



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ



03980200170629
RPW/11438/2019 P
2019-04-23

Warszawa, dnia 18 kwietnia 2019 r.

(BM) WPR.054.7.5.2019.MO

SENATU
Kancelaria Senatu
23. 04. 2019
nr RPW 11438/2019
(podpis) *ka*

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku!

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłę podczas 75. posiedzenia Senatu RP w dniu 21 marca 2019 r., w sprawie *budowy kanału żeglugowego na Mierzei Wiślanej*, niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

Kierownictwo resortu gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej mając na uwadze ograniczenia finansowe jednostek samorządu terytorialnego, w kontekście możliwości sfinansowania większych inwestycji w zakresie infrastruktury portowej, rozpoczęło prace nad utworzeniem instrumentu finansowego pod nazwą Morski Fundusz Rozwoju. Celem działalności Morskiego Funduszu Rozwoju S.A. będzie wypełnienie luki w zakresie braku wystarczającej infrastruktury instytucjonalnej i środków finansowych na rozwój szerokorozumianego sektora gospodarki morskiej, w tym na finansowanie projektów inwestycyjnych o różnym horyzoncie czasowym.

Należy również dodać, że w resorcie gospodarki morskiej prowadzone są zaawansowane prace nad strategicznym dokumentem rządowym pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”. Dokument ten w sposób kompleksowy odnosić się będzie do kwestii rozwoju polskich portów morskich. Program określi m.in. cele i priorytety rozwojowe portów, wskaże najważniejsze kierunki ich rozwoju, a także wyznaczy konkretne przedsięwzięcia inwestycyjne do realizacji. Został on wskazany w uchwalonej przez Radę Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r. „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, jako tzw. projekt strategiczny. Należy wyraźnie zaznaczyć, że dokument ten wychodzi naprzeciw oczekiwaniom wielu interesariuszy polskich portów morskich i odnosić się będzie do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych. W treści projektu programu podkreśla się ogromne znaczenie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską dla portów Zalewu Wiślanego. Dzięki tej inwestycji zapewniony zostanie swobodny dostęp do otwartego morza, co jest szczególnie istotne dla portu w Elblągu, do którego dostęp z Morza Bałtyckiego umożliwia jedynie znajdująca się w granicach Federacji Rosyjskiej Cieśnina Piławska. Program kładzie nacisk nie tylko na rozwój stricte infrastruktury portowej, ale także dostępowej do nich, zarówno od strony lądu, jak i morza.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że inwestycje w Porcie Elbląg mogą być realizowane (dofinansowane) ze środków unijnych w ramach programów regionalnych, np. Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko – Mazurskiego 2014-2020.

W prowadzonych uzgodnieniach i opiniowaniu dokumentów w temacie finansowania portów, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podejmuje działania mające na celu umożliwienie małym portom korzystanie z dofinansowania ze środków unijnych w kolejnej perspektywie finansowej UE po 2021 roku.

Ponadto, pragnę wskazać, że wykonawcą Programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, jest Urząd Morski w Gdyni, który zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o *obszarach morskich RP i administracji morskiej*, jest odpowiedzialny za budowę i utrzymanie obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich od strony morza.

W zarządzeniu nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 listopada 2012 r. w *sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich* oraz zarządzeniu nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie zmiany ww. zarządzenia Nr 10, wskazuje się, że w jej skład wchodzi m.in.:

Tory wodne o parametrach:

- 1) tor wodny od pławy świetlnej granicznej "10" do stawy "Elbląg" o długości 24 km, szerokości w dnie 200 m i głębokości technicznej 2,4 m;
- 2) tor wodny od stawy „Elbląg” do punktu „PI” - kilometraż rzeki Elbląg 9,3; długość geodezyjna 19°22'41.62"; szerokość geodezyjna 54°H'54.00" o długości 15,0 km, szerokości w dnie: od stawy „Elbląg” do czerwonej główki wejściowej 60 m, od czerwonej główki wejściowej do punktu „PI” 30 m, pod mostem w Nowakowie 20 m i głębokości technicznej 2,4 m;
- 3) tor wodny od Osłonki do stawy "Elbląg" o długości 14,25 km, szerokości w dnie: od Osłonki do stawy Gdańsk 50 m, od stawy Gdańsk do stawy Elbląg 200m i głębokości technicznej 2,4 m.

