



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-6.054.8.2025
Warszawa, 10 lipca 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 217, Pośtanki na Sejm RP Pani Agnieszki Buczyńskiej, złożoną w dniu 9.06.2025 r., dotyczącą przekopu Mierzei Wiślanej wyjaśniam co następuje.

Ostatnia zmiana uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” została dokonana w dniu 12 września 2024r. Zgodnie z uchwałą nr 96 Rady Ministrów z dnia 12 września 2024r. całkowity budżet programu wynosi 2 160 499 104 zł.

Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną została zakończona w 2022r. a jej całkowity koszt obejmujący budowę falochronów na morzu, wykonanie przekopu, obudowę brzegów kanału, stanowiska postojowe w awanporcie, stanowiska postojowe na Zalewie Wiślanym, konstrukcję hydrotechniczną śluzy oraz mosty zwodzone wyniósł 1 033 461 645 zł.

Aktualnie trwa realizacja robót na rzece Elbląg na odcinku od punktu P1 do punktu P2 oraz prowadzone są prace przygotowawcze do realizacji ostatniego odcinka robót pogłębiarskich od P2 do Portu Elbląg (Etap V).

Całkowity roczny koszt utrzymania drogi wodnej do Portu Elbląg, w tym koszt utrzymania kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną szacowany jest na 5,7 mln zł.

Urząd Morski w Gdyni będzie utrzymywał właściwe parametry infrastruktury własnymi siłami i środkami. W tym celu będzie wykorzystywał pogłębiarkę URSA. Specjalistyczna jednostka - pogłębiarka ssąco-nasiębierna URSA będzie wykonywała roboty podczyszczeniowe infrastruktury dostępowej. Zapewniona zostanie możliwość uprawiania nieprzerwanej oraz bezpiecznej żeglugi, a w momencie wykrycia sptyceń, powodowanych złymi warunkami hydrometeorologicznymi lub znacznym ruchem rumowiska dennego, niezwłoczne podjęcie działań, mających na celu przywrócenie właściwych parametrów.

Należy również zwrócić uwagę, że dotychczasowy koszt utrzymania dostępu do portu Elbląg (tor o głębokości -2,4 m) wynosił ok. 2 mln zł rocznie.

Obecnie do obsługi kanału żeglugowego na Mierzei Wiślanej zatrudnionych jest 17 osób.

W zakresie ruchu jednostek przez kanał żeglugowy poniższa tabela przedstawia statystyki od momentu otwarcia przeprawy we wrześniu 2022 roku.

ROK	Rekreacyjne	Rybackie	Państwowe	Komercyjne bez ładunku	Komercyjne z ładunkiem	Suma
TOTAL	3029	54	362	575	130	4150
2022	371	3	27	39	27	467
2023	1082	18	151	277	61	1589
2024	1467	32	143	232	35	1909
2025	109	1	41	27	7	185

W zakresie terminu zakończenia budowy drogi wodnej przez Zalew Wiślany do portu morskiego Elbląg zgodnie z aktualnie obowiązującą Uchwałą nr 96 Rady Ministrów z dnia 12 września 2024r. w sprawie zmiany uchwały dotyczącej ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, planowany termin zakończenia to 2026 rok.

Należy zwrócić uwagę, że obecnie trwają prace projektowe dla odcinka P1-PORT dotyczące toru wodnego o szerokości 36 m wraz z niezbędną obudową brzegu. W zależności od zakresu wymaganych prac termin zakończenia realizacji robót może ulec zmianie.

Kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną został oddany do użytkowania we wrześniu 2022 roku, jako jeden z elementów zrealizowanych w ramach I Etapu „Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

W zakresie monitoringu środowiskowego należy podkreślić, że decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie znak WOOŚ.4211.1.2017.AZ.67 z dnia 05.12.2018 roku o środowiskowych uwarunkowaniach, zmieniona w części decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak DOOŚ-WDŚ/ZOO.420.6.2019.mko.52 z dnia 17.09.2020 roku została wydana dla całego przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” i nakłada na Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni (jako Inwestora) prowadzenie szeregu działań minimalizujących wpływ na środowisko oraz prowadzenia monitoringu, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

Od września 2022 roku w sposób nieprzerwany do dnia dzisiejszego prowadzony jest monitoring zmian poziomu zwierciadła wody oraz zasolenia w sąsiedztwie kanału żeglugowego w 6 piezometrach, monitoring awifauny w zakresie całorocznego monitoringu rozmieszczenia i liczebności ptaków wodno-błotnych w obrębie Zalewu Wiślanego i Zatoki Elbląskiej ze szczególnym uwzględnieniem przedmiotów ochrony

obszaru Natura 2000 oraz monitoring siedliska *2130, uwzględniający parametry struktury i funkcji, po zakończeniu robót w sąsiedztwie kanału żeglugowego.

Rozpoczęto i aktualnie trwają:

- Monitoring zasolenia wód Zalewu Wiślanego w rejonie kanału żeglugowego,
- Monitoring zmian ukształtowania linii brzegowej od strony Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego, będącej pod wpływem oddziaływania budowli portowych i znajdujących się w zasięgu oddziaływania inwestycji,
- Kontrola migracji i rozrodu chiropterofauny w okresach migracji wiosennej (kwiecień-maj) i jesiennej (wrzesień-październik) w rejonie kanału żeglugowego,
- Monitoring ichtiologiczny po przeniesieniu roślinności szuwarowej,
- Monitoring siedliska *1150 w zakresie stanu zachowania siedliska w płatach roślinności wodnej (zanurzonej i wynurzonej) w bezpośrednim sąsiedztwie toru wodnego, po obu stronach w odległości nie większej niż 150 m od granicy toru oraz od zewnętrznej granicy sztucznej wyspy.

Sprawozdania z prowadzonych monitoringów były i są obligatoryjnie, zgodnie z postanowieniami punktów III.23 i V.D.2 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przekazywane raz w roku do GDOŚ, RDOŚ w Olsztynie oraz RDOŚ w Gdańsku. W załączeniu przekazuję wskazaną powyżej dokumentację.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Arkadiusz Marchewka
Sekretarz stanu

Załącznik:

Dokumentacja z monitoringu środowiskowego