

KONCEPCJA TRANSPORTU STATKÓW PRZEZ MIERZEJĘ WIŚLANĄ ŁĄCZĄCEGO ZALEW WIŚLANY Z ZATOKĄ GDAŃSKĄ – BEZ PRZEKOPU MIERZEI WIŚLANEJ

Sławomir Sajkiewicz¹

¹ Biuro Projektów Ochrony Środowiska SAJMOR, ul. Świerkowa 41, 81-526 Gdynia, e-mail: sajkiewicz@wp.pl

STRESZCZENIE

Budowę kanału (przekopu Mierzei Wiślanej), stanowiącego drogę wodną między Zalewem Wiślanym a Zatoką Gdańską, rozważano od dawna. W roku 1945 inż. Eugeniusz Kwiatkowski (budowniczy portu w Gdyni) planował realizację takiej inwestycji. W roku 1947 Urząd Miasta w Elblągu opracował studium pt. „Czy i jakie istnieją możliwości gospodarczej odbudowy Elbląga”. W latach 1996 oraz 2004 profesor Tadeusz Jednorąg opracował koncepcję budowy kanału (przekopu) Mierzei Wiślanej, łączącego Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Powstały kolejne dokumentacje techniczne i przyrodnicze, podnoszące techniczne, ekonomiczne i społeczne aspekty budowy kanału na Mierzei Wiślanej, które budziły poważne wątpliwości ze sprzeciwem włącznie. Opracowano stosowne dokumentacje przyrodnicze wraz z prognozami negatywnych następstw budowy i użytkowania przeprawy statków kanałem. Alternatywne rozwiązanie przeprawy statków przez Mierzeję Wiślaną przedstawiło Biuro Projektów Ochrony Środowiska „SAJMOR” w roku 2008. Rząd Polski w maju 2016 r. podjął uchwałę o programie „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, nie zważając na ograniczenia wynikające z prawa ekologicznego „Obszar Natura 2000”. W nawiązaniu do powyższej decyzji, nieunikniona jest dyskusja o przyrodniczej, technicznej i ekonomicznej zasadności budowy przekopu kanału na Mierzei Wiślanej, łączącego Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Słowa kluczowe: Mierzeja Wiślana, Zalew Wiślany, Zatoka Gdańska, przekop, transport statków.

VESSEL PORTAGE ACROSS THE VISTULA SANDBAR TO CONNECT THE VISTULA LAGOON WITH THE GDAŃSK BAY WITHOUT A CUT-THROUGH THE SANDBAR – A CONCEPT

ABSTRACT

The construction of canal (cut-through the Vistula Sandbar) to build a water way connecting the Vistula Lagoon and the Gdańsk Bay has long been considered. In 1945, engineer Eugeniusz Kwiatkowski (the constructor of the Gdynia seaport) planned to realize such an investment. In 1947, the City Municipality in Elbląg developed a study entitled: ‘Are there any and what type of possibilities to economically rebuild the town of Elbląg?’. In 1966 and 2000 professor Tadeusz Jednorąg developed a concept of construction of a canal (cut-through) the Vistula Sandbar, connecting the Vistula Lagoon with the Gdańsk Bay. Further technical and ecological documentations were produced while the technical, economic and social aspects of a canal cutting through the Vistula Sandbar presented therein, raised considerable doubts including protests. That is why the relevant ecological documentations were developed complete with forecasts of negative effects of canal construction and vessel accommodation. Alternative solution for transporting ships across the Vistula Sandbar was presented by the ‘SAJMOR’ Environmental Protection Projects Bureau in 2008. As it was announced in May 2016, the Government of Poland passed a resolution to carry on with the programme ‘Construction of waterway linking the Vistula Lagoon with the Gdańsk Bay’, taking no account of restrictions stemming from ecological regulations concerning Natura 2000 sites. With reference to the above decision, a debate with the participation of opponents will be necessary to discuss ecological, technical and economic arguments for the construction of a cut-through across the Vistula Sandbar to link the Vistula Lagoon with the Gdańsk Bay.

Keywords: Vistula Sandbar, Vistula Lagoon, Gdańsk Bay, crosscut, transport of vessel.

WPROWADZENIE

Wieloczynnikowa złożoność oraz merytoryczna i społeczna kontrowersyjność budowy i użytkowania drogi wodnej między Zalewem Wiślanym i Zatoką Gdańską sprawiły konieczność prowadzenia badań naukowych oraz sukcesywnej weryfikacji rozwiązań technicznych i proekologicznych. Wielorakie analizy i oceny natury technicznej, hydrologicznej, hydrotechnicznej, geologicznej, gospodarczej, ekologicznych, społecznych oraz kolizyjność z przepisami prawa ochrony środowiska i zasobów naturalnych były przedmiotem badań i ocen realizowanych przez specjalistyczne biura projektowe, instytuty naukowe, uczelnie, organizacje proekologiczne, społeczności lokalne.

