



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(BM) WPR.054.7.26.2020.AS

KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna

30.09.2020

nr RPW 26550/2020/P
Barnis



03980200383844
RPW/26550/2020 P
2020-09-30

Warszawa, dnia 25 września 2020 r.

Pan

Tomasz Grodzki

Marszałek Senatu RP

Bronowicz Renia Gromada

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłą podczas 14. posiedzenia Senatu RP w dniu 18 sierpnia 2020 r., w sprawie *budowy kanału przez Mierzęję Wiślaną*, niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie pragnę podkreślić, że pierwotna odpowiedź Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 3 czerwca 2020 r. uwzględnia poruszone przez Pana senatora zagadnienia, również te odnoszące się do dokumentów uzasadniających ekonomiczne podstawy realizacji przedmiotowej inwestycji oraz sprawy dostosowania toru wodnego w porcie morskim Elbląg do parametrów realizowanej drogi wodnej.

Pogłębienie toru wodnego w porcie morskim Elbląg leży w kompetencji portu. Zgodnie bowiem z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 roku *o portach i przystaniach morskich*, przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego obejmuje m.in. budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej.

Szansę na pozyskanie środków na rozbudowę portu w Elblągu daje Krajowy Plan Odbudowy (KPO), który jest obecnie opracowywany w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, we współpracy z pozostałymi resortami, w tym gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Powstanie KPO jest warunkiem realizacji inwestycji z unijnego Funduszu Odbudowy i Zwiększania Odporności w nowej perspektywie finansowej, służącym odbudowie gospodarek europejskich dotkniętych kryzysem związanym z wpływem pandemii COVID-19. W związku z powyższym Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w dniu 30 czerwca 2020 r. wysłało m. in. do Zarządu Portu Morskiego Elbląg pismo z prośbą o przedstawienie propozycji projektów (inwestycyjnych, regulacyjnych, organizacyjnych itp.) wpisujących się w podstawowe obszary koncentracji wsparcia, które będą możliwe do włączenia do prac nad Krajowym Programem Odbudowy. Zarząd Portu Elbląg nie zgłosił żadnej propozycji.

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

Ponadto należy wskazać, że w ramach przedsięwzięcia Inwestor – Urząd Morski w Gdyni, jako podmiot odpowiedzialny za infrastrukturę dostępową, 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.

Jak już informowano wcześniej, 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).

Należy kolejny raz podkreślić, że niezależnie od powyższego, dla inwestycji realizowanych ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa nie ma konieczności wykonywania analiz ekonomicznych, ponieważ nie są to przedsięwzięcia, które w określonym czasie powinny przynieść określony zwrot z inwestycji.

2 p. 10. 10. 10.

[Signature]

Urząd Morski w Gdyni

[Signature]