



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(BM) WPR.054.7.20.2019.DB



03980200217106
RPW/23706/2019 P
2019-08-20

Warszawa, dnia 19 sierpnia 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Stanisław Karczewski

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłą podczas 82. posiedzenia Senatu RP w dniu 12 lipca 2019 roku w sprawie stanowiska Komisji Europejskiej dotyczącego przekopu Mierzei Wiślanej, przedkładałam niniejszym stosowne informacje.

Od 2015 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest w stałym dialogu z Komisją Europejską w sprawie realizacji ww. inwestycji. Pierwsze spotkanie Pana Ministra Marka Gróbarczyka z Komisarzem Karmenu Vella dotyczące kwestii środowiskowych miało miejsce w 2015 r. w Warszawie. Następnie w Brukseli odbywały się robocze spotkania.

W wyniku rozmów z KE w dniu 11 stycznia 2019 r. Minister Środowiska wycofał, złożony w dniu 23 lipca 2015 r. przez poprzedni Rząd RP, wniosek o wydanie opinii Komisji Europejskiej w sprawie Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” przyjętego Uchwałą Rady Ministrów Nr 57/2016 z dnia 24 maja 2016 r. Wycofanie wniosku o wydanie opinii do Programu było konieczne ze względu na to, że ma on charakter jedynie finansowy i nie podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, co czyniło wystąpienie o opinię Komisji bezprzedmiotowym. Wskazać należy, że takie rozwiązanie zasugerowała Komisja Europejska w trakcie spotkania z przedstawicielami Ministerstwa Gospodarki Morskiej w 2016 r.

Ponadto, w przeciwieństwie do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego, przedstawionej KE przez poprzedni Rząd, nowy raport oddziaływania na środowisko dla tej inwestycji, przygotowany w oparciu o wszystkie dostępne wyniki badań środowiskowych, w tym badań uzupełniających prowadzonych od 2016 r. wykazał, że inwestycja realizowana w lokalizacji Nowy Świat nie będzie powodowała znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne w tym przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Na podstawie raportu, uzupełnionego w formie aneksu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie w dniu 5 grudnia 2018 r. wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

Mając na uwadze ww. raport oraz wydaną na jego podstawie decyzję środowiskową, z których wynika brak znaczącego negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000, w opinii Rządu brak jest przesłanek do ponownego wystąpienia władz polskich na podstawie art. 6 ust 4 dyrektywy 92/43/EWG o opinię Komisji Europejskiej w sprawie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Takie stanowisko, wraz z uzasadnieniem, zostało przedstawione Komisji Europejskiej.

W związku z pismem Komisji Europejskiej z dnia 20.12.2018 r., w którym KE zwróciła się o wyjaśnienie zmian w projektowanej inwestycji i przedstawienie przesłanek naukowych uzasadniających stwierdzenie braku znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zwróciło się do wykonawcy raportu oddziaływania na środowisko z prośbą o przygotowanie ww. informacji.

Analiza sporządzona przez pracownię środowiskową EKO-PERSPEKTYWA, szczegółowo przedstawiająca naukowe przesłanki, na których oparto wyniki raportu oddziaływania na środowisko, została przekazana Komisji Europejskiej przy piśmie z dnia 14 stycznia 2019 r., będącym odpowiedzią na pismo KE z dnia 20.12.2018 r. Strona polska wyjaśniła m. in., że znając lokalizację inwestycji oraz parametry takie jak: wielkość śluzy, dokładne parametry torów wodnych, miejsce wykonania przekopu Mierzei Wiślanej określone z dokładnością do kilku centymetrów, można było w raporcie oddziaływania na środowisko jednoznacznie określić zasięg wpływu inwestycji i na tej podstawie stwierdzić brak znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000.

Ponadto, dla umożliwienia Komisji Europejskiej przeprowadzenia własnej analizy, MG MiZŚ przy piśmie z dnia 14 stycznia 2019 r. przekazało Komisji Europejskiej również raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn. „*Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat*” wraz z Aneksem oraz decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach przedmiotowej inwestycji.

Spotkania techniczne z KE odbyły się 1 marca oraz 11 kwietnia 2019 r. W trakcie spotkań, w których uczestniczył również wykonawca raportu oddziaływania na środowisko i przedstawiciele GDOŚ, KE uzyskała odpowiedzi na pytania dotyczące podstaw braku znaczącego negatywnego oddziaływania oraz toczącej się w Polsce procedury środowiskowej. Po ostatnim spotkaniu KE stwierdziła, że wyczerpało ono temat i nie jest planowane kolejne spotkanie.

