



Polski Klub Ekologiczny

**Zarząd Główny**

Al. Słowackiego 48/IIIp

30-018 Kraków

Ldz. 8/2016

Kraków, 16.02.2016

Karmenu Vella  
Commissioner for Environment, Maritime affairs and Fisheries

European Commission  
Directorate-General for Environment  
1049 Brussels

**Stanowisko Polskiego Klubu Ekologicznego Oddział Wschodnio-Pomorski w sprawie programu pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”**

**I. Wprowadzenie**

1. Prace koncepcyjne nad projektem *Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* trwają w Polsce już od ok. 20 lat. Zostały one zintensyfikowane po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. W 2007 r. Rada Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej, ustanowiła *Program wieloletni na lata 2008–2013 pod nazwą Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, zwany dalej Programem*.
2. W 2011 r. *Program* zaktualizowano i przeprowadzono dla niego strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, w tym opracowano *Prognozę oddziaływania na środowisko programu wieloletniego pod nazwą: Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (lipiec 2012), **zwaną dalej Prognozą**. *Prognoza* ta wykazała szereg znaczących, negatywnych skutków w środowisku realizacji *Programu* oraz jego niezgodność z polskim prawem ochrony środowiska, nawiązującym do prawa Unii Europejskiej – przedstawiono je w punkcie II niniejszego stanowiska. W podsumowaniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zarekomendowano odstępnie od realizacji *Programu*.
3. *Prognoza* (lipiec 2012) została przekształcona w części wynikowej przez Zamawiającego (Urząd Morski w Gdyni) i w wersji pozytywnej dla *Programu* upowszechniona, jako oficjalna *Prognoza* (2013). Spowodowało to protest autorów *Prognozy* (lipiec 2012) i zostało szeroko opisane w prasie, zarówno ogólnopolskiej jak i regionalnej.
4. W 2014 r. przygotowano kolejną aktualizację rządowego *Programu*, w którym przedstawiono, oprócz dotychczasowych uzasadnień nt. pozornych korzyści gospodarczych i społecznych realizacji *Programu*, absurdalne uzasadnienie nt. jego znaczenia dla bezpieczeństwa narodowego Polski i Unii Europejskiej, w przypadku międzynarodowego konfliktu zbrojnego. Nieprawdziwe są także nowe argumenty o znaczeniu realizacji *Programu* (2014) dla rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce, jako części dróg wodnych w Europie. Ich przebiegi i efektywność eksploatacji są niezależne od realizacji *Programu* (2014).

5. Do zaktualizowanego *Programu* (2014) Urząd Morski w Gdyni sporządził „nową”, trzecią wersję *Prognozy* (styczeń 2015). *Prognoza* (styczeń 2015) jest identyczna z *Prognozą* (lipiec 2012) w zakresie części analitycznej i ocen cząstkowych oraz całkowicie odmienna w części wnioskowej – rekomenduje realizację *Programu* (2014), pomimo jednoznacznie negatywnych skutków w środowisku.
6. Wg aktualnych informacji w polskiej prasie, trwa procedowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko *Programu* (2014), w tym jego opiniowanie wraz z *Prognozą* (styczeń 2015) przez Komisję Europejską.

W związku z powyższym, jako pozarządowa organizacja społeczna, działająca w Polsce od 1980 r., której statutowym celem jest ochrona środowiska, jesteśmy zobligowani do przedstawienia faktów i naszego stanowiska w przedmiotowej sprawie.

## II. Fakty

*Program* (2014) obejmuje następujące, podstawowe inwestycje, w czterech wariantach lokalizacyjnych („Skowronki”, „Nowy Świat”, „Przebrno” i „Piaski”):

- a) kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną (w zależności od wariantu długość 750-1650 m, szerokość 60-100 m, głębokość 5 m),
- b) port postojowy kanału przy brzegu Zatoki Gdańskiej z torem podejściowym (falochrony o łącznej długości ok. 1000 m, tor o długości ok. 500 m i głębokości ok. 5,5 m),
- c) tor wodny przez Zalew Wiślany, łączący kanał z portem w Elblągu (w zależności od wariantu długość 9,66-26,3 km, szerokość na dnie 100 m, głębokość w pierwszym etapie 4 m, docelowo 5 m, przy średniej głębokości Zalewu Wiślanego 2-2,5 m),
- d) kotwiczowisko dla statków na Zalewie Wiślanym (kilka ha, głębokość 5 m).

