



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VII kadencja

**Druk nr 1506**

Warszawa, 12 czerwca 2013 r.

Pani  
Ewa Kopacz  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 33 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt uchwały:

- **w sprawie podjęcia przez Radę Ministrów działań zmierzających do budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną, zapewniającą bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego Miastu Elbląg oraz terenom Zalewu Wiślanego na terytorium Polski.**

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem uchwały upoważniamy pana posła Patryka Jaki.

(-) Jacek Bogucki; (-) Andrzej Dera; (-) Mieczysław Golba; (-) Tomasz Górski; (-) Patryk Jaki; (-) Beata Kempa; (-) Arkadiusz Mularczyk; (-) Józef Rojek; (-) Andrzej Romanek; (-) Edward Siarka; (-) Piotr Szeliga; (-) Tadeusz Woźniak; (-) Jan Ziobro; (-) Kazimierz Ziobro; (-) Jarosław Żaczek.

**UCHWAŁA**

**Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej**

**z dnia ..... 2013r.**

**w sprawie podjęcia przez Radę Ministrów działań zmierzających do budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną, zapewniającą bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego Miastu Elbląg oraz terenom Zalewu Wiślanego na terytorium Polski.**

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej wzywa Radę Ministrów do podjęcia działań, zmierzających do budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną, która zapewni Miastu Elbląg oraz terenom Zalewu Wiślanego znajdującego się na terytorium Polski bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego, z pominięciem konieczności żeglugi przez wody Obwodu Kaliningradzkiego, stanowiącego terytorium Federacji Rosyjskiej.

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej wzywa Radę Ministrów do opracowania szczegółowego planu realizacji tej inwestycji, obejmującego przekopanie Mierzei Wiślanej, wytyczenie nowych szlaków terenów żeglownych oraz ewentualnych prac umożliwiających swobodną żeglugę na ww. terenie.

## UZASADNIENIE

Budowa drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną jest szansą na zwiększenie możliwości rozwoju regionów wschodniej i północno-wschodniej części Polski, które skorzystają z otwarcia Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie, a dzięki temu otworzy się możliwość eksportu, rozwój wymiany towarowej drogą wodną, oraz rozwój turystyki wodnej.

Budowa drogi wodnej przez mierzeję wiślaną jest wielką szansą aktywizacji Portu Morskiego w Elblągu i portów zalewu wiślanego, a również dla inwestorów w jego otoczeniu, w szczególności przemysłu stoczniowego i jachtowego. Swobodny dostęp do portu niewątpliwie umożliwi rozwój jego funkcji transportowej.

Elbląg jest miastem portowym i przemysłowym leżącym na styku dwóch wielkich systemów gospodarczych Unii Europejskiej i Federacji Rosyjskiej. W Elblągu mieści się port morski oraz nowe nabrzeża. Obok części towarowej znajduje się terminal pasażerski - punkt odpraw granicznych o przepustowości jednorazowej 200 osób i 30 samochodów osobowych. Niezwykle istotną inwestycją dla miasta oraz całego regionu jest „budowa drogi wodnej przez mierzeję wiślaną”. Skróci to i ułatwi szlak wodny pomiędzy Elblągiem, a innymi międzynarodowymi portami oraz wpłynie na dalszy, dynamiczny rozwój miasta.

Ponadto budowa kanału żeglugowego bezspornie zmniejsza zagrożenie powodziowe dla Żuław Wiślanych.

„Studium wykonalności budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną” z 2007 roku, uzasadnia opłacalność i zasadność inwestycji. Według autorów dokumentu, przekopanie Mierzei przyniesie szereg korzyści ekonomicznych, m.in. oszczędność na kosztach transportu i rozwój gospodarczy regionu.

Jeżeli chodzi o oddziaływanie inwestycji na środowisko naturalne, autorzy studium stwierdzili, że nie będzie ona miała negatywnych skutków zarówno w trakcie budowy, jak i eksploatacji kanału żeglugowego.