Zakres *Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* obejmuje m.in.:

- budowę kanału żeglownego, w tym: wykonanie przekopu przez Mierzęję Wiślaną i budowę śluzy,
- budowę sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym,
- budowę toru wodnego na Zalewie Wiślanym – od kanału żeglugowego do Zatoki Elbląskiej,
- regulację i pogłębienie torów wodnych na rzece Elbląg do punktu charakterystycznego P1 oddalonego od istniejącego mostu w Nowakowie o ok. 2,5 km w górę rzeki.

Pogłębienie i regulacja toru podejściowego do Portu w Elblągu w obrębie Zatoki Elbląskiej i rzeki Elbląg na odcinku o długości ok. 9,4 km: z obecnej głębokości ok. 2,4 m do docelowo 5 m.

Inwestycje dotyczące Portu w Elblągu, mają charakter komplementarny do rządowej inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, a za ich wykonanie odpowiedzialni będą właściwi zarządcy infrastruktury, tacy jak zarząd portu czy zarządcy infrastruktury drogowej.

W przypadku przekopu przez mierzeję odpowiedzialna za realizację tego przedsięwzięcia jest administracja morska (Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej/Urząd Morski w Gdyni), natomiast w przypadku ww. inwestycji portowych będzie to zadanie w gestii zarządu portu. Podmiotem zarządzającym portem Elbląg jest Zarząd Portu Morskiego Elbląg spółka z o.o.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. *o portach i przystaniach morskich* (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 1933), przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego obejmuje w szczególności:

- 1) zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- 2) prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu;
- 3) budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej;
- 4) pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
- 5) świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej;
- 6) zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania.

Mając na uwadze powyższe należy wyjaśnić, że administracja morska nie odpowiada za budowę, rozbudowę i utrzymywanie infrastruktury portowej w Porcie Elbląg. Znajduje się to w gestii zarządu portu. Naturalnie, prawidłowe funkcjonowanie i rozwój portu zależą będzie od realizacji wielu różnych działań inwestycyjnych przez różnych interesariuszy portu. Działania te w wielu przypadkach są silnie ze sobą powiązane, komplementarne i pozwalają na osiągnięcie efektów synergicznych. Przykładowo bez dobrego dostępu od strony morza do portu Elbląg nie da się wykorzystać w pełni potencjału wynikającego z nabrzeży, terminali portowych itp. Dlatego tak ważne jest zrealizowanie rządowej inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

Odnosząc się do wypowiedzi senatora na temat sygnałów dotyczących zwiększenia kosztów budowy kanału przez Mierzeję, należy zwrócić uwagę na fakt, że koszty realizacji przedsięwzięcia szacowane były na etapie procedowania Programu wieloletniego w 2016 r. Oszacowana wartość całego przedsięwzięcia, którego zakres obejmuje wiele złożonych czynności i zadań, opierała się na wieloletnim doświadczeniu przy prowadzeniu postępowań przetargowych w zakresie budowli hydrotechnicznych i była wyłącznie szacunkowa.

Ostatnia wypowiedź przedstawiciela Urzędu Morskiego w Gdyni dotycząca wzrostu kosztów inwestycji oparta była o wartość ofert złożonych w przetargach związanych z realizacją innych budowli zapewniających dostęp do portów morskich realizowanych przez Urząd Morski w obecnej perspektywie finansowej.

Z poszanowaniem

W zastępstwie
Grzegorz Witkowski
Podsekretarz Stanu