Planowane przedsięwzięcia przewidziane w *Programie* (2014) położone są w rejonie szczególnie wartościowym i wrażliwym przyrodniczo, w zasięgu:

- a) obszaru Natura 2000 PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana,
  - b) obszaru Natura 2000 PLB280010 Zalew Wiślany,
  - c) Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiślana,
- i w otoczeniu wielu innych form ochrony przyrody, w tym rezerwatu *Zatoka Elbląska*.

Jak wykazano w *Prognozie* (lipiec 2012), w wyniku realizacji ww. przedsięwzięć wystąpią następujące, główne, negatywne skutki w środowisku:

1. **Silne przekształcenie strefy brzegowej Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej**, w wyniku składowania urobku z wykopu kanału (w zależności od wariantu 1-2 mln m<sup>3</sup> piasku), co spowoduje negatywne zmiany morfodynamiki brzegu oraz przekształcenia siedlisk wydmyowych i plażowych, w tym chronionych w programie Natura 2000,
2. **Trwale zaburzenie równowagi dynamicznej brzegu Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej** przez falochrony portu postojowego przy kanale. Wzmoczona abrazja morska (zasięg do 5 km zależny od wariantu) spotęguje zniszczenia chronionych siedlisk Natura 2000 i walorów rekreacyjnych plaży. Niszczenie brzegu będzie wymagało trwałego, kosztownego przeciwdziałania, powodującego dalsze przekształcenia siedlisk.
3. **Znaczące, negatywne oddziaływanie na chronione, priorytetowe siedlisko naturalne 1150 laguny przybrzeżne**, w wyniku planowanego zagospodarowania urobku z budowy toru wodnego na Zalewie Wiślanym (w zależności od wariantu 6,7–13,3 mln m<sup>3</sup> namulów)

w postaci wyspy (przy wysokości ok. 3 m powierzchnia 110-220 ha) lub polderu (przy wysokości 0,5 m, powierzchnia 270-510 ha). Konieczne będzie systematyczne, kosztowne odmulanie toru wodnego na etapie eksploatacji, co spowoduje powstanie nowego urobku i dalsze oddziaływania środowiskowe.

4. **Pogorszenie jakości wód Zalewu Wiślanego**, poprzez wzrost trofii (uwolnienie azotu i fosforu z osadów na dnie Zalewu) oraz wzrost zanieczyszczenia toksycznymi związkami ropopochodnymi i metali (zawarte w osadach na dnie Zalewu), na etapie budowy i eksploatacji toru wodnego oraz składowania refulatu (wyspa lub polder).
5. **Znaczące, negatywne oddziaływania na biosferę Mierzei Wiślanej**, a zwłaszcza:
  - a) likwidacja chronionych siedlisk przyrodniczych, w tym priorytetowego 2130 *wydmy szare*, na długości co najmniej kilku km,
  - b) likwidacja stanowisk chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt,
  - c) powstanie bariery (kanał) dla przemieszczania się zwierząt lądowych i wyspiarską izolację subpopulacji wielu gatunków,
  - d) pogorszenie integralności obszaru Natura 2000 *PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana* (przecięcie Mierzei) oraz likwidację powiązań lądowych odciętej części obszaru (wyspa) z innymi obszarami Natura 2000.
6. **Znaczące, negatywne oddziaływania na biosferę Zalewu Wiślanego**, a zwłaszcza:
  - a) likwidacja roślinności wodnej i szuwarowej w strefie budowy toru wodnego i kotwiczowiska na Zalewie Wiślanym,
  - b) likwidacja wartościowych i rzadkich siedlisk ptaków i oddziaływanie na gatunki ptaków, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 *PLB280010 Zalew Wiślany*: bielaczek, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, perkoz dwuczuby, łabędź niemy, głowienka, czernica i gagoł,
  - c) likwidacja siedliska priorytetowego 1150 *laguny przybrzeżne*, na powierzchni od 370 do 880 ha w przypadku wyspy lub od 510 do 1150 ha w przypadku polderu i negatywne przekształcenia siedliska w zakresie batymetrii i stanu zanieczyszczenia wód,
  - d) negatywne oddziaływanie transportu morskiego na ornitologiczny rezerwat przyrody *Zatoka Elbląska*.
7. **Dewaloryzacja krajobrazu priorytetowego (szczególnie wartościowego) Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiślana**, przez budowę wielkogabarytowych obiektów technicznych i bezpowrotną fragmentację krajobrazu pasa Mierzei. Wystąpi także znaczące przekształcenie krajobrazu Zalewu Wiślanego, w przypadku powstania wyspy o powierzchni kilkuset hektarów (na Zalewie nie ma żadnej naturalnej wyspy).
8. **Pogorszenie środowiskowych warunków życia ludzi**, a zwłaszcza:
  - a) na etapie budowy w wyniku uciążliwości transportu lądowego przez miejscowości wypoczynkowe,
  - b) na etapie eksploatacji w wyniku pogorszenia walorów rekreacyjnych Mierzei Wiślanej, a zwłaszcza plaż wzdłuż brzegu Zat. Gdańskiej.
9. **Naruszenie specyficznego „dobra kulturowego”**, jakim jest Zalew Wiślany, jako zbiorowa mogiła kilku tysięcy cywili – Niemców i osób innych narodowości, którzy zginęli w wodach Zalewu zimą 1945 r., uciekając po lodzie przed wojskami sowieckimi.