Mimo niezliczonej ilości opracowań dotyczących wyżej wymienionych aspektów istnieje daleko idąca rozbieżność, dotycząca zasadności budowy przekopu na Mierzei Wiślanej.

Na podstawie wielostronnych badań, analiz oraz opinii merytorycznych, w tym sprzeciwów społeczności lokalnych, Urząd Morski w Gdyni opracował prognozę oddziaływania na środowisko programu wieloletniego pt. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” Tom III, zawierającą rozdziały [Prognoza... 2015]:

- 1) Wprowadzenie
- 2) Charakterystyka ustaleń „Programu” i jego powiązania z innymi dokumentami planistycznymi
- 3) Stan środowiska przyrodniczego i jego potencjalne zmiany
- 4) Stan antropizacji środowiska i główne problemy jego ochrony
- 5) Struktura społeczno-gospodarcza rejonu Zalewu Wiślanego
- 6) Dziedzictwo kulturowe rejonu Zalewu Wiślanego
- 7) Krajobraz rejonu Zalewu Wiślanego
- 8) Analiza celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym, krajowym i regionalnym istotnych z punktu widzenia „Programu ...”
- 9) Analiza i ocena prognozowanych oddziaływań wdrożenia wariantowych rozwiązań „Programu...” na środowisko
 - litosfera,
 - hydrosfera,
 - atmosfera,
 - biosfera, Mierzeja Wiślana, Zalew Wiślany, Zatoka Gdańska

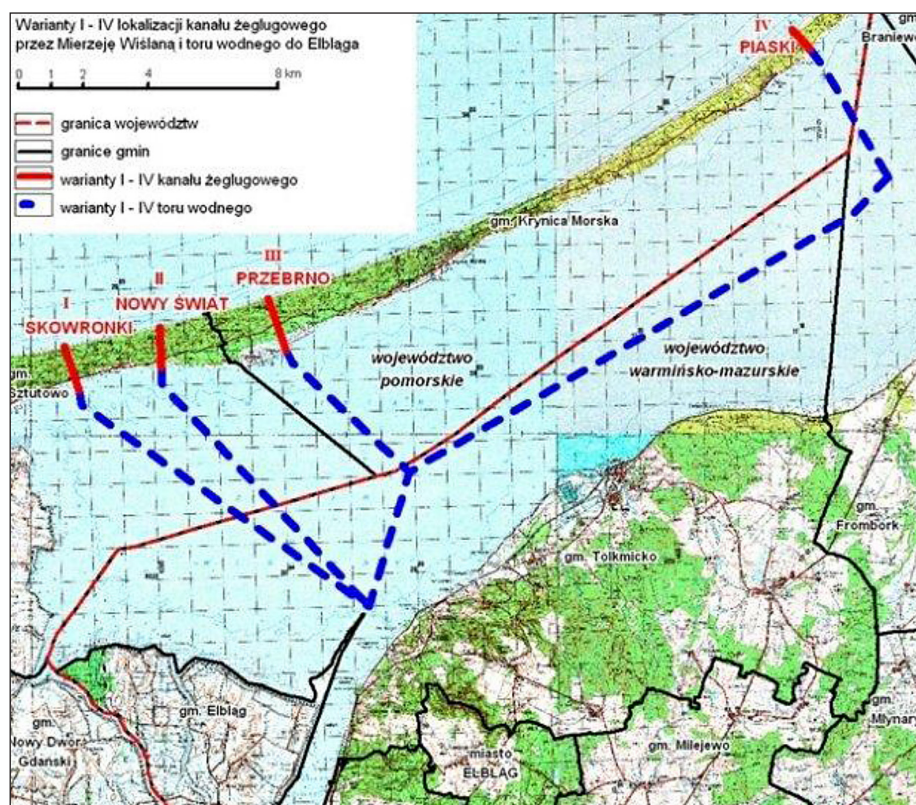
- 10) Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu „programu ...” na środowisko
- 11) Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z realizacją „programu ...”
- 12) Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w „programie ...”
- 13) Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko mogących być rezultatem realizacji „programu ...”, w szczególności oddziaływań na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz na integralność tych obszarów
- 14) Wskazanie nadrzędnego interesu publicznego
- 15) Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji ustaleń „Programu...” oraz częstotliwości jej przeprowadzania
- 16) Wskazanie napotkanych w prognozie trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy
- 17) Wykaz źródeł informacji uwzględnionych w prognozie

Stanowisko Polskiego Klubu Ekologicznego w sprawie programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” poparte przez 16 kluczowych organizacji ekologicznych, przesłano Markowi Gróbarczykowi Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Warszawie [Stanowisko...2012].

