

Oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłę na 42. posiedzeniu Senatu w dniu 19 maja 2022 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

6 maja 2022 r. podpisano umowę na trzeci, ostatni etap budowy kanału przez mierzeję, czyli drogi wodnej, która ma połączyć port morski w Elblągu z Morzem Bałtyckim. Zakończenie inwestycji planowane jest na 30 kwietnia 2023 r. i od tego dnia port w Elblągu powinien być dostępny dla statków o zanurzeniu do 4,5 m i długości do 100 m albo zestawów barek do 180 m, czyli statków o ładowności do 5 tysięcy t. Niestety, choć na inwestycję wydane zostaną prawie 2 miliardy zł, do portu morskiego w Elblągu nie wpłynie żaden statek o podanych parametrach. Wpłyną tam tylko takie statki, które i bez kanału wpływają do portu, a więc o zanurzeniu do 2 m i ładowności do 1 tysiąca t, czyli pięć razy mniejsze niż te, dla których budowany jest kanał. Dlaczego tak się stanie? Dlatego, że 30 kwietnia przyszłego roku rząd wprowadzi inwestycję zakończy, ale to nie znaczy, że ją dokończy. Bo w lawinie entuzjastycznych informacji o tym, jak to port w Elblągu się rozwinie, ukrywany jest fakt, że ten kanał postanowiono zakończyć w krzakach, 3 km przed portem. Dopiero po upublicznieniu tych faktów przeze mnie i po moich ostrych interwencjach w 2019 r. postanowiono przedłużyć tor wodny o 2 km, ale nadal kończy się on 1 km przed nabrzeżami portu. Poza tym statki, dla których budowany jest kanał, nie zawrócą w porcie, bo do tego potrzebna jest większa obrotnica, której rząd z jakichś niezrozumiałych powodów też nie chce wybudować. Wartość zadań, których rząd nie chce wykonać, to 30–70 milionów zł, czyli zaledwie 1,5–3,5% kosztów całej inwestycji.

To prawdopodobnie jedyny przypadek na świecie, gdy rząd od samego początku zakłada, że zrealizuje 97% inwestycji, wiedząc, że bez brakujących 3% inwestycja będzie beзуżyteczna. Równie dobrze można budować autostrady bez zjazdów i dziwić się, że nikt z nich nie korzysta. Jest to sprzeczne nie tylko ze zdrowym rozsądkiem, ale także z prawem, bo jeśli ktoś wydał decyzję o budowie kanału, który nie kończy się w żadnym porcie, to działa na szkodę interesu publicznego i zgodnie z art. 231 kodeksu karnego powinien stanąć przez sądem. Grozi za to kara pozbawienia wolności do lat 3.

Pytanie więc, po co rząd to robi. Otóż rząd wymyślił sobie, że te ostatnie zadania ma wykonać samorząd. Tyle że z żadnym samorządem tego nie uzgodnił. Rozpoczął inwestycję za 2 miliardy zł, nie ustalając, kto i za jakie pieniądze ma ją dokończyć. A dla Elbląga te 70 milionów zł to nie jakieś 3%, ale 100% środków na inwestycję, jakie to miasto posiada. Elbląg musiałby zamknąć wszystkie inwestycje i remonty w mieście, by dokończyć to zadanie rządowe.

Ja przed takim scenariuszem ostrzegałem już w 2017 r., gdy przyjmowaliśmy ustawę o budowie kanału, w której taką właśnie furtkę, bat na Elbląg znalazłem. Istnieje podejrzenie, że rząd czeka, aż Elbląg powie: nie stać nas na dokładanie do inwestycji rządowej, i wtedy odpowie: to my możemy przejąć elbląski port. I oczywiście wtedy pieniądze się znajdą. Czy o to chodzi?

W związku z tym proszę Pana Ministra o odpowiedzi na następujące pytania.

1. Dlaczego rząd podjął decyzję o budowie kanału, który nie prowadzi do nabrzeży żadnego portu, czyli nie będzie można go wykorzystać transportowo?

2. Rząd twierdzi, że inwestycję ma dokończyć elbląski samorząd. Ale taką decyzję trzeba podjąć przed uruchomieniem inwestycji. Proszę zatem o informację, czy, a jeśli tak, to kiedy i na jakich warunkach, zaproponowano Elblągowi udział w tej inwestycji. Proszę o pokazanie dokumentów w tej sprawie.

3. Czy Elbląg zgodził się na dokończenie inwestycji na własny koszt? Też proszę o dokumenty.

4. Jeżeli Elbląg się nie zgodził, to kto ją dokończy? Czy grozi nam, że inwestycja zostanie zakończona, ale będzie niedokończona, a więc beзуżyteczna z transportowego punktu widzenia?

5. Czy gdyby samorząd przekazał port państwu, to budżet państwa dołożyłby brakujące pieniądze i dokończyłby inwestycję?

Panie Ministrze, kanał przez mierzeję ma uzasadnienie ekonomiczne i jest potrzebny. Kilkaset statków rocznie, obecnie rozładowywanych w Gdańsku, może trafić do Elbląga, z korzyścią także dla portu w Gdańsku, który nastawiony jest na obsługę większych jednostek. Bardzo szybko rozładunki w Elblągu mogą dojść do 1 miliona t rocznie. By tak się stało, trzeba tylko tor wodny o głębokości 5 m przedłużyć o 1 km i zbudować obrotnicę o średnicy 160 m.

Apeluję do Pana Ministra o rozszerzenie tej inwestycji o te 2 zadania. Dopiero wtedy zacznie ona przynosić korzyści Elblągowi, regionowi, a także portom morskim i transportowi śródlądowemu. W przeciwnym wypadku będzie to pomnik bezmyślnego marnotrawienia pieniędzy.

Oczywiście jestem świadomy tego, że miasto Elbląg stoi przed trudną decyzją, czy dołożyć 70 milionów zł, by dokończyć to, co rząd rozgrzebał, czy stracić port. Nie godzi się, Panie Ministrze, używać takich szantaży, by sztandarowa inwestycja tego rządu musiała być kończona przez miasto.

Jerzy Wcisła