10. **Oddziaływanie transgraniczne na środowisko** rosyjskiej części Zalewu Wiślanego (zanieczyszczenie wód i zmiany w populacjach ryb) i Mierzei Wiślanej (zmiany morfodynamiki brzegu), w przypadku realizacji wariantu „Piaski”.
11. **W sytuacji poważnych awarii:**
- a) w przypadku katastrofy morskiej na Zalewie Wiślanym, połączonej z rozlewem substancji ropopochodnych, zagrożenie katastrofą ekologiczną o zasięgu regionalnym, zwłaszcza wobec znikomej zdolności wód Zalewu do samooczyszczania,
  - b) w przypadku awarii śluz kanału i wrót przeciwpowodziowych zagrożenie powodzią odmorską na wszystkich terenach przyzalewowych.

Wymienione, powyżej, główne, **prognozowane, negatywne oddziaływania na środowisko sprawiają, że przedsięwzięcie jest niezgodne z przepisami prawa ochrony środowiska**, w tym przede wszystkim ma miejsce:

1. Niezgodność z *Ramową Dyrektywą Wodną*, ze względu na utrudnienie osiągnięcia dobrego stanu wód Zalewu Wiślanego.
2. Niezgodność z przepisami ochrony przyrody obszarów Natura 2000, ze względu na:
  - a) znaczące pogorszenie stanu rzadkich siedlisk ptaków, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 *PLB280010 Zalew Wiślany*,
  - b) znacząco negatywne oddziaływanie na gatunki ptaków, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 *PLB280010 Zalew Wiślany*,
  - c) likwidację lub pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 *PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana*, w tym znaczące, negatywne oddziaływanie na siedliska priorytetowe: *1150 laguny przybrzeżne i 2130 nadmorskie wydmy szare*,
  - d) pogorszenie integralności obszaru Natura 2000 *PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana*, przez przerwanie kanałem żegludowym i portem ciągłości siedliska priorytetowego *2130 nadmorskie wydmy szare* oraz siedlisk *2120 nadmorskie wydmy białe i 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich*, co znacząco ograniczy powiązania ekologiczne w obrębie tych siedlisk (kanał jako bariera ekologiczna);
  - e) znaczące pogorszenie powiązań odciętej przez kanał żegludowy wschodniej, mierzejowej części obszaru Natura 2000 *PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana* z innymi obszarami Natura 2000. Niezgodność z Europejską Konwencją Krajobrazową, z uwagi na zniszczenie unikatowych walorów krajobrazowych Parku Krajobrazowego *Mierzeja Wiślana* bez możliwości ich łagodzenia i kompensacji.
3. Niezgodność z *Uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego z 2011 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiślana*, z powodu dewaloryzacji przyrody i krajobrazu Parku.
4. Niezgodność z przepisami ochrony przyrody rezerwatu *Zatoka Elbląska*, ze względu na zagrożenie dewaloryzacji jego środowiska, w tym siedlisk chronionych gatunków ptaków.

