



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 26 marca 2021 r.

Znak sprawy: GM-DGM-3.054.2.2021

**Pan**  
**Tomasz Grodzki**  
**Marszałek Senatu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w związku z oświadczeniem Pana Senatora Jerzego Wcisły, złożonym podczas 20. posiedzenia Senatu RP w dniu 13 stycznia 2021 r., w sprawie budowy kanału przez Mierzęję Wiślaną, poniżej przedstawiam odpowiedzi na postawione pytania.

Jak już wielokrotnie było zaznaczane, celem programu wieloletniego pn. *Budowa 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 utrzymaniu toru wodnego, na terenie Elbląga mogły funkcjonować liczne zakłady przemysłowe powiązane z gospodarkę 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 kontrolowany wyłącznie 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.

W kwestii doprowadzenia inwestycji do nabrzeży przeładunkowych portu morskiego w Elblągu, ponownie informuję, że Urząd Morski w Gdyni, jako podmiot odpowiedzialny za infrastrukturę dostępową, planuje wykonać pogłębienie toru podejściowego do Portu w Elblągu – z obecnej głębokości ok. 2,4 m do docelowej 5 m. Zgodnie z *ustawą z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich* (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 998, 1086, 1747) za budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej, odpowiedzialny jest podmiot zarządzający portem, czyli Zarząd Portu Morskiego Elbląg. Podkreślić należy, że zgodnie z art. 2 pkt 4 ww. *ustawy o portach i przystaniach morskich*, ilekroć w ustawie jest mowa o infrastrukturze portowej, rozumie się przez to znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu.

Odnosnie zmiany wartości, zakresu i harmonogramu budowy kanału, uprzejmie informuję, że Program wieloletni pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na lata 2016 – 2023, przyjęty w dniu 24 maja 2016 r. uchwałą nr 57/2016 Rady Ministrów, został zmieniony uchwałą nr 170/2020 Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2020 r.

Zmiany dotyczyły:

1. zwiększenia wartości Programu z kwoty 880 mln zł do kwoty 1 984 mln zł;
2. wydłużenia realizacji Programu z IV kwartału 2022 r. do I kwartału 2023 r.;
3. zwiększenia zakresu Programu o następujące zadania:
  - budowę sztucznej wyspy (wartość zadania: 265 mln zł);
  - budowę nowego mostu w Nowakowie (66,9 mln zł);
  - wykonanie obudowy brzegów odcinka rzeki Elbląg na północ od mostu w Nowakowie (92,3 mln zł);
  - zwiększenie długości ścianek szczelnych w obudowie prawego i lewego brzegu rzeki Elbląg na długości toru wodnego (292,5 mln zł);
  - wykonanie zadania pn. „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2” (24,6 mln zł);
  - zastosowanie technologii koagulacji przy wydobyciu i transporcie urobku zanieczyszczonego z robót czerpalnych (12,3 mln zł);
  - zastosowanie technologii mostów zwodzonych obrotowych (60 mln zł);

- zastosowanie rozwiązania konstrukcji kierownic stanowiących zabezpieczenie wejścia do kanału żeglugowego od strony Zalewu Wiślanego (10,2 mln zł).

Ponadto zwiększono wartość zadania pn: „Zakup pogłębiarki zestaw” do 49,2 mln zł.

Odnosnie robót pogłębiarskich, tak jak już wcześniej informowaliśmy, realizacja zadania pn. „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2” 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. Urząd Morski w Gdyni planuje wykonać pogłębienie – 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.

Powyższe prace nie obejmą akwenów wewnątrz portu, ponieważ są to elementy infrastruktury portowej, za które odpowiedzialny jest Zarząd Portu Morskiego Elbląg.

W ramach zadania „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2” Urząd Morski w Gdyni wykona prace, które zapewnią dostęp do punktu P2 (punkt zlokalizowany w pobliżu ujścia kanału Jagiellońskiego) jednostkom o parametrach zbliżonych do jednostki miarodajnej.

Planowane prace nie obejmują wykonania obrotnicy dla statków, ponieważ budowa obrotnicy, jako infrastruktury portowej, stanowi odrębne zadanie będące w kompetencjach Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

Koszt realizacji zadania pn.: „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2” to, jak wskazano wyżej, 24,6 mln zł. Natomiast koszt przystosowania nabrzeży nie był szacowany, ponieważ to zadanie leży w kompetencji Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów – Departament Spraw Parlamentarnych