Mimo techniczno-przyrodniczej, ekologiczno-prawnej kontrowersyjności budowy przeprawy wodnej przez Mierzeję Wiślaną (rys. 1, 2) Rada Ministrów dnia 24 maja 2016 r. podjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, przedłożony przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Według autorów programu, budowa drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną i Zalew Wiślany umożliwi swobodną i całoroczną żeglugę statków morskich wszystkich bander do portu w Elblągu i innych portów Zalewu Wiślanego będących portami Unii Europejskiej.

Spowoduje to szybszy rozwój gospodarczy Elbląga, obszaru Zalewu Wiślanego i odblokowanie portów Trójmiasta, a także zapewni wzrost bezpieczeństwa w regionie przez wprowadzenie swobodnej żeglugi polskich okrętów marynarki wojennej i straży granicznej do portu w Elblągu.

W efekcie inwestycja ta ma zapewnić, bezpieczeństwo granic zewnętrznych Unii Euro-



Rys. 1. Warianty I – IV lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślana i toru wodnego do Elbląga [Warianty...]



Rys. 2. Przeprawa przez Mierzeję Wiślana [Przeprawa...]

pejskiej i Zalewu Wiślanego (żegluga po nim znajduje się poza kontrolą UE). Jest to szczególnie ważne w kontekście istniejących zagrożeń geopolitycznych.

Przedsięwzięcie to uniezależni żeglugę po Zalewie Wiślanym od Rosji. Obecnie swobodna żegluga po Zalewie Wiślanym jest utrudniona ze względu na ograniczenia wprowadzone przez Rosję. Swobodny i niezakłócony ruch statków uniezależnia także płytki tor wodny (możliwe maksymalne zanurzenie 2 m) i brak akcji lodołamania w zimie po rosyjskiej stronie Zalewu Wiślanego.

Realizacja programu, zapewniając połączenie Elbląga i pozostałych portów Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim, zwiększy możliwości przeładunkowe portów, przyczyni się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego oraz żeglarstwa i turystyki na Zalewie Wiślanym. Powstanie także niezależny korytarz transportowy, który umożliwi komunikację między portami leżącymi na terytorium Unii Europejskiej. Nastąpi rozwój transportu intermodalnego (wykorzystującego więcej niż jeden rodzaj transportu), co zapewni oszczędności finansowe i będzie korzystne dla środowiska.

Oceniono też, że zostanie wzmocniony potencjał gospodarczy regionu oraz zwiększy się liczba miejsc pracy w sektorach transportu morskiego, logistyki i turystyki.

Program będzie aktualizowany. Jego realizację ma nadzorować Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wykonawcą programu będzie Urząd Morski w Gdyni [Program... 2016].

Uznając zasadność budowy przeprawy statkami z Zalewu Wiślanego do Zatoki Gdańskiej należy rozważyć alternatywny sposób budowy i lokalizacji tej przeprawy, bez konieczności przekopu Mierzei Wiślanej – kolidującego z przepisami prawa ekologicznego oraz budującego sprzeciw społeczności lokalnej

LOKALIZACJA I PARAMETRY TECHNICZNE KANAŁU

Dnia 7 kwietnia 2016 r. zaprezentowano po raz pierwszy wizualizację planowanego kanału. Potwierdzono jednocześnie wybór lokalizacji - Nowy Świat pomiędzy Przebrnem a Skowronkami. Kanał ma mieć 1,1 km długości, do 80 metrów szerokości i 5 metrów głębokości [Program wieloletni... 2016]. Przez kanał, w szlaku drogi wojewódzkiej nr 501 mają być przerzucone dwa mosty zwodzone, których zadaniem jest zapewnić samochodom nieprzerwaną możliwość przejazdu między oboma brzegami.

Z propozycją budowy kanału wystąpił w 1945 roku Eugeniusz Kwiatkowski, przedwojenny wicepremier, bezpośrednio po II wojnie światowej Delegat Rządu dla spraw Wybrzeża.

Decyzja o realizacji tego projektu została ogłoszona przez premiera Jarosława Kaczyńskiego 10 listopada 2006 w Elblągu, tuż przed wyborami samorządowymi, jako efekt rozmów z tamtejszymi aktywistami.

LĄDOWA PRZEPRAWA STATKÓW MORSKICH ŁĄCZĄCYCH ZALEW WIŚLANY Z ZATOKĄ GDAŃSKĄ – BEZ PRZEKOPU MIERZEI WIŚLANEJ, WEDŁUG KONCEPCJI „SAJMOR”

Biuro Projektów Ochrony Środowiska „SAJMOR” w 2008 r. opracowało studium dotyczące kanału przez Mierzę Wiślaną. Studium to przesłano do Urzędu Morskiego w 2008 r. W latach następnych weryfikowano i uzupełniano jego treść. Zmieniono też jego tytuł „Koncepcja transportu statków przez Mierzę Wiślaną łączącego Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – bez przekopu Mierzei” (rok 2015). Koncepcja lądowego transportowania statków wzorowana w dużej mierze na innych systemach lądowego transportowania statków, w tym: 1 – na Kanale Ostródzko-Elbląskim (rys. 4), 2 – na Kanale Brukselskim (rys. 5), 3 – na urządzeniach typu wieloosiowa platforma do transportowania statków (rys. 6). Na ilustracjach pokazano statek towarowy oraz statek pasażerski na wieloosiowej platformie (rys. 7 i 8).

Lokalizacja przejścia lądowego nie jest tak istotna, jak w przypadku kanału. Należy wybrać rozwiązanie jak najmniej zmieniające środowisko. Przejście to również powinno znajdować się w miejscu jak najbardziej oddalonym od siedlisk: ptaków, zwierząt, roślinności prawnie chronionej,



Rys. 3. Kanał żeglugowy Nowy Świat na Mierzei Wiślanej – projekt połączenia drogą morską Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską w obrębie terytorium Polski, mający na celu skrócenie, pogłębienie i uproszczenie morskiego szlaku na Bałtyk [Projekt...]



Rys. 4. Przeważanie statków na Kanale Elbląskim, pochylnie na kanale Elbląg – Ostróda [Pochylnie...]



Rys. 5. Przeważanie statków na kanale Brukselskim – Charleroi. Pochylnia Ronqieres. Podnośnik statków. Statek podnoszony w basenie równoległym windą pochyłą – wciągarką torową [Pochylnia Ronqieres...]



Rys. 6. Wieloosiowa platforma do transportu statków firmy Scheuerle Fahrzeugfabrik GmbH [Wieloosiowa platforma...]



Rys. 7. Transport statku towarowego na wieloosiowej platformie [Transport statku towarowego...]



Rys. 8. Transport statku pasażerskiego na wieloosiowej platformie samojezdnej [Transport statku pasażerskiego...]

oddalonym od miejsc tarła i przebywania ryb, w miejscu przewężenia mierzei, oraz w pobliżu wejścia do rzeki Elbląg. Istotne jest ukształtowanie terenu, mierzeja posiada kilkumetrowej wysokości wydmy. Przejście lądowe należałoby tak umiejscowić, żeby droga jezdna była o łagodnym nachyleniu, być może nawet pozioma, aby nie trzeba było wykonywać przekopu na wydmi. Usytuowana na poziomie nieznacznie wyższym od poziomu morza, aby łatwiejsze było wydokowanie platformy ze statkiem i wjazd platformy z doku na drogę lądową. W przeciwnym wypadku trzeba będzie stosować dodatkowe urządzenia dostosowujące poziomy, rampy wjazdowe lub nawet zamiast doku stosować śluzy, co znacznie podroży koszty rozwiązania.

Wpływ transportu lądowego wg koncepcji Sajmor na środowisko przyrodnicze będzie nieporównywalnie mniejszy niż przekopu Mierzei Wiślanej.

Negatywny wpływ przekopu Mierzei Wiślanej na środowisko przyrodnicze był przedmiotem wielostronnych badań naukowych i kontrowersyjnych ocen specjalistycznych oraz ocen społecznych, między innymi:

1. Prognoza oddziaływania na środowisko programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” opracowana przez Urząd Morski w Gdyni (w 2015 r.) pod redakcją dr inż. Zbigniewa Pawelca z wykorzystaniem następujących dokumentów:
 - Prognoza oddziaływania na środowisko Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, lipiec 2015 r.

- Koreferat do programu oddziaływania na środowisko Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”,
- Raport ewaluacyjny Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”,
- Inwentaryzacja przyrodnicza czterech odcinków Mierzei Wiślanej – terenów lokalizacji kanału żeglugowego,
- Raport o oddziaływaniu na środowisko przyrodnicze „Przebudowa wejścia do Portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego.

2. Stanowisko Polskiego Komitetu Ekologicznego w sprawie programu pt. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” poparte przez kluczowe organizacje ekologiczne, przesłana Markowi Gróbczykowi, Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Oto najistotniejsze krytyczne uwagi stanowiska Polskiego Komitetu Ekologicznego:

- Prognoza oddziaływania na środowisko Programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” (z roku 2012) wykazała szereg znaczących, negatywnych skutków w środowisku realizacji programu oraz jego niezgodność z polskim prawem ochrony środowiska nawiązującym do prawa Unii Europejskiej. W podsumowaniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zarekomendowano odstąpienie od realizacji Programu.

- Prognoza (lipiec 2012) została przekształcona w części wynikowej przez zamawiającego (Urząd Morski w Gdyni). Spowodowało to protest autorów Prognozy szeroko opisany w prasie ogólnopolskiej i regionalnej.
- W 2014 r. przygotowano kolejną aktualizację rządowego Programu, w którym przedstawiono oprócz dotychczasowych uzasadnień nt. pozornych korzyści gospodarczych i społecznych realizacji Programu.
- Do zaktualizowanego Programu (styczeń 2014) Urząd Morski w Gdyni sporządził „nową” (trzecią) wersję Prognozy (styczeń 2015).
- 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.

Proponowane w Programie przedsięwzięcia położone są w rejonie szczególnie wartościowym i wrażliwym przyrodniczo, w zasięgu:

- Obszaru Natura 2000 PLH 280007 – Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana,
- Obszaru Natura 2000 PLB 280010 – Zalew Wiślany,
- Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana i w otoczeniu wielu innych form ochrony przyrody, w tym rezerwatu Zatoka Elbląska.

Wnioski:

- a) Program z roku 2014 jest niezgodny z polskim i unijnym prawem ochrony środowiska, a także nie spełnia zasad zrównoważonego rozwoju, zapisanej w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.
- b) Negatywnych skutków realizacji Programu w środowisku nie można skutecznie zminimalizować, ani skompensować.
- c) Realizację celów gospodarczych i społecznych Programu można osiągnąć przez rewitalizację istniejących, śródlądowych dróg wodnych, łączących Elbląg z Gdańskiem i Zatoką Gdańską.

Znamienna jest treść rozmowy Tadeusza Chudzyńskiego ze Stanisławem Kochanowskim – wójtem gminy Sztutowo pt. „Mniej polityki przy planach kanału przez mierzeję” [Mniej polityki ... 2016]: „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślana wydaje się przyspieszać... Wszystkie najnowsze informacje na temat budowy kanału, te w mediach, czy padające ze stro-

ny ministerstwa czy Urzędu Morskiego są bardzo optymistyczne. Ja oczywiście nadal kibicuję temu projektowi i jak najszybszy termin budowy cieszy. Spójrzmy jednak w taki sposób - mówi się o dacie zakończenia budowy w 2021 roku. To za niecałe pięć lat, dokładnie 4 lata i 10 miesięcy. Tymczasem brakuje jeszcze wielu dokumentów, procedury dotyczące budowy są wciąż w sferze formalnej. Odbывают się konsultacje, które pokazały, że nadal jest wiele niewiadomych. Wciąż są mieszkańcy nieprzekonani do inwestycji, na których życie kanał będzie miał wpływ. W sferze ekonomicznej część wyliczeń wskazuje, że budowa powinna spłacić się w 25 lat, inne że 40, a nawet 50 lat.

– Trudno Panu uwierzyć w termin rozpoczęcia prac w 2018 i zakończenia w 2021?

– Trochę tak, zwłaszcza że projekt ten staje się coraz bardziej polityczny. Ja od dawna powtarzam, że upolitycznienie budowy kanału przez Mierzeję Wiślana szkodzi całej tej idei, rozmywa jej sens. To pomysł rozwojowy, gospodarczy, powinien być pokazywany poprzez dobre wyliczenia, argumenty, rozwiązania projektowe, oferty dla przedsiębiorców, kontrakty. Na razie tak nie jest.

Taki projekt musi być przygotowany perfekcyjnie, a pośpiech jest niewskazany. Uważam, że lepiej byłoby poinformować w odpowiednim czasie np. o tym, że rozpoczyna się przetarg na opracowanie projektu technicznego kanału. Wtedy można by przyjąć orientacyjnie termin rozpoczęcia i zakończenia prac.

– Mówił Pan wielokrotnie, że kanał spowoduje rozwój gospodarczy regionu.

– Kanał wpłynie na rozwój turystyki na akwenie Zalewu Wiślanego, zapewni miejsca pracy w gminie Sztutowo i całym powiecie nowodworskim. Jak już mówiłem, kibicuję budowie kanału przez mierzeję. Wypada wierzyć, że rząd wie co robi, w tej sprawie.

– Miejsce budowy kanału jest ustalone. To Nowy Świat w gminie Sztutowo, między miejscowościami Skowronki a Przebrno.

– Zgadza się, nie ma tam żadnych domów, nikt w tej części Mierzei Wiślanej nie zamieszkuje. To miejsce jedynie gospodarki leśnej. Planowane instalacje nie będą nikomu wadzić, nie będzie żadnych wysiedleń. Sprawę ułatwi fakt, że większość tych terenów należy do Skarbu Państwa. W miejscu planowanego kanału rzeczywiście nikt nie mieszka, choć pewne części instalacji, np. mostu zwodzonego, będą powstawać w pobliżu domów w Skowronkach. Mówiło się też

o budowie tunelu pod kanałem. Z tunelu chyba już zrezygnowano, a o sposobie komunikacji nad kanałem przez mierzeję też jeszcze niewiele wiadomo, jest zarys, ale bez projektu. To pokazuje, że jest jeszcze wiele niewiadomych”.

