

Przekopać czy nie?

Od kilku lat trwa dyskusja nad realizacją projektu „Przekop Mierzei Wiślanej”. Zrealizowanie tego zamiaru ma uczynić z portu w Elblągu port morski, obsługujący małe statki.

Jest to jedna z najbardziej kosztownych (zaraz po budowie gazoportu) w Polsce planowanych inwestycji w infrastrukturę związaną z morzem. Przebieg prac przygotowawczych, w tym oceny i uwzględniania walorów przyrodniczych, przywołuje na myśl poprzednie epoki, gdzie podobne idee wcielano w czyn nie licząc się z realiami ekonomicznymi, społecznymi i przyrodniczymi. Współczesne realia planowania i ocen, szczególnie w kontekście obszarów Natura 2000, wydają się zmuszać do rzetelności, jednak, co świetnie widać na przykładzie przekopu mierzei, można stare ubrać w nowe formułki nie zmieniając sensu postępowania (czyli znajdowania uzasadnienia dla politycznej decyzji). Dlatego poniższy artykuł to swoista recenzja dokumentu „Studium Wykonalności Budowy Kanału Żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną”, z którego pochodzą wszystkie cytaty.



Fot. Szymon Bzoma

Pytanie o to, czy przekopać, dziś wydaje się tylko retoryczne. Rząd PiS, już po przegranych wyborach, w przededniu swojego ustąpienia, podjął decyzję bez czekania na żadne studium czy ocenę oddziaływania na środowisko. Uchwała ustanawiająca Program Wieloletni na lata 2008–2013 pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” przesądza kwestię wybudowania do 2013 r. Kanału Żeglugowego (nazywam go „przekopem”) pomiędzy Zalewem Wiślanym i Zatoką Gdańską przez Mierzeję Wiślaną wraz z pogłębionymi torami żeglugowymi po obu stronach mierzei. Rządowa administracja (w postaci Urzędu Morskiego w Gdyni) i współpracujące z nią samorządy, rozpoczęły działania przygotowawcze. Stworzono między innymi, kosztem ok. 2 mln zł, studium wykonalności projektu, które entuzjastycznie podchodzi do korzyści z kopania kanału, szkody przyrodnicze opisuje zaś kilkoma ogólnikami.

Ponieważ jednak Urząd Morski ma świadomość możliwych kłopotów z inwestycjami na obszarach Natura 2000 – zlecił dodatkowo wykonanie raportu oddziaływania na środowisko. Dokument ten w założeniu ma powstać między kwietniem a listopadem 2008. Wykonawca w trakcie prac nie jest zatem w stanie wykonać nawet rocznego monitoringu przedinwestycyjnego czy zebrać wiarygodnych danych o liczebności i rozmieszczeniu ptaków zimujących na Zalewie Wiślanym (ostatnie rzetelne liczenia wykonano kilkanaście lat temu). Co więcej, choć studium wykonalności nakładało na inwestora obowiązek zasięgnięcia opinii wojewody w kwestii zakresu tego raportu, przetarg ogłoszono i jest realizowany bez jego wiążącej odpowiedzi. Wyniknęło to po części z powodów proceduralnych (mimo zapytania ze strony UM, wojewoda początkowo odmawiał bycia organem wydającym decyzję środowiskową), ale pozostaje faktem, że inwestor ogłosił przetarg nie dopełniwszy tego wymogu. Raport wart kilkaset tysięcy złotych może, bez konsekwencji dla wykonawcy, nie zawierać odpowiedzi na pytania istotne z punktu widzenia przyrody Zalewu Wiślanego.



