



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ



03980200104905
RPW/31217/2018 P
2018-10-30

Warszawa, dn. 30 października 2018 r.

(BM)WPR.054.4.21.2018.KK

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłę na 65. posiedzeniu Senatu w dniu 28 września 2018 r., w przedmiocie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie chciałbym podziękować Panu senatorowi za zainteresowanie budową kanału przez Mierzęję Wiślana, w tym okazywaną troskę o środowisko naturalne. Niestety, koncepcja przekopu Mierzei Wiślanej jest sprzeczna z koncepcjami prezentowanymi opinii publicznej przez środowisko polityczne PO-PSL. Tytułem przykładu warto wskazać na wypowiedzi byłego premiera, Pana Donalda Tuska, określające plany budowy drogi wodnej przez Mierzęję Wiślana, jako „bardzo kosztowne, o wątpliwych korzyściach ekonomicznych”. Ponadto prezentowaną narrację potwierdza negatywna opinia ówczesnego Zarządu Województwa Pomorskiego (zdominowanego przez działaczy PO-PSL), zdecydowanie przeciwnego budowie kanału, a tym samym przeciwnego aktywizacji gospodarczej Elbląga. Co warte podkreślenia, prezentowane przez działaczy PO-PSL stanowisko jest zbieżne z opiniami prezentowanymi przez Federację Rosyjską, zainteresowaną utrzymaniem dominacji w rejonie Zalewu Wiślanego.

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.

W związku z powyższym, omawiana inwestycja wpisuje się w zakres realizacji obowiązków państwa polskiego polegających na zapewnieniu bezpieczeństwa i realizacji jego interesów.

W tym miejscu pragnę przypomnieć, że podejmowane przez obecny Rząd działania są naturalną kontynuacją strategicznych decyzji podjętych jeszcze w 2007 r. przez ówczesny Rząd Jarosława Kaczyńskiego, który jako pierwszy zapoczątkował prace nad realizacją inwestycji.

Odnosząc się do przekazanych pytań informuję, że przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Olsztynie (RDOŚ w Olsztynie) trwa procedura w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (decyzja środowiskowa). Inwestor – Urząd Morski w Gdyni, zgodnie z wnioskiem RDOŚ w Olsztynie, w dniu 1 października 2018r. przekazał uzupełnienie Raportu

Oddziaływania Przedsięwzięcia na Środowisko (Raport OOS) i obecnie oczekuje na wydanie decyzji środowiskowej.

Realizując prace przygotowawcze budowy drogi wodnej, zostały wykonane badania środowiskowe. Na potrzeby Raportu (Raport OOS) w latach 2009 – 2017 wykonano łącznie 21 inwentaryzacji przyrodniczych. Inwentaryzacje dotyczyły m.in. ichtiofauny, rozmieszczenia i liczebności ptaków wodnych, makrozoobentosu, waloryzacji roślinności oraz siedlisk Natura 2000, awifauny, w tym awifauny lęgowej oraz płazów, gadów i wybranych gatunków ssaków.

Ponadto, wykonano szereg inwentaryzacji uzupełniających dotychczasowe badania w rejonie projektowanego na Zalewie Wiślanym kanału żeglugowego m.in. w zakresie natężenia przelotu w pasie plaż i wód przybrzeżnych Mierzei Wiślanej, występowania ptaków wodnych na obszarze odmorskiej części Mierzei Wiślanej, od granicy z Federacją Rosyjską do Ujścia Wisły Przekop.

Przeprowadzone badania środowiskowe, w tym wykonane inwentaryzacje przyrodnicze wskazały na konieczność wprowadzenia zmian w przedmiotach ochrony obszarów NATURA 2000, co skutkowało zmianą SDF (ujednolicony w całej Unii Europejskiej opisowy dokument zawierający szczegółowe informacje o poszczególnych obszarach Natura 2000). Zmiany obejmowały m.in. korektę w zakresie wielkości populacji gatunku (m.in. wielkości populacji migrującej tj.: perkozek, czapla biała, czapla siwa, łabędź niemy, krakwa); korektę w zakresie siedlisk przyrodniczych i/lub gatunków, w stosunku do których powstała wiedza naukowa, upoważniająca do uznania ich za przedmioty ochrony obszaru (np. wpisanie siedliska: Kidzina na brzegu morskim); korektę powierzchni siedlisk, wyliczonych z materiałów GIS, na podstawie danych z inwentaryzacji terenowych. Proponowane zmiany SDF zostały zaakceptowane przez GDOŚ (Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska).

W dniu 30 maja 2018 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie został złożony Raport Oddziaływania na Środowisko. W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 stwierdzono w nim, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000, ponieważ nie spowoduje w rejonie planowanej drogi wodnej:

- pogorszenia stanu zachowania siedlisk i gatunków chronionych oraz ich siedlisk,
- utraty integralności obszarów naturalnych,
- pogorszenia spójności sieci Natura 2000.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w aneksie do Raportu OOS, po przeprowadzeniu ponownej analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na przedmioty ochrony obszarów NATURA 2000 nie stwierdzono możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego wpływu fazy budowy i funkcjonowania, których nie można zminimalizować. Dzięki zastosowaniu działań ograniczających i minimalizujących negatywny wpływ na przedmioty ochrony nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania na integralność obszaru.