Tygodnik Polityka w nr 27, 2016 r. opublikował artykuł Ryszarda Sochy pt. „Port jak fort, Czy Jarosław Kaczyński zostanie Eugeniuszem Kwiatkowskim Elbląga?”. W artykule przedstawiono zarys genezy i rozwoju koncepcji budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską z przekopem Mierzei Wiślanej; przywołując Eugeniusza Kwiatkowskiego (pomysłodawca koncepcji) i prof. Tadeusza Jednoręba (kontynuatora odnośnej koncepcji).

Główna treść artykułu nie dotyczy naukowo-technicznych, przyrodniczych i ekonomicznych uwarunkowań lecz koncentruje się na zabiegach polityków różnych opcji „Polityczni kopacze prześcigali się w happeningach, które dawały medialne pięć minut” [Socha 2016]. W 2005 r. posłanka Elżbieta Gelert (PO) na nabrzeżu portowym w Kątach Rybackich wzniosła pomnik przekopu w postaci łopaty wbitej w ziemię, z przesłaniem: konieczny, możliwy, potrzebny. Było to za pierwszych rządów PiS, gdy Rosjanie wstrzymali żeglugę polskich statków przez Cieśninę Pilawską. Rząd Jarosława Kaczyńskiego pomachał wtedy szabelką, wpisując przekop na listę projektów strategicznych. W listopadzie 2007 r. na ostatnim posiedzeniu Rząd podjął formalną decyzję o przekopie. Potem już nie było w Elblągu kampanii wyborczej bez przekopu. W 2013 r. słowa prezesa pomogły zostać prezydentem miasta Jerzemu Wilkowi z PiS. W kwietniu 2014 r. prezes Kaczyński przybył z Karolem Karskim, działaczem PiS z okręgu warmińsko-mazursko-podlaskiego. Obaj panowie skupili się na przekopie. Prezes mówił: „to przedsięwzięcie nietrudne, już zaplanowane, gotowe, ale Donald Tusk się go przestraszył, nie chciał narazić się Putinowi”. Przed wyborami samorządowymi w 2014 r. Jerzy Wilk też skupił się na przekopie. Zabiegając o reelekcję na fotel prezydenta miasta, urządził happening „edukacyjny” dla dzieci – „Przekop z Tatą Mierzeję”, „Wykop z Mamą Wiatrak”. W 2013 r. J. Kaczyński zapowiadał w Elblągu drugą Gdynię, wtedy D. Tusk, jeszcze w roli premiera, uznał projekt za „polityczny trik, zamierzenie o wątpliwym sensie ekonomicznym”. Treść artykułu R. Sochy jest bardzo interesująca, ale wynika z niej, że nie potrzeby gospodarcze, ekologiczne

i społeczne lecz wymogi polityczne mają rangę nadrzędną, niezależnie od politycznej opcji władzy w kraju.

Specjaliści wielu dziedzin nauki i techniki oraz społeczności lokalne – oponenci budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską wyrażają zastrzeżenia i wątpliwości, między innymi:

- Nie ma przekonujących argumentów do opłacalności wykonania przekopu. Inwestycja wymagać będzie corocznych nakładów na utrzymanie toru wodnego i jego pogłębianie. Do tego konieczność spełnienia szeregu wymagań dotyczących utrzymania walorów przyrodniczych Zalewu (np. znalezienia bezpiecznego miejsca dla urobku i jego transport, prowadzenie prac w określonych okresach roku) znacznie podroży inwestycję (prawdopodobnie 3-4 razy zostaną przekroczone obecnie zakładane koszty). Również rola przekopu dla rozwoju turystyki jest przez zwolenników przekopu przeceniana.
- Obawa o ciągłość Mierzei Wiślanej po wykopaniu przekopu – analogicznie do kłopotów Mierzei Helskiej po zbudowaniu portu we Władysławowie. Ratowanie Mierzei Helskiej wymaga corocznych, kosztownych prac (3 mln zł w 2007 r.).
- Konieczność wykopania kanału żeglugowego o głębokości przekraczającej obecne maksymalne głębokości w Zalewie istotnie zmieni chronione, wrażliwe siedlisko dna Zalewu (planowany Specjalny Obszar Ochrony Siedliska Natura 2000, chronione siedlisko priorytetowe). Pojawią się nowe nisze ekologiczne, które dzięki dodatkowemu połączeniu z głęboką Zatoką Gdańską będą zasiedlane przez obce, ekspansywne gatunki (np. babkę byczą), zmieni się skład gatunkowy ryb i zmniejszy się (o kilkanaście km²) powierzchnia miejsc dających możliwość rozrodu ryb ważnych gospodarczo (głównie sandacza i śledzia).
- Konieczność składowania w Zatoce urobku ziemnego z pogłębienia kanału żeglugowego. Prace pogłębiające realizowane w przeszłości na tym akwenu prowadziły do szeregu poważnych zniszczeń tarlisk ryb i kolonii ptaków.
- Zmiany w składzie gatunkowym ryb oraz wzmożony ruch statków na spokojnej dotąd, zachodniej części Zalewu Wiślanego, negatywnie wpłynę na zimujące ptaki wodne, do ochrony których ustanowiono Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000.