### III. Wnioski

Biorąc pod uwagę, że:

- 1) podstawowym celem *Programu* (2014) jest połączenie portu w Elblągu z Morzem Bałtyckim – port ten jest formalnie portem morskim, ale w rzeczywistości jest portem rzeczny, oddalonym od otwartego morza o ok. 21 km; do portu w Elblągu nigdy nie

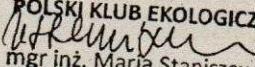
plywały i w żadnym dokumencie nie udowodniono, że muszą (powinny) pływać, statki pełnomorskie, o planowanych parametrach (długość do 100 m, szerokość do 20 m i zanurzenie do 4 m),

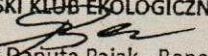
- 2) przedsięwzięcia przewidziane w *Programie* (2014) zlokalizowane mają być w trzech regionach przyrodniczych: na Mierzei Wiślanej (lokalizacja kanału żeglugowego), na Zalewie Wiślanym (lokalizacja toru wodnego i kotwiczowiska) i na Zatoce Gdańskiej (lokalizacja portu postojowego z torem podejściowym); skala, charakter i lokalizacja planowanych przedsięwzięć sprawiają, że ich negatywne skutki środowiskowe będą miały zasięg regionalny i ponadregionalny,
- 3) wdrożenie *Programu* (2014) spowoduje dewaloryzujące i dewastujące oddziaływanie na środowisko Mierzei Wiślanej, Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej, w tym znaczące, negatywne oddziaływanie na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 *PLB280010 Zalew Wiślany* i *PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana* oraz na Park Krajobrazowy *Mierzeja Wiślana* i rezerwat przyrody *Zatoka Elbląska*,
- 4) *Program* (2014) jest niezgodny z polskim i unijnym prawem ochrony środowiska, a także nie spełnia zasady zrównoważonego rozwoju, zapisanej w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej,
- 5) negatywnych skutków realizacji *Programu* (2014) w środowisku nie można skutecznie zminimalizować, ani skompensować,
- 6) realizacja *Programu* (2014) stanowi interes publiczny o charakterze społecznym i gospodarczym, ale **nie jest to nadrzędny, interes publiczny**, gdyż:
  - a) nie jest on nadrzędny nad interesem publicznym, polegającym na osiągnięciu celów ochrony powszechnego dobra wspólnego – przyrody, w tym obszarów Natura 2000 *PLB280010 Zalew Wiślany* i *PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana*,
  - b) jego realizacja nie będzie z pożytkiem dla całego społeczeństwa i pożytek ten nie zasługuje w powszechnej opinii na osiągnięcie, nawet kosztem jego negatywnego oddziaływania na przyrodę, w tym znaczącego, negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000,
- 7) realizację celów gospodarczych i społecznych *Programu* (2014) można osiągnąć przez rewitalizację istniejących, śródlądowych dróg wodnych, łączących Elbląg z Gdańskiem i Zatoką Gdańską,

wnioskujemy do Pana Komisarza i do Dyrekcji Generalnej do Spraw Środowiska Komisji Europejskiej o negatywne zaopiniowanie *Programu pod nazwą Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (2014) i tym samym przyczynienie się do odstąpienia od jego realizacji przez polski Rząd.

Stanowisko opracował dr hab. nauk przyr. Maciej Przewoźniak  
– kierownik zespołu autorskiego *Prognozy* (lipiec 2012).

W imieniu Zarządu Głównego  
Polskiego Klubu Ekologicznego

POLSKI KLUB EKOLOGICZNY  
  
mgr inż. Maria Staniszevska  
SKARBNIK

POLSKI KLUB EKOLOGICZNY  
  
mgr Danuta Pajak - Benes  
PREZES