Fot. Szymon Bzoma

Historycznym argumentem „za” przekopem jest, iż planowali to już Niemcy, gdy władali tymi ziemiami i wodami. Niemcy jednak nie przekopali Mierzei – więc różnie dobrze może to być

argument przeciwko przekopowi. Niemcy nie zbudowali portu we Władysławowie i nie musieli corocznie wydawać góry pieniędzy na ratowanie Półwyspu Helskiego przed przerwaniem (w bieżącym wieku to ok. 3 mln zł rocznie, nie licząc ostatnich ponadnormatywnych i kosztowniejszych zabiegów). Dzisiejszy pomysł na przekopanie bez wątpienia ma równie imperialny charakter – Zalew rzekomo jest „odcięty” od mórz i oceanów świata przez blokadę Cieśniny Piławskiej przez Rosjan. Związek Radziecki blokował nam żeglugę ze względów strategicznych, dzisiejsza Rosja robi nam już tylko na złość. Wykopanie przekopu ma być polską odpowiedzią na historyczne krzywdy. Oczywiście wśród autorów lobbujących za przekopem pojawia się przekonanie, że po wjechaniu pierwszej koparki na plac budowy, Rosjanie udostępnią swoją część Zalewu dla żeglugi pod obcymi banderami. Stąd niezależnościowe argumenty padają często, jednak w bardziej wyważonych wypowiedziach zwolenników przekopu pojawia się dodatkowa teza, że przekop ma być czymś więcej niż tylko ominięciem Cieśniny Piławskiej.

Zalew jest płytkim akwenem, w którym bezpiecznie mogą poruszać się statki o zanurzeniu do 1,8 m i na tyle pozwala Cieśnina. Przekop, wraz z koniecznym do wykopania (i utrzymania!) kanałem dostępowym między nim a portem w Elblągu, ma umożliwić żeglugę statków do 4 m zanurzenia – co pozwoliłoby na dziesięciokrotne zwiększenie tonażu (długości do 100 m, szerokości do 20 m). Takie statki nigdy nie pływały po Zalewie, a siedliska, jakie stworzy tor żeglugowy (o docelowej głębokości chyba 5 m, pojawia się w studium wartość 5,5 m), nigdy w Zalewie nie występowały, choć Mierzeja kiedyś była poprzerywana.

I to właśnie te efekty ingerencji – konieczność corocznego pogłębiania kanału dostępowego oraz ruch dużych statków w niewielkim akwenie – powinny być przedmiotem bardzo szczegółowej i wyważonej oceny oddziaływania. Wszystko wskazuje jednak na to, że ocenione będzie tylko zniszczenie kilkudziesięciu hektarów wydm z siedliskami na tym obszarze i przerwanie ścieżek migracyjnych zwierząt na Mierzei Wiślanej. Nikt nie zaprzęta sobie głowy, zapewne częściowo celowo, oceną wpływu całej inwestycji na stan tego, co zniszczy tor żeglugowy.

Tymczasem, zgodnie z oficjalnym opisem proponowanego obszaru siedliskowego „Zalew Wiślany”, 65% powierzchni obszaru stanowią płytkie laguny przybrzeżne – jedyne siedlisko w ramach słonowodnych i halofilnych, które na liście Natura 2000 jest uznane za priorytetowe. Nie jest to ani przypadek, ani bezmyślne przeniesienie zachodnich wzorców, jak utrzymują niektórzy – niezależnie od dzisiejszego stanu Zalewu Wiślanego, nadal pełni on istotną rolę dla świata zwierzęcego całego Bałtyku. Wiosenne tarło śledzia, którego miliony osobników wpływają na płytkie wody, by tu dokonać rozrodu, jest tego najbardziej spektakularnym przykładem. W zachodniej części Zalewu Wiślanego ma swoje tarło sandacz, dzisiaj ryba stanowiąca podstawę gospodarki rybackiej na tym akwenie. Znacznie mniejsze ingerencje w niewielkie powierzchniowo kamieniste fragmenty dna, związane z pogłębianiem istniejących torów żeglugowych, doprowadziły do zniszczenia najcenniejszych tarlisk tej ryby. Także obecność tych wszystkich ptaków, które kwalifikują obszar Zalewu do sieci Natura 2000 wynika z uwarunkowań siedliskowych, w tym dostępności pokarmu, bezpiecznych miejsc na lęgi i na czas zimowania. Zatem jakość i charakter zbiorowisk rozwijających się na dnie Zalewu ma tu kluczowe znaczenie i konieczna jest ocena szkód w nich wyrządzonych, poprzedzona inwentaryzacją aktualnego stanu. Wygląda jednak na to, że przygotowywany właśnie raport oddziaływania na środowisko pominie wszystkie istotne zagrożenia dla przyrody – cała uwaga skoncentruje się na fizyko-chemicznych parametrach wody i zawartości zanieczyszczeń w wydobywanym urobku (gdyż to akurat niesie ryzyko finansowe).