- Zwiększone zagrożenie powodziowe i ryzyko dla wędrujących i plażujących ludzi, z racji destrukcyjnego oddziaływania fal wzbudzanych przez duże statki na płytkim, zamkniętym akwenie (przyspieszona erozja brzegów).
- Przeciwni pomysłowi są samorządowcy i mieszkańcy Krynicy Morskiej, leżącej prawie na samym końcu Mierzei obawiając się, że przekop może spowodować spadek zainteresowania turystów przyjazdem do tego morskiego kurortu.
- Przeciwni są również niektórzy mieszkańcy Kątów Rybackich i Skowronek, obok których ma powstać przekop, z powodu przewidywanego zanieczyszczenia wody zarówno w Zatoce Gdańskiej jak i w Zalewie Wiślanym oraz hałasu wywołanego natężonym ruchem statków, co bezpośrednio wpłynie na czystość plaż oraz spadek zainteresowania wypoczynkiem w tym rejonie.
- Zalew Wiślany zamarza średnio na 4 miesiące w roku. Utrzymanie toru wodnego w miesiącach zimowych wymagać będzie dodatkowych kosztów.

WNIOSKI

1. Wyniki wielodyscyplinowych badań i projektowania drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską z przekopem Mierzei Wiślanej wraz z uchwałą Rady Ministrów o programie „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, w tym przekop Mierzei Wiślanej dowodzą determinacji Rządu Polskiego w tej sprawie.
2. Duża kontrowersyjność budowy przekopu, głównie ze względu na wielorakie formy degradacji środowiska lądowego i wodnego oraz daleko idące obawy społeczności lokalnej.
3. Obszary Natura 2000 i Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana kolidują z polskimi przepisami prawa o ochronie środowiska, obszary Natura 2000 wymagają uzgodnienia z Komisją Europejską – wynika to przepisowo z nadrzędności interesu publicznego.
4. Niewątpliwą wadą koncepcji budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską jest brak porównawczego (alternatywnego) wariantu łączenia Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską.
5. Należy rozważyć proponowany wariant lądowego transportowania statków przez Mierzeję Wiślaną, bez przekopu Mierzei, ponieważ jest mniej kolizyjny z wymogami prawa ochrony środowiska i społeczności lokalnej.
6. Koncepcję transportowania statków przez Mierzeję Wiślaną, łączącego Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską bez przekopu Mierzei Wiślanej przedłożono Urzędowi Morskiemu w Gdyni w celu uwzględnienia w projektowaniu budowy drogi żeglownej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – bez przekopu Mierzei Wiślanej.

LITERATURA CYTOWANA

1. Mniej polityki przy planach kanału przez mierzeję. Dziennik Bałtycki z dnia 28 lutego 2016 r., <http://www.dziennikbaaltycki.pl/wiadomosci/nowy-dwor-gdanski/a/mniej-polityki-przy-planach-kanału-przez-mierzeje-rozmowa,9437856/>
2. Pochylnia Ronqieres, https://www.google.pl/search?q=Przeprawa+statk%C3%B3w+na+kanale+Brukselskim&client=firefox-b&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiEhZjf55DOAhXqAMAKHVgjC1AQ_AUICSgC&biw=1680&bih=917#tbm=isch&q=Charleroi+Ronqieres.+&imgcr=vTRlxXvzOjqYOM%3A
3. Pochylnie na kanale Elbląg–Ostróda, platformy kolejowe, https://www.google.pl/search?q=Transport+statku+na+Kanał+Elbląg+Ostróda&client=firefox-b&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj96dL_5JDOAhXCL8AKHZmpD9QQ_AUICSgC&biw=1680&bih=917#imgcr=ChKXzJO9JD4rXM%3A
4. Prognoza programu wieloletniego pt. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” Tom III, 2015, http://www.umgd.gov.pl/wp-content/uploads/2015/01/TI_Prognoza_Droga_wodna-2015-streszczenie-rev-2.pdf
5. Program wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, 2016, <https://www.premier.gov.pl/wydarzenia/decyzje-rzadu/uchwala-w-sprawie-ustanowienia-programu-wieloletniego-pod-nazwa-budowa-0.html>
6. Projekt połączenia drogą morską Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską, https://pl.wikipedia.org/wiki/Kana%C5%82_%C5%BCeglugowy_na_Mierzei_Wi%C5%9Blanej
7. Przeprawa przez Mierzeję Wiślaną, <http://czaspomorza.pl/wp-content/uploads/2016/05/kanał-mierzeja-fot-MGMiZS-400x266.jpg>
8. Socha R. 2016. Port jak fort, Czy Jarosław Kaczyński zostanie Eugeniuszem Kwiatkowskim Elbląga? Tygodnik Polityka, nr 27.
9. Stanowisko Polskiego Klubu Ekologicznego w

