



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 23 stycznia 2023 r.

Znak sprawy: DGM-5.054.1.2023

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłę podczas 55. posiedzenia Senatu RP w dniu 15 grudnia 2022 r. przedstawiam poniższe informacje.

Jak słusznie zauważył Pan Senator, realizacja Programu wieloletniego pod nazwą: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” zbliża się ku końcowi. 17 września 2022 r., nastąpiło uroczyste otwarcie kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, z którego już skorzystało kilkaset jednostek pływających.

Do tak sprawnej realizacji tego trudnego zadania inwestycyjnego znacząco przyczyniła się Ustawa z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (Dz.U. 2017 poz. 820), zgodnie z celem, jaki miał na uwadze Rząd Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiając projekt tej ustawy do decyzji Parlamentu. Można śmiało powiedzieć, że ustawa spełniła zakładany cel.

W Uzasadnieniu do projektu Ustawy wskazano, że jej celem jest usprawnienie przygotowania i realizacji inwestycji „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – realizowanej ze środków budżetu państwa na podstawie uchwały nr 57/2016 Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

W trakcie rozpatrywania zarówno przez Sejm jak i Senat RP przedmiotowa ustawa nie wzbudzała kontrowersji. Sejm przyjął tę ustawę 428 głosami „za”, w Senacie w dniu 16 marca 2017 r. projekt ustawy bez poprawek uzyskał poparcie 77 senatorów. Pan Senator również głosował za przyjęciem tej ustawy.

Mając na uwadze, że Ustawa z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (Dz.U. 2017 poz. 820) spełniła zakładany cel czego dowodem jest wysoki poziom zaawansowania realizacji Programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” Ministerstwo Infrastruktury nie planuje wnieść o jej zmianę.

Przedmiotowa ustawa jasno wskazuje, że inwestycja dotycząca budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską realizowana jest ze względu na nadrzędny interes publiczny, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa i obronności państwa. Jej realizacją 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.

niepodległa

POLEKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

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 wyłącznie kontrolowany przez to państwo. Przedmiotowy obszar w obecnej sytuacji geopolitycznej uwarunkowanej konfliktem na Ukrainie oraz masową migracją ludności, stanowi szczególnie obszar zainteresowania państw ościennych.

Nie jest prawdziwą tezą, że Rząd RP odmówił współpracy z Komisją Europejską w zakresie realizacji inwestycji związanej z budową drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Po raz pierwszy władze polskie poprosiły o opinię Komisji Europejskiej w dniu 8.11.2013r. na podstawie art. 6 ust 4 dyrektyw 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory w związku z prowadzeniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zmiany „Programu Wieloletniego na lata 2008- 2013 pn.: „Budowa drogi łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Wniosek do KE został wysłany na bardzo wczesnym etapie sporządzania prognozy oddziaływania na środowisko Programu, a nie na etapie projektowania inwestycji. Działanie władz polskich podjęte z ostrożności na tak wczesnym etapie, spowodowało negatywne skutki w postaci braku możliwości oszacowania realnego wpływu projektowanej inwestycji na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000. Wskazano wówczas 3 potencjalne lokalizacje drogi wodnej, z których żadna nie miała wystarczających badań i analiz środowiskowych. Konsekwencją tego było opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko Programu Wieloletniego, w której stwierdzono, że realizacja Programu spowoduje znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, w tym na siedliska priorytetowe. Ponieważ Komisja Europejska nie wydała opinii do czasu wygaśnięcia Programu na lata 2008-2013, Program ten nie został zmieniony do końca jego obowiązywania i wygasł w dniu 01.01.2014r. Dalsze prowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stało się bezprzedmiotowe. W związku z powyższym władze polskie wycofały wniosek o wydanie opinii w tej sprawie przez Komisję Europejską.

W dniu 17.07.2014 r. polskie władze podjęły decyzję o ustanowieniu nowego „Programu Wieloletniego na lata 2015-2020 - Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Rozpoczęto również prace nad aktualizacją prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu. Nowa prognoza została jednak oparta na tych samych badaniach środowiskowych, co prognoza z 2013 r., ponadto dotyczyła programu wieloletniego o takim samym zakresie, w związku z tym zawierała takie same wnioski o znaczącym negatywnym oddziaływaniu inwestycji na przedmioty ochrony. Po przygotowaniu niezbędnych dokumentów władze polskie w dniu 23.07.2015 r. ponownie wystąpiły o opinię Komisji Europejskiej. W dniu 8.03.2016 r. w Brukseli odbyło się spotkanie, w trakcie którego ustalono, że Program nie będzie przesądzał ani zakresu inwestycji ani jego lokalizacji, a będzie miał jedynie charakter finansowy. W związku z tym Komisja Europejska zasugerowała ponowne wycofanie wniosku o jej opinię względem Programu i kolejne wystąpienie przez władze polskie o opinię na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji.