Fot. Szymon Bzoma

Cofnijmy się znów do studium, by prześledzić podejście lobby hydrotechnicznego do przyrody, jej znaczenia i ochrony w rejonach przybrzeżnych. Jest ono bowiem symptomatyczne. Jednym z celów studium była rzekomo inwentaryzacja istniejącej przyrody wraz z oceną jej wartości. Niczego takiego jak „inwentaryzacja” ani nie wykonano, ani nie zaplanowano. Pojawiają się tylko stwierdzenia o braku siedlisk chronionych ptaków. Za powierzchnię ingerencji w obszary Natura 2000 uznano tylko ingerencję w siedliska lądowe Mierzei Wiślanej (11-26 ha w zależności od wariantu), w tym w przybrzeżne trzcinowiska. Z czterech wariantów przekopu na lądzie, tylko przy opisie wybranego do wykonania wariantu w Skowronkach pojawia się konieczność zniszczenia wydmy szarej (i białej o łącznej powierzchni 0,9 ha), w rozumieniu priorytetowego siedliska naturalnego (2130). Dodatkowo tylko w tej okolicy znajdowała się kolonia śmieszek (raport nie wspomina o tym), która grupuje wiele gatunków lęgowych ptaków. Przyjęty do realizacji wariant lokalizacyjny w miejscowości Skowronki spełnia optymalne warunki ze względu na ukształtowanie terenu (najniższe wyniesienie wydmy), zajmuje najmniejszy obszar pod eksploatację i zdaniem zespołu opracowującego Studium Wykonalności będzie miał minimalny wpływ na tereny chronione i obszary Natura 2000. Wydaje się więc, że wybrano wariant najkorzystniejszy pod względem inżynierskim i finansowym, bez żenady pisząc o jego „przyrodniczych” zaletach. Bez wiedzy o rozmieszczeniu ptaków i siedlisk na Zalewie trudno zresztą i mnie wyrokować, który wariant jest korzystniejszy, wydaje się jednak, że najkorzystniej jest odsunąć tor żeglugowy od zachodniej, najważniejszej części ostoi.

Kuriozalne jest zawarte w tabeli oceniającej wpływ kanału żeglugowego na elementy środowiska zdefiniowanie potencjalnych konfliktów z Natura 2000 jako wpływ oddziaływania kanału na obszary lądowo - wodne obejmujące podtapiane łąki, trzcin i szuwały, stanowiące siedliska przyrodnicze zgodnie z programem Natura 2000. Ani słowa o środowiskach wodnych. Wpływ ten, podobnie jak wpływ na siedliska ważne dla zachowania bogactwa fauny, w szczególności ważne miejsca lęgowe ptaków, a także rejonów ich odpoczynku i żerowania w okresie wędrówki i zimowania, oceniono jako nieznaczny - zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji kanału. Uczyniono tak bez wykonania jakichkolwiek badań terenowych, pozwalających ocenić rzeczywiste znaczenie zachodniej części zalewu dla zimujących ptaków, uwarunkowań troficznych i klimatycznych, bez znajomości rzeczywistego rozkładu siedlisk w samym Zalewie Wiślanym.

Tymczasem tor podejściowy na Zalewie będzie miał 7000 m długości i 60 m szerokości, a więc minimalne zniszczenie dna obejmie 42 ha - w praktyce znacznie więcej, gdyż pogłębiany kanał będzie charakteryzował się znaczną różnicą głębokości w stosunku do otaczającego go dna. Usunięte zostaną 4 mln m³ ziemi. Ziemia ta może być użyta np. do usypania sztucznej wyspy (jest taki pomysł), co zmieni dalsze dziesiątki hektarów ekosystemu). Według studium, prace nad całą inwestycją potrwać 7 lat i w cenach zmiennych pochłoną prawie 500 mln zł. Niestety prawdopodobieństwo przekroczenia zaplanowanych dla projektu kosztów należy ocenić jako wysokie (50%) i to pomimo uwzględnienia rezerw na roboty i dostawy inwestycyjne. Ostateczną odpowiedź na pytanie czy prognozowane w Studium wydatki inwestycyjne są ustalone na właściwym poziomie dadzą dopiero przetargi na realizację kontraktów.

Sam przekop wymaga też realizacji innych inwestycji: modernizacji portu w Elblągu, przebudowy i pogłębienia wejść do niego od strony Zalewu (dalsze ok. 90 mln zł, dalsze pewne ingerencje i ryzyko zniszczeń w świecie przyrody u ujścia rzeki Elbląg, miejsc objętych dodatkowo ochroną rezerwatową). Roczny koszt utrzymania przeprawy drogowej i kanału wyliczono na średnio 4,3 mln zł, wliczając prace konserwatorskie wykonywane w odstępach wieloletnich. Duże liczby mają to do siebie, że dodawane robią się jeszcze większe. Miliard złotych razem?

W trakcie eksploatacji przekopu nie będzie opłat od jednostek przepływających kanałem. Podstawowe korzyści ekonomiczne, które mają przewyższać koszty kopania w perspektywie 20 lat, wynikają z oszczędności na kosztach transportu i z przyspieszenia rozwoju gospodarczego. Zyski wygeneruje - zwiększenie przeładunków o 3 mln ton rocznie, zwiększenie liczby rejsów statkami o

568 rocznie (58000 pasażerów), 13700 żeglarzy rocznie (280000 osobodni), odciążenie transportu drogowego przez rejsy turystów statkami w relacji Mierzeja Wiślana-Trójmiasto oraz Frombork-Trójmiasto o około 5100 samochodów rocznie w 2032 r., Zwiększenie liczby miejsc pracy w regionie o około 120.

Nie mniej oceniać te optymistyczne prognozy, są jednak głosy twierdzące, że od strony finansowej przekop to marnowanie pieniędzy, których znacznie mniej trzeba wydać, by wszystkie cele przekopu zrealizować w... istniejących portach Trójmiasta, mających puste nabrzeża i potencjał, bez wydawania ogromnych pieniędzy na przekop i jego stałe utrzymywanie. Zwraca się też uwagę na niebezpieczeństwo (koszty!) żegluga po takim kanale i na brak towarów, które i dziś można wozić z Elbląga (barkami), czego się nie robi, bo... nie ma czego wozić.



