



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Warszawa, dnia 14 stycznia 2019 r.

DGM.WIGN.5.433.2.1.2019.MG

Pan
Daniel CALLEJA
Dyrektor Generalny
DG Środowisko
Komisja Europejska

Szanowny Panie Dyrektore,

W odpowiedzi na pismo z dnia 20 grudnia 2019 r. znak: Ares (2018) 6583176, w sprawie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską uprzejmie informuję, co następuje.

1. Przedmiotowa inwestycja realizowana jest przez władze polskie zgodnie z obowiązującymi przepisami UE i krajowymi. Z tego powodu od 2009 r. prowadzone są różnego rodzaju monitoringi i inwentaryzacje środowiskowe w obszarze, w którym planowana jest inwestycja.

2. Dotychczas Rząd Rzeczypospolitej Polskiej informował Komisję Europejską, że celem „Programu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” jest umożliwienie swobodnego dostępu dla jednostek żeglugowych do akwenu Zalewu Wiślanego, a tym samym przywrócenie portowi Elbląg parametrów, jakie miał w przeszłości i jakie zostały ograniczone z powodu uniemożliwienia swobodnej żeglugi do tego portu (przed II-gą wojną światową przez cały Zalew Wiślany prowadził tor o głębokości 4,6 m i do portu w Elblągu mogły wpływać statki o zanurzeniu 4 m). Zapewnienie swobodnego dostępu i nadrzędny interes publiczny z tym związany miał przede wszystkim wymiar ekonomiczno-społeczny.

3. W związku ze zmianą sytuacji geopolitycznej, w szczególności w wyniku interwencji Federacji Rosyjskiej na Krymie w 2014 r., Rząd Rzeczypospolitej Polskiej podjął wiele działań mających na celu wzmocnienie bezpieczeństwa i obronności państwa. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską jest jedną z niezbędnych inwestycji w tym zakresie, a jej nadrzędnym celem stało się zapewnienie bezpieczeństwa, w tym bezpieczeństwa morskiego w rejonie Zalewu Wiślanego. Zagrożenie w tym obszarze, poza możliwymi zorganizowanymi działaniami Federacji Rosyjskiej, stanowią również obserwowane na niespotykaną dotąd skalę ruchy migracyjne, co wymaga wzmocnienia obecności i działań Straży Granicznej RP. Podkreślić należy, że granica morska na Zalewie Wiślanym między Rzeczpospolitą Polską i Federacją Rosyjską jest jednocześnie morską granicą Unii Europejskiej, która ze względu na kontrolowanie dostępu do wód Zalewu wyłącznie przez Federację Rosyjską wymaga dziś szczególnej ochrony. W związku z powyższym, nadrzędnym celem budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską stało się zapewnienie bezpieczeństwa państwa i integralności granic, w tym granic morskich.

Cel ten wynika również wprost z realizacji Strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego, przyjętej w dniu 24 czerwca 2014 r. Strategia określa osiem grup strategicznych interesów bezpieczeństwa morskiego UE i jej państw członkowskich. Należy do nich m.in. ochrona wolności żeglugi, ochrona światowego łańcucha dostaw UE i handlu morskiego, prawo do nieszkodliwego i tranzytowego przepływu statków oraz bezpieczeństwo ich załóg i pasażerów oraz skuteczne zarządzanie zewnętrznymi granicami morskimi Unii i obszarami morskimi będącymi przedmiotem unijnego zainteresowania w celu zapobiegania transgranicznym nielegalnym działaniom i ich zwalczania. Podkreślić należy, że utrzymanie pełnej zasady wolności żeglugi na Bałtyku jest celem strategicznym wszystkich państw tego regionu. Port w Elblągu jest jedynym portem, do którego swoboda żeglugi po drugiej wojnie światowej podlega ograniczeniom z uwagi na nadal obowiązujące po stronie rosyjskiej restrykcyjne przepisy pn. „Zasady przechodzenia statków PRL przez Zalew Kaliningradzki i morski kanał Bałtycki z 6 września 1960 r”. Przepisy te wprowadzają m.in. wymóg zgłaszania przez stronę polską na miesiąc przed rozpoczęciem okresu nawigacyjnego wykazu statków, płynących z/do portów polskich Zalewu przez Cieśninę Piławską, a ruch ma odbywać się w grupach statków (maksymalnie 3 w każdej grupie), maksymalnie 4 grupy statków dziennie.

4. W przypadku konfliktu do realnych zagrożeń bezpieczeństwa w obszarze Bałtyku zalicza się przede wszystkim możliwość natychmiastowego wprowadzenia przez państwa nadbrzeżne działań zmierzających do ograniczenia zasady wolności żeglugi. Takie działanie z jednej strony będzie miało na celu ochronę granic państwa nadbrzeżnego, z drugiej strony będzie bardzo negatywnie oddziaływało na poziom bezpieczeństwa innych państw bałtyckich. Z tego powodu absolutnie niezbędne jest podjęcie działań przez władze polskie, które raz na zawsze zapewnią niezależny dostęp z otwartego morza na Zalew Wiślany jednostek Marynarki Wojennej i Straży Granicznej stacjonujących na Zatoce Gdańskiej. Służby te zapewniają bezpieczeństwo granicy morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, będącej również zewnętrzną granicą UE z Federacją Rosyjską.