- sprawie programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, 2012, http://www.greenpeace.org/poland/PageFiles/725944/ stanowisko_PKE_MierzejaWislana.pdf
10. Transport statku pasażerskiego na wieloosiowej platformie samojezdnej, https://www.google.pl/search?q=Mierzeja+Scheuerle.+Wieloosiowa+platforma+do+transportu+statk%C3%B3w&client=firefox-b&biw=1680&bih=917&source=lnms&tbs=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiM-tXW6pDOAhWFOsAKHZECBmgQ_AUIBigB#tbs=isch&tbs=rimg%3ACR14tzrvUIF0IjgW4NrTsju3STKHw26G67tCK5mB0JsbTWCcbPaSj0HDRNt2GJyI-BVTluQuPjHCj2IbRvjEzZ2anioSCRbg2tOyO7dJEdgwwbHUmjrKhIJMofDbobru0IR4IIQ3GVvUhgqEgkrmYHQmxtNYBGbX51RaavPECoSCZxs9pKPQcNEESjoGbpXUoMtKhIJ23YYnIj4FVMRrOSbrtirtL4qEgmW5C4-McKPYhFLTEq0QKZnsioSCRtG-MTNnZqeEZMmIHred7K5&q=Scheuerle&imgc=11x7y-KyOe92yM%3A
 11. Transport statku towarowego na wieloosiowej platformie, https://www.google.pl/search?q=Mierzeja+Scheuerle.+Wieloosiowa+platforma+do+transportu+statk%C3%B3w&client=firefox-b&biw=1680&bih=917&source=lnms&tbs=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiM-tXW6pDOAhWFOsAKHZECBmgQ_AUIBigB#tbs=isch&tbs=rimg%3ACR14tzrvUIF0IjgW4NrTsju3STKHw26G67tCK5mB0JsbTWCcbPaSj0HDRNt2GJyI-BVTluQuPjHCj2IbRvjEzZ2anioSCRbg2tOyO7dJEdgwwbHUmjrKhIJMofDbobru0IR4IIQ3GVvUhgqEgkrmYHQmxtNYBGbX51RaavPECoSCZxs9pKPQcNEESjoGbpXUoMtKhIJ23YYnIj4FVMRrOSbrtirtL4qEgmW5C4-McKPYhFLTEq0QKZnsioSCRtG-MTNnZqeEZMmIHred7K5&q=Scheuerle&imgc=UGQVYkY2Q1pBaM%3A
 12. Warianty lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślana i toru wodnego do Elbląga, <http://geoinzynieria.inzynieria.com/cat/19/art/37298/negatywne-skutki-przekopu-mierzei-wislanej>
 13. Wieloosiowa platforma do transportu statków, https://www.google.pl/search?q=Mierzeja+Scheuerle.+Wieloosiowa+platforma+do+transportu+statk%C3%B3w&client=firefox-b&biw=1680&bih=917&source=lnms&tbs=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiM-tXW6pDOAhWFOsAKHZECBmgQ_AUIBigB#tbs=isch&q=Scheuerle&imgdii=B-jmp7KQMkpglM%3A%3BB-jmp7KQMkpglM%3A%3B7X4nStatb11yxM%3A&imgc=B-jmp7KQMkpglM%3A
- ### Literatura uzupełniająca
14. Abucewicz U. Wara od naszej Mierzei. Tygodnik Przegląd z dnia 29.07.2013 r., <http://www.tygodnikprzeglad.pl/wara-od-naszej-mierzei/>
 15. Katka K. Cała prawda o przekopaniu Mierzei Wiślanej. „Szkodliwa dla środowiska i nieopłacalna dla Polski”. Gazeta Wyborcza z dnia 21.10.2013 r., http://wyborcza.pl/1,75400,14801041,Cala_prawda_o_przekopaniu_Mierzei_Wislanej___Szkodliwa.html
 16. Naskręt M. Prokuratura bada przygotowanie do przekopu Mierzei Wiślanej. Portal trójmiasto.pl z dnia 16.05.2016 r., <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Prokuratura-bada-przygotowanie-do-przekopu-Mierzei-Wislanej-n101615.html>
 17. Słomczyński T. O ptakach, którym niestraszne koparki, czyli przekopana ekologia Mierzei Wiślanej. Dziennik Bałtycki z dnia 28.08.2014 r., <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/3555319,o-ptakach-ktorym-niestraszne-koparki-czyli-przekopana-ekologia-mierzei-wislanej-zdjecia,id,t.html>
 18. Słomczyński T. Przekop Mierzei Wiślanej budzi wątpliwości ekologów. Dziennik Bałtycki z dnia 19.01.2016 r., <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/9302267,przekop-mierzei-wislanej-budzi-watpliwosci-ekologow,id,t.html>
 19. Strona producenta platform transportowych: www.goldhofer.de