Odpowiadając na kolejne pytanie informuję, że Komisja Europejska zna plany Rządu odnośnie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. KE otrzymała dokumentację dotyczącą programu oraz był on już przedmiotem licznych rozmów.

Ponadto informuję, że KE poprosiła o przesłanie jej kolejnych dokumentów i informacji na etapie po wydaniu decyzji środowiskowej.

Warto zauważyć, że opinia KE jest niezbędna jedynie w sytuacji określonej 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (dyrektywy siedliskowej), tj. w sytuacji, gdy przedsięwzięcie jest realizowane pomimo negatywnej oceny skutków dla danego obszaru i do tego z powodów innych niż ochrona zdrowia ludzkiego lub bezpieczeństwo publiczne.

Odnosząc się do pytania szóstego informuję, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie prowadzi dialogu z Federacją Rosyjską dotyczącego planowanej inwestycji budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Należy podkreślić, że z dotychczas zgromadzonej dokumentacji środowiskowej przygotowanej na podstawie badań środowiskowych wynika, że nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko w obszarze Federacji Rosyjskiej.

W związku z powyższym strona polska nie planuje również w przyszłości konsultacji, a tym bardziej uzgodnień z Federacją Rosyjską. Ponadto, uprzejmie informuję, że w związku z pytaniami przekazanymi przez Federację Rosyjską drogą oficjalną, Minister Środowiska przekazywał Federacji Rosyjskiej informacje na temat planowanego przedsięwzięcia. Ponadto, strona polska na wniosek Federacji Rosyjskiej informowała wszystkie państwa bałtyckie o tej inwestycji na forum HELCOM.

Omawiana inwestycja 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). Ponadto, 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.

Analiza przeprowadzona w zakresie społeczno-ekonomicznego wpływu programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na gminy nadzalewowe, wskazuje na pozytywny wpływ realizacji Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na rozwój ekonomiczny gmin nadzalewowych nawet wówczas, gdy jego oddziaływania społeczno-ekonomiczne będą mniejsze od spodziewanych. Realizacja inwestycji daje nowe możliwości dla rozwoju turystyki i rekreacji wodnej, zarówno w sektorze pasażerskiej żeglugi turystycznej jak i żeglarstwa, co wpłynie również na wzrost przychodów m.in. z tytułu wzrostu przewozów pasażerskich. W wyniku otwarcia wód Zalewu Wiślanego na Zatokę Gdańską pojawiają się również nowe możliwości dla sektora rybackiego, tj. nowe łowiska, a tym samym nowe źródła przychodów.

Utrzymanie toru wodnego na Zalewie Wiślanym, wybudowanego w ramach inwestycji, znajdzie się w zakresie kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Utrzymanie dróg wodnych jest statutowym zadaniem Dyrektora Urzędu i wymaga uwzględnienia warunków atmosferycznych, które często są nieprzewidywalne. Niemniej celem prac utrzymaniowych jest zapewnienie bezpieczeństwa na torze wodnym i odpowiednich parametrów zgodnie z obowiązującymi przepisami.

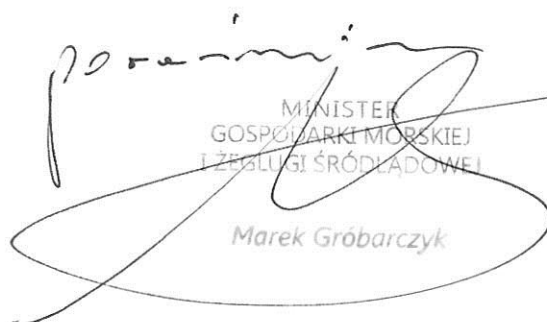
Dodatkowo nadmieniam, że Sejmik województwa warmińsko-mazurskiego w dniu 24 kwietnia 2018 r. przyjął stanowisko, w którym poparł inicjatywę budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Zdaniem radnych jest to inwestycja istotna dla rozwoju całego subregionu elbląskiego, a w szczególności Elbląga, Tolkmicka, Fromborka i Braniewa. W ocenie radnych przedsięwzięcie jest zgodne z uchwaloną przed pięcioma laty strategią rozwoju społeczno-gospodarczego województwa do 2025 r. Zakłada ona zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej i wewnętrznej spójności poprzez rozwój transportu wodnego, w tym *"umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej"*.

Bezsprzecznym jest, że inwestycja jest realizowana ze względu na konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym regionie. Wprowadzenie swobody żeglugi w polskiej części Zalewu Wiślanego oraz możliwość dostępu do tego obszaru morskich wód wewnętrznych od strony morza umożliwi nie tylko żeglugę jachtów oraz transport morski, ale przede wszystkim otworzy dostęp dla jednostek marynarki wojennej. Jednocześnie należy podkreślić, że inwestycja realizowana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto, w wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 stwierdzono w nim, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować znaczących negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000.

Odnosząc się do ostatniego pytania informuję, że postępowanie przetargowe na wyłonienie wykonawcy robót odbędzie się zgodnie z przepisami ustawy *Prawo zamówień publicznych* i będzie uwzględniać warunki i terminy wynikające z tej ustawy.

Zgodnie ze specustawą, rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest niezwłocznie po uzyskaniu zezwolenia na realizację inwestycji.

2


MINISTER
GOSPODARSTWA MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
Marek Gróbarczyk