



MINISTER  
GOSPODARKI MORSKIEJ  
I ŻEGLUGI ŚRODLĄDOWEJ

(BM) WPR.054.7.17.2020.DB

KANCELARIA SENATU  
Kancelaria Ogólna

08. 07. 2020

nr RPW: 19608/2020 P  
Dr. Tomasz Grodzki  
(podpis)



03980200356857  
RPW/19608/2020 P  
2020-07-08

Warszawa, dnia 3 lipca 2020 r.

Pan  
Tomasz Grodzki  
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Mermelur,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłę podczas 11. posiedzenia Senatu RP w dniu 3 czerwca 2020 r. w sprawie budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną, przekazuję niniejszym stosowne informacje.

Obszar Zalewu Wiślanego stanowi zewnętrzną granicę Unii Europejskiej i NATO. Położony w głębi lądu port w Elblągu jest usytuowany ok. 10 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.

Mając powyższe na uwadze, z niedowierzaniem przyjąłem oświadczenie obecnego kandydata na Prezydenta RP, Pana Rafała Trzaskowskiego, który w dniu 24 maja br. poparł postulaty partii Zieloni, w tym postulat „zatrzymania przekopu Mierzei Wiślanej”, co zostało oficjalnie potwierdzone w Uchwale Rady Krajowej Partii Zieloni z dnia 24 maja 2020 r.

Przedmiotowe oświadczenie wpisuje się w dotychczasową retorykę Federacji Rosyjskiej, która pragnąc zachować pełną kontrolę nad dostępem od strony Morza Bałtyckiego do Zalewu Wiślanego, wielokrotnie podejmowała działania dyplomatyczne, w tym interweniowała w Komisji Europejskiej oraz na forum HELCOM, licząc na zablokowanie realizacji inwestycji. Tym samym składanie oświadczeń o zablokowaniu strategicznej dla Polski inwestycji przez osobę ubiegającą się o urząd Prezydenta RP, stanowi wyraz braku odpowiedzialności za sprawy publiczne, bądź stanowi celową realizację partykularnych interesów bliżej nieokreślonych środowisk politycznych.

Strona rosyjska wielokrotnie wyrażała negatywne stanowisko w sprawie realizacji inwestycji pn. *Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*. W 2017 roku Minister Zasobów Naturalnych i Ekologii Federacji Rosyjskiej, Sergey Donskoy, wystąpił do Ministra Środowiska z prośbą o wystosowanie oficjalnego powiadomienia społeczeństwa i zainteresowanych organów Regionu Bałtyckiego FR o planowanym przekopie Mierzei Wiślanej, z podaniem m.in. jego podstawowych danych technicznych, terminów – w kontekście oddziaływania transgranicznej inwestycji. Strona rosyjska

wyraziła zaniepokojenie w związku z zamiarem realizacji przekopu Mierzei Wiślanej w bezpośrednim sąsiedztwie Obwodu Kaliningradzkiego, uzasadniając to zagrożeniem dla środowiska naturalnego i różnorodności biologicznej. W odpowiedzi skierowanej do Federacji Rosyjskiej przez Ministerstwo Środowiska, przedstawiono informacje w sprawie transgranicznego oddziaływania inwestycji. Wskazano, że lokalizacja inwestycji – Nowy Świat – oddalona jest od granicy rosyjskiej o ok. 24 km, a przeprowadzone badania środowiskowe dla przedsięwzięcia wykazały brak znaczących transgranicznych oddziaływań w zakresie:

- zmian litodynamiki dna Zalewu Wiślanego oraz morfodynamiki jego brzegów na terytorium Federacji Rosyjskiej;
- warunków hydrogeologicznych Mierzei Wiślanej;
- siedlisk przyrodniczych i bentosu Zalewu Wiślanego;
- ichtiofauny Zalewu Wiślanego w wyniku zastosowania działań zapobiegawczych;
- awifauny;
- krajobrazu rejonu Zalewu Wiślanego po stronie rosyjskiej;
- warunków życia ludzi, w szczególności zdrowia ludzi, w rejonie Zalewu Wiślanego po stronie rosyjskiej.

Poinformowano również, że wpływ inwestycji na integralność ekologiczną i potencjalnie na jej bioróżnorodność będzie nieznaczący, co odnosi się również do terytorium Federacji Rosyjskiej odciętego sztucznie poszerzoną Cieśniną Piławską. Przedstawiono też syntetyczny opis przedsięwzięcia.

