecnej głębokości ok. 2,4 m do docelowej 5 m – zgodnie z ww. przepisami porządkowymi.

Ponadto, obecnie Urząd Morski w Gdyni prowadzi z miastem Elbląg rozmowy dotyczące możliwości przedłużenia toru podejściowego do portu Elbląg (leżącego w kompetencji i utrzymywanego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni) na akweny portowe, leżące w kompetencji komunalnego Zarządu Portu Morskiego Elbląg, co umożliwiłoby przejęcie utrzymania tych akwenów przez Urząd Morski.

Z
powszechnie
Grzegorz Witkowski
W zastępstwie
Grzegorz Witkowski
Podsekretarz Stanu