



Znak sprawy: GM-DGM-3.054.1.2020

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z oświadczeniem Pana Senatora Jerzego Wcisły, złożonym podczas 18. Posiedzenia Senatu RP w dniu 3 grudnia 2020 r., sprawie zmian wartości, zakresu i harmonogramu budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną, poniżej przedstawiam odpowiedzi na postawione pytania.

1. Jaki zakres prac jest przewidziany dla ww. zadania?

W ramach uchwały Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2020 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, wprowadzono do realizacji nowe zadanie pn.: „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2”. Realizacja tego zadania stanowi kontynuację prac na rzece Elbląg przewidzianych w ramach budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na pogłębieniu 2 km odcinka toru podejściowego do Portu Elbląg od punktu P1 do punktu P2 – kilometraż rzeki Elbląg 7,2 km ÷ 9,2 km (współrzędne punktu P2 19°22'52.89", 54°10'49.58").

2. Czy prace obejmą też akweny wewnątrz portu? Jeżeli tak, to jaka będzie skala tych zadań i jaki jest przewidywany koszt tego przedsięwzięcia?

3. Czy wykonanie tego zadania oznaczać będzie, że główny tor wodny w Porcie Elbląg (odcinek rzeki Elbląg) zostanie przystosowany do parametrów kanału przez mierzeję?

W odniesieniu do pyt. 2 i 3, wyjaśniam, że w ramach nowego zadania pn.: „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2”, które stanowi kontynuację prac na rzece Elbląg, Inwestor – Urząd Morski w Gdyni, jako podmiot odpowiedzialny za infrastrukturę dostępową, planuje wykonać pogłębienie i regulację toru podejściowego do Portu w Elblągu – z obecnej głębokości ok. 2,4 m do docelowej 5 m. Powyższe zapewni dostęp do Portu Elbląg jednostkom o maksymalnym zanurzeniu wynoszącym 4,5 m.

W załączeniu – mapa przedstawiająca tor wodny pomiędzy punktami P1 i P2.

4. Proszę też o informację, czy zmiana decyzji dotycząca skutków środowiskowych skutkuje dodatkowymi zadaniami kompensującymi straty ekologiczne, a jeżeli tak, to w jakim zakresie i jaki jest przewidywany koszt tego zadania.

Zarówno decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 5 grudnia 2018 r., znak: WOOŚ.4211.1.2017.AZ.67 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat”, jak i decyzja Generalnego

Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 17 września 2020 r., znak: DOOŚ-WDŚ/ZOO.420.6.2019.mko.52, zmieniająca w części zapisy decyzji z dnia 5 grudnia 2018 r., nie przewiduje dodatkowych działań kompensacyjnych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu

Zał. – zgodnie z treścią pisma.

Do wiadomości:

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów – Departament Spraw Parlamentarnych