Należy podkreślić, że strona rosyjska, która na arenie międzynarodowej występuje w roli obrońcy środowiska naturalnego, sama nie ratyfikowała Konwencji z ESPOO i w związku z tym, realizując swoje inwestycje nie przestrzega podstawowych przepisów prawa międzynarodowego w zakresie ocen oddziaływania na środowisko i zapobiegania jego zanieczyszczeniu.

Warto dodać, że w prasie rosyjskiej – w kontekście realizacji przekopu Mierzei Wiślanej – w 2017 r. pojawiły się informacje o przewidywanych problemach z dorszem. Kwestia ta jest bezzasadna, ponieważ gatunek ten nie występuje w Zalewie Wiślanym, dlatego też nie może być mowy o wpływie planowanego przekopu na populację dorsza.

Kanał żegludowy będzie wyposażony w służbę, więc wymiana wód między Zatoką Gdańską i Zalewem Wiślanym praktycznie nie będzie zachodzić albo będzie tak znikoma, że nie będzie miało to znaczenia dla rybołówstwa w tym rejonie. Pomimo tych okoliczności, w roku 2018 wiceminister ds. rolnictwa Federacji Rosyjskiej, szef Agencji Rybołówstwa, Ilja Szestakow przekazał do KE pismo, w którym władze rosyjskie wyraziły zaniepokojenie wpływem przedsięwzięcia na zasoby rybne w Zalewie Wiślanym.

Ponadto temat inwestycji pn. „*Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*” był poruszany na forum Komisji Helsińskiej (HELCOM) od 2016 r. kilkakrotnie, głównie przez wspieraną przez stronę rosyjską organizację pozarządową Koalicja Czysty Bałtyk (CCB), będącą obserwatorem na posiedzeniach HELCOM, a od 2019 r. również przez stronę rosyjską.

CCB oraz strona rosyjska wielokrotnie występowały o uzupełnienie informacji przedstawianych przez Polskę. Powołując się na doniesienia medialne, wyrażały ogólne obawy dotyczące decyzji rządu polskiego o budowie kanału nawigacyjnego na Mierzei Wiślanej. W tym kontekście strona polska wskazywała, że dokumenty przedkładane przez CCB zawierały wprowadzające w błąd informacje dotyczące planowanej inwestycji oraz wyjaśniała, że na ówczesnym etapie prac (w omawianym okresie nie ustalono jeszcze lokalizacji, gdyż trwały prace nad opracowaniem oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie których później wybrano wariant najmniej szkodliwy dla środowiska) nie można było jednoznacznie określić wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz udowodnić jego potencjalnego szkodliwego oddziaływania.

Strona polska wielokrotnie zapewniała, że planowana budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską zostanie zrealizowana z należyтым poszanowaniem najwyższych standardów i przepisów środowiskowych, w tym konwencji ESPOO i HELCOM, a także prawodawstwa UE.

W czerwcu 2019 r. na 56. posiedzeniu Przewodniczących Delegacji w HELCOM, przedstawiciel Urzędu Morskiego w Gdyni oraz wykonawca oceny oddziaływania na środowisko przedstawili informacje o inwestycji pn. „*Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*”, m.in. dotyczące celu inwestycji, parametrów technicznych. Zaprezentowano wizualizację, a także po raz kolejny zapewniono, że inwestycja jest realizowana z poszanowaniem najwyższych standardów ochrony środowiska i wszystkich przepisów międzynarodowych w tym zakresie. Przedstawiono również wyniki oceny oddziaływania na środowisko, wskazujące na brak znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na obszary Natura 2000. Znając lokalizację inwestycji oraz parametry takie jak: wielkość śluzy, dokładne parametry torów wodnych, miejsce wykonania przekopu Mierzei Wiślanej określone z dokładnością do kilku centymetrów, można było w raporcie oddziaływania na środowisko jednoznacznie określić zasięg wpływu inwestycji i na tej podstawie stwierdzić brak znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. Podkreślono także, że obszar, na którym ma zostać zrealizowana inwestycja od ponad 10 lat jest objęty szczegółowym monitoringiem przyrodniczym, dzięki czemu pozyskano szczegółową wiedzę dotyczącą tego obszaru i gatunków na nim chronionych. Wskazano również, że z uwagi na brak możliwości występowania transgranicznego oddziaływania, procedury Konwencji z ESPOO nie mają zastosowania (oddziaływanie będzie ograniczone maksymalnie do 500 metrów od miejsca realizacji inwestycji). Co ciekawe, prezentacja informacji o inwestycji była utrudniana przez stronę rosyjską, głośno komentującą wystąpienie strony polskiej.

Wobec permanentnych próśb strony rosyjskiej o kolejne wyjaśnienia dotyczące inwestycji, strona polska w marcu 2020 r. na 41. corocznym posiedzeniu podsumowującym działalność Komisji Helsińskiej i jej grup roboczych przedstawiła obszerne informacje o projekcie i jego efektach (link do dokumentu: <https://portal.helcom.fi/meetings/HELCOM%2041-2020-679/MeetingDocuments/8>)

[2%20Additional%20information%20on%20the%20project%20Construction%20of%20the%20waterway%20connecting%20the%20Vistula%20Lagoon%20with%20the%20Gulf%20of%20Gda%C5%84sk.pdf](#)).

Strona rosyjska i CCB wyraziły zaniepokojenie rozpoczęciem prac na Mierzei przed zakończeniem konsultacji z EU i zakończeniem procedury środowiskowej. Poprosiły również Polskę o przekazywanie w przyszłości informacji o wynikach monitoringu środowiskowego i zaobserwowanego wpływu prac konstrukcyjnych.

Opisane wyżej działania, podejmowane przez stronę rosyjską nie zakłóciły realizacji inwestycji, ponieważ jest ona prowadzona zgodnie z przepisami zarówno krajowymi jak i międzynarodowymi, w tym przepisami UE. Należy podkreślić, że brak jest podstaw do wystąpienia z wnioskiem o wydanie przez Komisję Europejską zgody lub akceptacji na realizację budowy drogi wodnej. Niemniej jednak Polski Rząd od wielu lat prowadzi dialog z Komisją Europejską i udostępnia jej wszystkie dokumenty i materiały. Dzięki temu, próby interwencji Federacji Rosyjskiej w Komisji Europejskiej nie odniosły oczekiwanego przez naszych wschodnich sąsiadów skutku.

W kontekście powyższego muszę stwierdzić, że nie znajduję uzasadnienia dla twierdzeń Pana senatora, jakoby inwestycja realizowana była ze szkodą dla środowiska i bez poszanowania przepisów w zakresie jego ochrony. Muszę podkreślić, że przygotowana w 2014 r. za czasów rządów PO-PSL dokumentacja środowiskowa była niespójna i zawierała wiele braków. Moja pierwsza rozmowa z Komisarzem Karmenu Vella dotyczyła właśnie tych braków i konieczności zrobienia dalszej serii badań środowiskowych. W wyniku prowadzonych rozmów i wyjaśnień to Komisja Europejska zaproponowała przedstawicielom Polskiego Rządu wycofanie wniosku o wydanie opinii Komisji w sprawie budowy drogi wodnej.

Dodatkowe badania środowiskowe trwały prawie dwa lata, a ich wyniki zostały przekazane Komisji Europejskiej. Ponadto należy wskazać, że w 2014 r. nie było pełnej dokumentacji ani harmonogramu realizacji inwestycji, nie było projektów budowlanych, a program wieloletni, który miał zapewniać finansowanie, wygasł w dniu 31 grudnia 2013 r.

Wobec powyższego, **Pana twierdzenie o rzekomej kompletnej dokumentacji sporządzonej za rządów PO-PSL w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji są nieprawdziwe, wprowadzając tym samym w błąd opinię publiczną.**

Obecny projekt budowlany, jak i przede wszystkim sama lokalizacja przekopu Mierzei Wiślanej i lokalizacja sztucznej wyspy zostały ustalone na podstawie uzupełnionej dokumentacji środowiskowej. Są to lokalizacje najbardziej korzystne dla środowiska. Wspomnę tylko, że lokalizacja sztucznych wysp w roku 2014 została wskazana bez przeprowadzenia szczegółowych badań bentosu i jak się później okazało, była to lokalizacja, w której bentos był najbardziej zróżnicowany i stanowił pokarm dla wielu chronionych w tym obszarze gatunków ryb i ptaków. Nowa lokalizacja wyspy została wskazana w obszarze, w którym dno jest praktycznie martwe i nie występują gatunki bentosowe, tak cenne dla tego obszaru.

Nie znajduję również podstaw do twierdzenia Pana senatora jakoby „*cel ekonomiczny zastąpiono jakimś oderwanym od rzeczywistości celem militarnym*”. Zapewniam Pana senatora, że określenie tego celu i jego podstawy zostało szczegółowo uzgodnione z Ministerstwem Obrony Narodowej, które odpowiada za bezpieczeństwo narodowe, dysponuje szeroką wiedzą operacyjną i wykwalifikowaną kadrą.

W tym miejscu 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.

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

Przedsięwzięcie umożliwi także swobodną 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 lądową w relacji północ-południe za pośrednictwem międzynarodowej trasy szybkiego ruchu *Via Carpatia*, oraz komunikację morską 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.

Odpowiadając na kolejne pytanie informuję, że z posiadanych przez MGMIŻŚ informacji wynika, że dla pierwszego etapu inwestycji prowadzone jest postępowanie odwoławcze dotyczące decyzji środowiskowej wydanej w dniu 5 grudnia 2018 r. Tego rodzaju postępowania są prowadzone przez organy środowiskowe, niezależne od Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, który w żaden sposób nie może wpływać na sposób, ani harmonogram procedowania sprawy.

Prowadzący procedurę odwoławczą Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, zawiadomieniem z dnia 2 czerwca 2020 r. wyznaczył termin załatwienia sprawy do dnia 17 lipca 2020 r.

Realizacja inwestycji prowadzona jest zgodnie z przepisami prawa oraz warunkami zawartymi w decyzji środowiskowej wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w dniu 5 grudnia 2018 r. w oparciu o rzetelnie wykonane badania środowiskowe – zatem nie ma podstaw do podważenia wykonanych już prac inwestycyjnych. Należy podkreślić, że w tym zakresie nie wydano kilku sprzecznych ze sobą, jak to ujął Pan Senator, decyzji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wydał dotychczas jedną decyzję środowiskową, która zgodnie z *ustawą z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (tzw. specustawa), przyjętą przez Sejm RP niemal jednogłośnie, stała się wykonalna, po nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności. Od tej decyzji wniesiono odwołania, które są obecnie rozpatrywane przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Uzasadnienie realizacji przedmiotowej inwestycji znajduje się w *Programie Wieloletnim* na lata 2016-2022 pn. *Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*, przyjętym Uchwałą Rady Ministrów Nr 57/2016 z dnia 24 maja 2016 r., oraz w Uzasadnieniu do *ustawy z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (tzw. specustawa). Zasadność realizacji inwestycji potwierdza również *Analiza kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych dla Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”*.

Zgodnie z projektem budowlanym oraz wydanym przez Wojewodę Pomorskiego zezwoleniem na realizację przedsięwzięcia, wybudowany kanał żeglugowy oraz śluza będą umożliwiały żeglugę jednostek o zanurzeniu do 4,5 m, długości do 100 m i szerokości do 20 m. Należy wskazać, że projekt techniczny umożliwia rozbudowę części zachodniej kanału, w tym pogłębienie toru w przyszłości do większej głębokości (do -6,5 m).

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 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.

Odpowiadając na szóste pytanie informuję, że nie ma planów dot. przejęcie przez Urząd Morski akwenów będących w zarządzie portu morskiego w Elblągu.

Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską to kluczowa inwestycja związana z bezpieczeństwem wschodniej flanki NATO i wschodniej granicy UE. Przyczyni się ona do rozwoju północno-wschodniej Polski, dlatego cieszy mnie deklarowane przez Pana na piśmie pozytywne nastawienie do realizowanego projektu. Jednakże pragnę zauważyć, że udzielając poparcia kandydatowi na Prezydenta RP, Panu Rafałowi Trzaskowskiemu, faktycznie popiera Pan zablokowanie tej kluczowej dla Polski inwestycji, co wpisuje się w politykę Federacji Rosyjskiej utrzymania pełnej kontroli dostępu od strony Morza Bałtyckiego do Zalewu Wiślanego.

z poparciem,

W zastępstwie

Anna Moskwa  
Podsekretarz Stanu