Przyjęty Uchwałą Rady Ministrów Nr 57/2016 z dnia 24 maja 2016 r. Program Wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” został przedstawiony Komisji Europejskiej i był w swej treści zgodny z wcześniejszymi ustaleniami z Komisją. Następnie władze polskie, stosując się do uwag otrzymanych od Komisji Europejskiej do wniosku o wydanie opinii z 23.07.2015 r., na etapie przygotowania raportu oddziaływania na środowisko, przeprowadziły dodatkowe badania środowiskowe m.in. badania bentosu na Zalewie Wiślanym. Podobnie jak w przypadku opracowania prognozy oddziaływania na środowisko Programu Wieloletniego na lata 2015 - 2020, również i tym razem opracowanie raportu oddziaływania na środowisko zostało zlecone niezależnemu wykonawcy. W dniu 21.02.2017 r. inwestor tj. Urząd Morski w Gdyni, w ramach przetargu nieograniczonego wybrał wykonawcę dokumentacji projektowej (projekty budowlane, wykonawcze oraz raport oddziaływania na środowisko projektowanej inwestycji). Umowę podpisano z konsorcjum: Mosty Gdańskie Sp. z o. o. oraz „Projmors” Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Wymienione wyżej konsorcjum zleciło wybranej

przez siebie pracowni środowiskowej EKO- KONSULT Spółka z o.o. z siedzibą w Gdańsku opracowanie raportu oddziaływania na środowisko projektowanej inwestycji.

Przedstawiony Urzędowi Morskiemu w Gdyni, realizującemu budowę drogi wodnej, raport oddziaływania na środowisko, opracowany na podstawie wszystkich dostępnych wyników wieloletnich badań środowiskowych wykazał, że inwestycja realizowana w lokalizacji Nowy Świat nie będzie powodowała znaczącego negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Na podstawie raportu oraz po jego uzupełnieniu w formie aneksu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wydał w dniu 5 grudnia 2018 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

W związku z wystąpieniem Komisji Europejskiej z 20.12.2018 r, mając na celu zapewnienie pełnej przejrzystości procesu, ówczesne Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zwróciło się do wykonawcy raportu oddziaływania na środowisko z prośbą o wskazanie przesłanek naukowych oraz zmian w projektowanej inwestycji, na podstawie których wykonawca wykazał w raporcie brak znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. Przede wszystkim należy stwierdzić, że raport oddziaływania na środowisko po raz pierwszy został przygotowany dla inwestycji o znanej lokalizacji i znanych parametrach (wielkość śluzy, dokładne parametry torów wodnych, miejsce wykonania przekopu Mierzei Wiślanej określone z dokładnością do kilku centymetrów). Znając parametry toru wodnego, można było jednoznacznie określić zasięg jego wpływu na obszary, w których się znajdował. Opracowano nową koncepcję budowy sztucznych wysp z refulatu, ograniczając ich ilość do jednej. Na miejsce lokalizacji wyspy wybrano obszar Zalewu Wiślanego, po przeprowadzeniu szczegółowego monitoringu i badań bentosu (takich badań nie było na etapie składania wniosku o opinię KE).

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia oraz wnioski raportu oddziaływania na środowisko, z których wynika brak znaczącego negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 należy stwierdzić, że nie było przesłanek do wystąpienia władz polskich na podstawie art. 6 ust 4 dyrektyw 92/43/EWG o opinię Komisji Europejskiej w sprawie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. W dniu 11.01.2019 r. władze polskie wycofały również wniosek złożony w dniu 23.07.2015 r. o wydanie opinii Komisji Europejskiej.

Stanowisko strony rządowej w kwestii planów dotyczących rozwoju Portu Elbląg zostało Panu Senatorowi obszernie wyjaśnione w piśmie z dnia 4 października 2022r, znak sprawy DGM-6.054.13.2022.

Przypomnę, że do portu elbląskiego może trafić kwota do 100 mln zł, z tytułu zaangażowania kapitałowego przez stronę rządową. Na początku grudnia 2022 r. Ministerstwo Aktywów Państwowych wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury i Kancelarią Prezesa Rady Ministrów przekazało do Miasta Elbląg list intencyjny w sprawie Portu Morskiego w Elblągu. Trwają ustalenia w zakresie finalnych zapisów tego porozumienia. Potrzebna jest tylko i wyłącznie decyzja miasta Elbląg, by można było te pieniądze przekazać portowi. Strona rządowa jest przygotowana do zawarcia umów.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu