

## **Oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłę na 20. posiedzeniu Senatu w dniu 13 stycznia 2021 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

W dniu 20 grudnia 2020 r. wiceminister infrastruktury Marek Gróbarczyk powiedział: „Kierujemy mocny apel do władarzy Elbląga, ale również do marszałka województwa warmińsko-mazurskiego, o włączenie się w proces modernizacji portu elbląskiego, rozpoczęcie dużych inwestycji w zakresie przygotowania go do przyjmowania znacznie większych statków i poszukiwania inwestorów. Mamy nadzieję, że ten proces już przebiega. My ze swej strony realizujemy wszystko, co zakładaliśmy”.

Panie Ministrze, czy tę wypowiedź należy rozumieć jako uporczywe trwanie na stanowisku, że inwestycja budowy kanału przez mierzeję nie zostanie doprowadzona do nabrzeży przeladunkowych portu morskiego w Elblągu? Z oczywistych powodów czyni to tę inwestycję, kosztującą ok. 2 miliardów zł, nieuzasadnioną ekonomicznie, gdyż jednostki pływające o zanurzeniu do 4 m nie będą mogły być rozładowywane w elbląskim porcie, jedynym, do którego będzie można dopłynąć kanałem.

Jednocześnie stoi to w jawnej sprzeczności z art. 23 ustawy o portach i przystaniach morskich, który mówi, że „w portach i przystaniach morskich, o których mowa w ust. 1, budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich są finansowane ze środków budżetu państwa w wysokości określonej w ustawie budżetowej”. Ustęp, do którego cytowany artykuł się odnosi, dotyczy portów komunalnych. Jasno z tego wynika, że rząd ma obowiązek zmodernizować ze środków budżetu państwa i utrzymać infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu, którego właścicielem jest także samorząd. Te warunki wypełnia port morski w Elblągu. Czy zatem rząd wykona ustawowy obowiązek zapewnienia dostępności do portu w Elblągu jednostkom o parametrach, dla których jest budowany kanał przez mierzeję? Przypominam, że ta infrastruktura obejmuje przede wszystkim tor wodny o głębokości 5 m aż do nabrzeży portowych oraz obrotnicę dla statków o długości 180 m, bez której dostęp do portu jest fikcją.

Jednocześnie informuję, że władarze Elbląga nie czekają z założonymi rękoma na zbudowanie kanału. Elbląg zainwestował w obszary i akweny portowe ok. 70 milionów zł, tworząc m.in. infrastrukturę, która będzie mogła być wykorzystana dopiero po rozwinięciu przewozów. Miasto ma w planach dalsze inwestycje, które podejmie wtedy, gdy port zostanie przystosowany do parametrów kanału i będą mogły tu wpływać duże jednostki pływające.

Szanowny Panie Ministrze, przypominam także, że do tej pory nie otrzymałem odpowiedzi na pytanie dotyczące zmiany wartości, zakresu i harmonogramu budowy kanału. Z informacji zamieszczonej na stronach rządowych wynika, że do zakresu prac zostało wpisane zadanie pogłębienia wejścia do portu w Elblągu. Z powodu tego zadania zakończenie realizacji inwestycji zostało przedłużone do końca I kwartału 2023 r. To dobra informacja, ale proszę o pełniejsze informacje na temat tego, jaki zakres prac jest przewidziany w tym punkcie. Czy prace obejmą też akweny wewnątrz portu, a jeżeli tak, to jaka będzie skala tych zadań? Do którego miejsca zostanie zapewniona dostępność dla jednostek wpływających przez kanał przez mierzeję? Czy prace obejmą wykonanie obrotnicy dla statków? Czy w efekcie tych prac nabrzeża portowe będą dostępne dla statków o parametrach, dla jakich buduje się kanał przez mierzeję? Jaki jest przewidywany koszt tego przedsięwzięcia? Czy wykonanie tego zadania będzie oznaczać, że główny tor wodny w porcie w Elblągu i jednocześnie odcinek rzeczki o tej samej nazwie, stanowiący część wewnętrznych wód morskich, zostanie dostosowany do parametrów kanału przez mierzeję?

Bardzo proszę o szczegółowe odpowiedzi na te pytania.

Jerzy Wcisła