Korzyści ekonomiczne związane z budową kanału, jakie wskazują autorzy, to lepsze wykorzystanie nie tylko potencjału portu morskiego w Elblągu oraz portów Zalewu Wiślanego, ale także portów Gdańska i Gdyni. Nastawione są one na obsługę dużych ładunków towarowych, natomiast port elbląski i portu Zalewu Wiślanego obsługiwałyby określone grupy usługobiorców małych i wypełniałyby istniejące nisze rynkowe.

Szacuje się, że port elbląski osiągnie masę przeładunkową co najmniej 3,5 mln ton rocznie. Będzie dostępny dla statków morskich wszystkich bander o zanurzeniu do 4 m, długości do 100 m, szerokości do 20 m.

W ramach Studium dokonano analiz, których celem było uzasadnienie celowości realizacji projektu w następującym zakresie:

- Od strony prawidłowości przyjętych rozwiązań instytucjonalno-prawnych,
- Lokalizacji inwestycji, z uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska przyrodniczego oraz programu Natura 2000,
- Przyjętych rozwiązań technicznych, w tym technologicznych,
- Oceny oddziaływania na środowisko,
- Analiz finansowych i ekonomicznych oraz analiz społeczno-ekonomicznych.

Z wykonanych analiz wynika, że nowobudowany Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną zapewnia uzyskanie swobodnej drogi wodnej, o parametrach odpowiadających potrzebom potencjału portowego Elbląga, normom międzynarodowym (Unii Europejskiej) dla tej kategorii dróg wodnych, a także pozwalające na uzyskanie opłacalnych wskaźników finansowo-ekonomicznych oraz społeczno-ekonomicznych.

Realizacja budowy rzecznej drogi wodnej pozwoli na osiągnięcie przez Port Morski w Elblągu:

- przeładunków co najmniej 3,5 mln ton rocznie, to jest o co najmniej 3,0 mln ton więcej, niż bez budowy kanału,
- Skrócenie drogi morskiej w relacji Elbląg - Trójmiasto o 52 mM (94 km), Elbląg - porty Europy Zachodniej o 33 mM (61 km) i Elbląg – porty wschodniego Bałtyku o 8 mM (15 km),
- Dostępność Zalewu Wiślanego i przystani nad nim leżących dla jachtów od strony morza,
- Dostępność morza dla jachtów bazujących w przystaniach Zalewu i żeglujących po Zalewie
- zwiększająca atrakcyjność żeglarstwa nad Zalewem,
- Możliwość wypłynięcia na morze statkiem turystycznym z Zalewu Wiślanego uatrakcyjniająca pobyt turystyczny nad Zalewem,
- Możliwość przemieszczania się turystów drogą morską w relacjach: miejscowości Mierzei Wiślanej - Trójmiasto i miejscowości na południowym brzegu Zalewu - Trójmiasto - odciążające transport drogowy,
- Dostępność atrakcji krajoznawczych oraz dziedzictwa kulturowego o randze europejskiej w rejonie Zalewu Wiślanego,
- Skrócenie czasu rejsów turystycznych z Trójmiasta do Elbląga, Fromborka i Kryniczy Morskiej w porównaniu z Martwą Wisłą i Szkarpawą.

W przeprowadzonej analizie ekonomicznej rozpatrzono szereg korzyści, jakie przyniesie realizacja projektu Gminom położonym nad Zalewem Wiślanym. Podstawowe wynikają z oszczędności na kosztach transportu i z przyspieszenia rozwoju gospodarczego.

Zdaniem autorów Studium Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną warunkuje lepsze wykorzystanie nie tylko potencjału Portu Morskiego w Elblągu oraz portów Zalewu Wiślanego, ale także portów Gdańska i Gdyni. Nastawione są one na obsługę dużych ładunków towarowych, natomiast port elbląski i porty Zalewu Wiślanego obsługiwałyby określone grupy usługobiorców małych. Wypełniałby istniejące nisze rynkowe. Zakresem Studium Wykonalności objęto szeroki i wielokierunkowy obszar badań i analiz dotyczących wpływu planowanego Kanału Żeglugowego na otoczenie, a także korzyści ekonomiczne oraz społeczno-ekonomiczne, jakie będą uzyskane w wyniku jego realizacji.

Kanał ten, obok Cieśniny Pilawskiej, będzie ważnym ogniwem łączącym przybrzeżną morską drogę wodną E 60 z drogami wodnymi śródlądowymi E 70.

Według prognoz rozwoju Morskiego Portu w Elblągu oraz pozostałych portów nad Zalewem Wiślanym, przez Kanał Żeglugowy będą przepływały między innymi następujące jednostki:

- Statki pasażersko – turystyczne o zasięgu bałtyckim,
- Pełnomorskie jednostki turystyczne (jachty, katamarany, itp.),
- Statki towarowe o zasięgu bałtyckim, z możliwością przewozu kontenerów oraz towarów wielkogabarytowych,
- Barki i zestawy pchane o zasięgu bałtyckim.

Budowa drogi wodnej przez mierzeję wiślaną jest zgodna z założeniami „Strategii Rozwoju Portów Morskich do 2015 r.” i można ją zdefiniować następująco: „Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej.”

Przez poprawę konkurencyjności polskich portów morskich rozumie się zwiększenie oraz dywersyfikację struktury przeładunków w portach, wzrost liczby przedsiębiorców działających na terenie portów, zwiększenie liczby połączeń żeglugowych z innymi portami oraz usprawnienie dostępności do portów.

Przez wzrost udziału portów w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju rozumie się zwiększenie wartości dodanej, jaką porty wnoszą do gospodarki narodowej, usprawnienie krajowej sieci transportowej oraz zwiększenie wpływu portów na zrównoważony rozwój transportu w kraju. Natomiast zwiększenie strumieni ładunkowych przepływających przez polskie porty morskie przyczyni się do podniesienia rangi portów w międzynarodowej sieci transportowej.

Analizując zatem zasadność realizacji tego projektu, należy go rozpatrzyć w następującym kontekście:

- Znaczenie budowy Kanału Żeglugowego w systemie transportu morsko-rzecznego obszaru Morza Bałtyckiego,
- Korzyści społeczne i ekonomiczne dla obszaru gmin położonych nad Zalewem Wiślanym i szerzej oddziaływanie na rozwój regionów wschodniej i północno-wschodniej Polski,
- Korzyści społeczne i ekonomiczne dla miasta Elbląga,
- Rozwój Portu Morskiego w Elblągu oraz możliwości jego współpracy obszarze Morza Bałtyckiego.

Zalew Wiślany po stronie polskiej jest akwenem wodnym, do którego nie mają dostępu bandery krajów Unii Europejskiej od strony Bałtyku.

Budowa Kanału Żeglugowego nie wyklucza obecnie istniejących połączeń przez Cieśninę Pilawską dla jednostek płynących z Elbląga na Morze Bałtyckie (do portów na zachód będzie to droga krótsza i tańsza).

Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną ma również tę przewagę, że szlak wodny będzie mógł być utrzymany przez cały rok w ruchu, bez względu na porę roku - w przypadku szlaków na wodach polskich możliwe i praktykowane jest łamanie lodu.

Budowa Kanału Żeglugowego jest elementem tworzonej przez człowieka infrastruktury technicznej jako urządzeń hydrotechnicznych dróg wodnych już istniejących w tym obszarze. Przykładem jest między innymi Kanał Elbląski - najdłuższy kanał żeglowny w Polsce. Łączy on jezioro Drużno z zespołem Jezior Ostródzko-Iławskich.

W analizie ekonomicznej „Studium wykonalności budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną” z 2007 roku, rozpatrzono szereg korzyści jakie przyniesie realizacja projektu Gminom położonym nad Zalewem Wiślanym. Podstawowe z nich to korzyści ekonomiczne wynikają z oszczędności na kosztach transportu i z przyspieszenia rozwoju gospodarczego.