Odnosnie do konsultacji z samorządem województwa pomorskiego, informuje, że Inwestor (Urząd Morski w Gdyni), zgodnie z art. 4 ust. 6 ustawy z dnia 24 lutego 2017 roku *o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (specustawa) przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej, wystąpił do 31 podmiotów, o wyrażenie opinii dla przedsięwzięcia. Większość opinii była pozytywna lub pozytywna z uwagami. Odnosząc się do negatywnej opinii Zarządu Województwa Pomorskiego, należy wskazać, że:

- Specustawa nie określa zawartości wniosku o opinię i załączników składanych do Zarządu Województwa. Nie jest więc formalnym wymogiem przedstawianie „*podstaw strategicznych i ekonomicznych realizacji drogi wodnej czy zasięgu jej oddziaływania*”. Inwestycja w zakresie Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską realizowana jest na podstawie uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „*Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*”.
- Opinia Zarządu Województwa Pomorskiego, wydawana w trybie art. 4 ust. 6 pkt 8 ustawy z dnia 24 lutego 2017 roku *o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*, nie wymaga uprzedniego przeprowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które jest prowadzone w sposób autonomiczny na podstawie przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnianiu*

informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Procedura środowiskowa jest odrębną procedurą w stosunku do wydania decyzji w trybie tzw. „specustawy”. Postępowanie środowiskowe regulowane przez przepisy ww. ustawy jest tym postępowaniem, w którym można podnosić i w którym badane są kwestie środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji.

- Opiniodawca nie dysponował pełną dokumentacją projektową, stąd jego wątpliwości dotyczące projektowanych falochronów dla portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej, ale też układ umocnień brzegowych i konstrukcji oraz ich wpływu m.in. na falowanie i ruch. Wyjaśnienia te zawarte są w opracowaniu IBW PAN *Badanie falowania i ruchu rumowiska dla inwestycji pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”*, o czym jest mowa w Tomie II PB. Opracowania dostępne są w Urzędzie Morskim w Gdyni.
- Odnosząc się do poruszonej kwestii zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników drogi wojewódzkiej nr 501, należy wskazać, że utrzymanie nieprzerwanego ruchu drogowego w trakcie pracy wrót służy jest jednym z podstawowych założeń projektu budowlanego, o czym świadczy zaproponowany układ dwóch przejść drogi wojewódzkiej nad kanałem żegludowym. Szczegółowy projekt stałej organizacji ruchu oraz informacje nt. sterowania ruchem drogowym skoordynowanym z ruchem żegludowym zostanie opracowany na etapie projektu wykonawczego. Zakres przebudowy, parametry techniczne drogi, typy skrzyżowań zaprojektowano w porozumieniu z Departamentem Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz z Zarządem Dróg Wojewódzkich. Dodatkowo, dokumentacja została opracowana zgodnie z warunkami Zarządcy wydanymi na etapie koncepcji oraz warunkami wydanymi dla projektu budowlanego.
- Inwestycja nie ogranicza możliwości rozwoju systemów komunikacji alternatywnej. Na wniosek Wójta Gminy Sztutowo w projekcie uwzględniono możliwość rozbudowy przęsła mostu północnego dla realizacji w przyszłości połączenia kolei wąskotorowej Sztutowo – Kąty Rybackie.
- Niezasadne są zarzuty dotyczące rzekomego „*uniemożliwienia realizacji przyszłego gazociągu na Mierzei Wiślanej*”. Pokonywanie przeszkód wodnych w trakcie budowy gazociągów czy innych inwestycji sieciowych są technologiami standardowymi, a ich realizacja nie dostarcza trudności tak na etapie projektowania, jak i budowy.
- Wbrew tezom zawartym w opinii Zarządu dotychczas przeprowadzone analizy potwierdzają, że budowa drogi wodnej pomimo, że nie jest to cel nadrzędny realizacji tej inwestycji, będzie miała korzystny wpływ m.in. na rozwój gospodarczy Portu Elbląg.
- Lokalizacja wyspy - pole refulacyjne na Zalewie Wiślanym - została ustalona na podstawie szeregu badań, m.in. składu gatunkowego makrozoobentosu, wybrano najuboższą lokalizację. O zastosowaniu kurtyń będzie decydował nadzór środowiskowy.

W związku z powyższym trudno uznać argumenty podniesione w opinii Zarządu Województwa Pomorskiego za zasadne. Realizacja inwestycji w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, wbrew zarzutom przedstawionym w opinii, jest prowadzona w sposób transparentny,

przy szerokich konsultacjach społecznych i urzędowych oraz traktowaniu strony społecznej w sposób partnerski.

Reasumując należy stwierdzić, że inwestycja jest prowadzona zgodnie z przepisami prawa, posiada prawomocne pozwolenia na realizację, tj. decyzję Wojewody Pomorskiego z dnia 15 lutego 2019 r. *o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej, pn.: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”* - część województwa pomorskiego - oraz decyzję Wojewody Pomorskiego z dnia 24 czerwca 2019 r. *o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej pn.: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”* – część zlokalizowana w województwie warmińsko-mazurskim - a jej realizacja powinna się rozpocząć jeszcze w tym roku, po wyłonieniu wykonawcy I etapu prac w trwającym obecnie przetargu.


W zastępstwie
Grzegorz Witkowski
Podsekretarz Stanu