5. Z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej realizacja przedmiotowego projektu pozostaje w obszarze Operacyjnego Zainteresowania Marynarki Wojennej. Budowa nowej drogi wodnej, zgodnie z opiniami przedstawionymi przez Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych RP oraz Sztab Generalny WP, jest konieczna i niezbędna do zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa w tym regionie. Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych wykazało, że do realizacji zadań w tym obszarze kraju niezbędne jest:

- a) zagwarantowanie swobodnego dostępu do wód Zalewu Wiślanego oraz rozszerzenie wachlarza działań małych okrętów Marynarki Wojennej RP (jednostki hydrograficzne, patrolowe, rozminowania, ratownictwa morskiego SAR oraz reagowania kryzysowego);
- b) wykonywanie zadań operacyjnych (antyterrorystycznych) przez jednostki specjalne stacjonujące w garnizonie Gdańsk i Gdynia, w tym „FORMOZA” i „GROM” z wykorzystaniem środków pływających bez konieczności transportu drogą lądową i ubiegania się o zgodę Federacji Rosyjskiej;
- c) zapewnienie możliwości przerzutu oraz zaopatrywania pododdziałów 16 Dywizji Zmechanizowanej drogą morską;
- d) rozbudowa i funkcjonowanie portów położonych nad Zalewem Wiślanym;
- e) przeprowadzenie prac sondażowych i hydrograficznych przez Motorówki Hydrograficzne MW RP na obszarze Zalewu Wiślanego, co bez zapewnienia swobodnego dostępu nie jest możliwe.

6. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej wielokrotnie podejmował próby uregulowania żeglugi po Zalewie Wiślanym i przez Cieśninę Piławską w sposób gwarantujący swobodny dostęp do polskich portów przynajmniej statkom handlowym. Ostatnie zawarte porozumienie z Federacją Rosyjską z 1.09.2009 r., dotyczące korzystania z Cieśniny Piławskiej (obecnie jedynej możliwości wyjścia na otwarte morze i w całości leżącej na terytorium Obwodu Kaliningradzkiego) dotyczy zasadniczo jednostek cywilnych (ewentualny przepływ okrętów wojennych obwarowany jest koniecznością uzyskania specjalnej zgody i wiąże się z czasochłonną, skomplikowaną procedurą, na której rozstrzygnięcie strona polska nie ma w dalszym ciągu faktycznego wpływu). Umowa umożliwiła ponadto stronie rosyjskiej zamknięcie granicy morskiej na Zalewie ze względów obronnych, bezpieczeństwa lub ochrony środowiska, co całkowicie uzależnia stronę polską od jednostronnej decyzji strony rosyjskiej. Dodatkowo, w przypadku jednostek wojennych brak jest takiego porozumienia, a mając na uwadze bieżące uwarunkowania międzynarodowe, nie ma szans na jego zawarcie. Powyższe powoduje, iż jedyną możliwością, biorąc pod uwagę wskazane uwarunkowania faktyczne i prawne, na zagwarantowanie swobodnej żeglugi morskiej pomiędzy akwenami Morza Bałtyckiego a Zalewem Wiślanym, jest budowa nowej drogi wodnej, znajdującej się pod wyłączną polską jurysdykcją.

7. 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.

8. 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. (pismo KE - w załączeniu).

9. 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 zleczone 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.

10. 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 (w załączeniu pełna treść raportu razem z aneksem). 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”.

11. W związku z pismem Komisji Europejskiej z dnia 20.12.2018 r, mając na celu zapewnienie pełnej przejrzystości procesu, 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). W załączeniu przekazuję analizę wykonaną przez pracownię środowiskową EKO-PERSPEKTYWA, w której wykonawca raportu przedstawił szczegółowo naukowe przesłanki, na których oparł wyniki raportu oddziaływania na środowisko.

12. 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 obecnie brak jest 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 (pismo Ministra Środowiska znak: DOP-WOŚ.0724.2.2019.MK).

13. Jednocześnie uprzejmie informuję, że w dniu 31.12.2018 r. inwestor tj. Urząd Morski w Gdyni przekazał ogłoszenie o zamówieniu na wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – Część I” Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich. Publikacja ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (na stronie TED) nastąpiła 3 stycznia 2019 roku. Na chwilę obecną przewidywany termin otwarcia ofert to marzec 2019 roku. Przystąpienie do robót budowlanych nastąpi najwcześniej w IV kwartale 2019 r. tj. po wyborze wykonawcy i podpisaniu umowy na wykonanie robót budowlanych. Przed rozpoczęciem prac budowlanych planowane jest przeprowadzenie prac przygotowawczych, niezbędnych do udostępnienia wykonawcy placu budowy.

14. W celu umożliwienia Komisji Europejskiej przeprowadzenia własnej analizy, w załączeniu przekazuję 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.



2
Z upoważnienia Ministra
Anna Moskwa
Podsekretarz Stanu

Załączniki :

1. Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn: „Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat”
2. Aneks do Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn: „Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat”
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia pn: „Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat”
4. Pismo z dnia 16 marca 2016 r. od Komisji Europejskiej – Dyrekcji Generalnej Środowisko
5. Opracowanie autorów Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia - Magdalena Kiejzik-Głowińska – współautor Raportu