W mojej ocenie, miliard złotych można wydać sensowniej, przeznaczając te pieniądze na unowocześnienie infrastruktury kolejowej i drogowej, która będzie służyć znacznie lepiej rozwojowi regionu (czym bowiem jest oszczędność 5100 przejazdów rocznie samochodami na trasie Mierzeja-Trójmiasto, gdy po A1 dziennie przejeżdża ich ponad 10000). Sam rozwój turystyki nie wymaga przekopu - bo jachty i biała flota mają do dyspozycji alternatywną drogę wodną przez Szkarpawę. Na skomunikowaniu Elbląga z Trójmiastem nie ucierpiałaby przyroda Zalewu Wiślanego, pozostająca największym turystycznym atutem regionu. Tymczasem w studium brak jest wyceny szkód przyrodniczych w ogólnym bilansie projektu, choć po stronie korzyści spieniężono nawet zaoszczędzony czas turystów. Istniejący ruch turystyczny (ponad 170000 pasażerów białej floty w 2002 r.) przekop ma szansę według studium zwiększyć zaledwie o 1/3. Nikt nie analizował, o ile można zwiększyć ruch turystyczny inwestując część z 1 miliarda złotych na wspieranie rozwoju zaplecza turystycznego - dziś będącego nad Zalewem w opłakanym stanie. I tak dalej. Nie trzeba być ekonomistą, aby wiedzieć, że wielu wariantów nie przeanalizowano.

Planowany przekop to nie tylko atrakcja turystyczna, lecz także konieczność odprowadzenia spływających rzekami wód do Bałtyku, to ingerencja w naturę prowadząca do przywrócenia naturalnego stanu przyrody i krajobrazu w tym rejonie.

Niech ten cytat ze Studium posłuży za puentę.

Szymon Bzoma

Zalew zajmuje powierzchnię 838 km², jego długość wynosi 91 km, a szerokość od 6,8 km do 13 km. Maksymalna głębokość Zalewu to 5,1 m po stronie rosyjskiej, gdzie pogłębiano tory wodne dla łodzi podwodnych, a średnia 2,6 m. Należy podkreślić, że głębokość Zalewu nie uległa istotnemu zmniejszeniu w ciągu ostatnich 50 lat. W granicach Rzeczypospolitej Polskiej znajduje się 328 km² powierzchni Zalewu o długości 36 km i szerokości od 6,8 do 11 km. Polska część Zalewu Wiślanego ma średnią głębokość 2,3 m (maksymalną 4,6 m), ale na skutek sztormowych wiatrów poziom wody może zmienić się nawet o 150 cm w ciągu doby.

Dno Zalewu pokryte jest głównie namulem i piaskiem, nanoszonym przez wpadające do niego rzeki. Namuły, w których zachodzą ciągłe procesy przekształcania masy organicznej, były materiałem glebotwórczym, mady rzeczne, dla osuszonych Żuław Wiślanych.

Większą część brzegów Zalewu Wiślanego porasta pas trzcinowisk o szerokości do kilkuset metrów, a miejscami szuwały złożone z pałki wąskolistnej albo oczeretu jeziornego. Płytkie zatoki w zachodniej części Zalewu mają bogatą roślinność zanurzoną i pływającą - łąki ramienicowo-rdestnicowe i rozległe płaty grążela żółtego oraz grzybienia białego. Na obszarze otwartych wód

tego akwenu prawie nie ma roślinności naczyniowej.

W Ostoi Zalew Wiślany stwierdzono występowanie co najmniej 19 ptaków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Ostoje wyznaczono na podstawie liczebności 10 gatunków (3 z załącznika I DP): kormoran (ok. 11?000 par), czapla siwa (do 1000 par), łabędź niemy (do 3500 os.), gęś białoczelna (do 12000 os.), głowienka (do 5000 os.), czernica (do 20000 os.), bielik (6-8 par), kropiatka (20-100 par), łyska (do 3000 os.), rybitwa czarna (do 150 par).

Kluczowe miejsca w obrębie ostoi to: Zatoka Elbląska, rejon ujścia Nogatu - od Złotej Wyspy po Łaszkę, okolice ujścia Pasłęki - od granicy rosyjskiej do Świętego Kamienia i pas szuwarów między Kątami Rybackimi i Przebrnem. Sama Mierzeja Wiślana jest tzw. wąskim gardłem na trasie wiosennych i jesiennych wędrówek ptaków, przemierzanych przez tysiące osobników wrażliwych gatunków (gł. ptaki drapieżne), jednak brak jest jeszcze szczegółowych danych na ten temat.