



Znak sprawy: DGM-5.054.8.2022

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z oświadczeniem Pana Senatora Jerzego Wcisły, złożonym podczas 42. posiedzenia Senatu RP w dniu 19 maja 2022 r., w sprawie inwestycji pn. *Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*, poniżej przedstawiam odpowiedzi na pytania Pana Senatora.

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

Decyzja o budowie kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślana była przedmiotem dyskusji już na kilkanaście lat przed rozpoczęciem jego realizacji. W tym czasie powstało szereg opinii naukowo-badawczych, analiz i koncepcji, w tym m.in. analiza społeczno-ekonomiczna, studium wykonalności, prowadzono także konsultacje społeczne. Wszystkie te działania dotyczyły również zakresu budowy i zasięgu całej drogi wodnej.

Sztandarowa inwestycja Rządu RP, jaką jest budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, to niewątpliwie ogromny wkład administracji morskiej w rozwój elbląskiego portu morskiego. Należy przypomnieć, że w celu doprowadzenia tej inwestycji do nabrzeży przeładunkowych portu morskiego w Elblągu, uchwałą nr 170/2020 Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2020 r. zwiększono zakres Programu wieloletniego pn. *„Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na lata 2016 - 2023* o wykonanie kolejnego zadania pn. *„Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2”*, tym samym wydłużając pierwotnie zaplanowany odcinek drogi wodnej, w efekcie czego Urząd Morski w Gdyni, jako podmiot odpowiedzialny za infrastrukturę dostępową, pogłębi tor podejściowy do Portu w Elblągu – z obecnej głębokości ok. 2,4 m do docelowej 5 m. Zarządzeniem nr 14 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 21 października 2020 roku rozszerzono zakres infrastruktury zapewniającej dostęp do Portu w Elblągu o kolejne 2 kilometry tj.: od punktu P1 do P2. Realizacja zadania pn. *„Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2”* jest kontynuacją prac na rzece Elbląg, przewidzianych w ramach budowy drogi wodnej. W II-III kwartale 2022 r. planowane jest rozpoczęcie procedury przetargowej na opracowanie Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. *„Wejście do portu w Elblągu – roboty pogłębiarskie od P1 do P2”*.

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.

Należy podkreślić, że o rozdziale kompetencji i zasadach tworzenia podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi, ich organizacji i funkcjonowaniu stanowi w szczególności *ustawa z dnia 16 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich*.

niepodległa

POLEKA
STURDIE ODZYBKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Zgodnie z przepisami ww. ustawy za budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej, a nabrzeża przeładunkowe stanowią elementy infrastruktury portowej, odpowiedzialny jest podmiot zarządzający portem, czyli Zarząd Portu Morskiego Elbląg.

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

Tak jak wyżej wspomniano, *ustawa z dnia 16 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich* jest aktem prawnym, który w sposób jednoznaczny określa podział kompetencji pomiędzy urzędy morskie a zarządy portów.

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

Jak już wspomniano, na potrzeby realizacji tej inwestycji powstał 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, którego zakres został w 2020 r. zwiększony m.in. o wykonanie zadania pn. *„Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2”*. Tym samym droga wodna została wydłużona.

Planowane w ramach Programu prace nie obejmują wykonania obrotnicy dla statków, ponieważ budowa obrotnicy, jako infrastruktury portowej, stanowi odrębne zadanie, będące w kompetencjach Zarządu Portu Morskiego Elbląg. Przystosowanie toru wodnego w porcie od punktu P2 do nabrzeży portowych również leży w kompetencji Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

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

W tej chwili takie rozwiązanie nie jest rozważane.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu