

Opinia do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”

1. Niniejsza opinia dotyczy inwestycji polegającej na budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się m.in. budowę kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej, toru wodnego, a także sztucznych wysp (pola refulacyjnego na Zalewie Wiślanym oraz wysp na Zatoce Elbląskiej). Całkowita długość toru ma wynieść ponad 22 km, z czego ok. 10 km stanowić będzie tor wodny na Zalewie Wiślanym, kolejne ok. 10 km - tor wodny na rzece Elbląg i nieco ponad 2 km - odcinek stanowiska postojowego, śluzy i portu zewnętrznego. Szerokość toru wodnego w zależności od miejsca wynosić będzie 60 m lub 120 m, a głębokość do 6,5 m.

Planowane przedsięwzięcie realizowane ma być na obszarach cennych przyrodniczo, objętych prawnymi formami ochrony przyrody, w tym w granicach Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana”, obszarów Natura 2000 oraz rezerwatu przyrody. Ponadto inwestycja ingerować będzie w pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 501.

Jak stwierdzono w przedłożonej dokumentacji celem budowy kanału żeglugowego jest „umożliwienie żeglugi pomiędzy Elblągiem a Zatoką Gdańską najkrótszą drogą”. Przyjęcie takiego kryterium, z punktu widzenia negatywnych konsekwencji, budzi poważne wątpliwości.

2. Wraz ze złożonym do Zarządu Województwa Pomorskiego wnioskiem o wyrażenie opinii do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej, przedłożono wyłącznie część *Projektu Budowlanego*, tj. *Tom I. Projekt zagospodarowania terenu*. Ze spisu dokumentacji wynika natomiast, że na *Projekt Budowlany* składa się łącznie 16 tomów. Przedłożone dokumenty nie zawierają informacji, o których mowa w art. 4 ust. 1 *ustawy z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (zwaną dalej ustawą „przekopową”), natomiast w zdecydowanej większości przedstawiają parametry techniczne infrastruktury w stanie istniejącym i projektowanym (docelowym). Tut. Organowi w toku przedmiotowego postępowania nie przedstawiono informacji odnoszących się m.in. do podstaw strategicznych i ekonomicznych realizacji drogi wodnej czy zasięgu jej oddziaływania, które to informacje determinują zasadność (ekonomiczną, środowiskową i społeczną) realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym niniejsza opinia została sformułowana wyłącznie na podstawie posiadanych informacji oraz przedłożonych materiałów, a pełna ocena planowanej inwestycji i jej oddziaływania nie była możliwa.

3. Poważne wątpliwości budzi wystąpienie o wydanie opinii przed uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (zwanej dalej decyzją środowiskową). Wszakże w ustawie „przekopowej” nie wskazuje się na konieczność uzyskania decyzji środowiskowej przed wyrażeniem opinii przez organy wskazane w art. 4 ust. 6 ww. ustawy, jednak kolejność taka wydaje się być zasadna i logiczna.

Zgodnie z art. 71 i 82 ust. 1 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* decyzja środowiskowa określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, w szczególności m.in. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia, a także istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych. Postępowanie w sprawie wydania

ww. decyzji dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostało wszczęte w lipcu 2017 r., a następnie w sierpniu 2017 r. zawieszono. Do dnia wydania niniejszej opinii postępowanie administracyjne nie zostało zakończone, a decyzja środowiskowa nie została wydana. Tym samym można stwierdzić, że na ten moment nie ma decyzji administracyjnej, która ostatecznie określałaby lokalizację kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, przebieg toru wodnego czy lokalizację sztucznych wysp. Tym samym dyskusyjne jest przedkładanie Zarządowi Województwa Pomorskiego *Projektu budowlanego (Tom I Projekt zagospodarowania terenu)*, w którym w sposób jednoznaczny, jednak bez podstaw w wydanej decyzji środowiskowej, wskazano lokalizację planowanego przedsięwzięcia. W ocenie tut. Organu winno się to odbyć dopiero po uzyskaniu ww. decyzji, tym bardziej, że w toku postępowania dotyczącego oceny oddziaływania na środowisko może nastąpić zmiana pierwotnych, zaprezentowanych w przedłożonej dokumentacji, założeń projektowych.

4. Poważne zastrzeżenia budzą podstawy ekonomiczne budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Na podstawie posiadanych opracowań i analiz dla tej inwestycji (w szczególności *Aktualizacji Studium Wykonalności dla Programu Wieloletniego pn. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (2013 r.), *Analizy społeczno-ekonomicznej wpływu programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na gminy nadzalewowe* (2015 r.) czy *Memorandum w sprawie alternatywnej drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (2016 r.)) nie można stwierdzić, by potrzeba jej realizacji została w pełni i jednoznacznie uzasadniona.

Analiza kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych budzi wiele wątpliwości, w ocenie ekspertów jest niepełna oraz zawiera szereg błędów metodologicznych. W ich ocenie koszty budowy i późniejszej eksploatacji drogi wodnej zostały niedoszacowane, natomiast założenia odnoszące się do korzyści z jej budowy przyjęto z nadmiernym optymizmem. To sprawia, że decyzja o budowie tej inwestycji została oparta na niewiarygodnych przesłankach, a negatywne konsekwencje tego faktu będą odczuwane w długiej perspektywie czasu. Zarząd Województwa Pomorskiego podziela te obawy. Z tego względu zawieranie w *Projekcie Budowlanym* stanowczych stwierdzeń, że budowa kanału „przyczyni się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego oraz żeglarstwa i turystyki na Zalewie Wiślanym” i „wpłynie korzystnie na rozwój gospodarczy portu Elbląg i miasta Elbląg” nie wydaje się mieć podstaw w przeprowadzonych dotychczas analizach. Dodatkowo, bazując na treści obowiązującej *Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Elblągu* (2015 r.) można wyrażać obawy, czy port w Elblągu będzie gotowy na skonsumowanie prezentowanych w ww. dokumentacji korzyści płynących z budowy drogi wodnej (z uwagi m.in. na nabrzeża o maksymalnej głębokości 3,7 m, tor wodny o głębokości w przedziale od 2,4 do 3,5 m oraz brak informacji o planowanych pracach modernizacyjnych).

5. W dokumentach strategicznych Samorządu Województwa Pomorskiego nie przewiduje się budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską za pośrednictwem przekopu Mierzei Wiślanej. Zgodnie z obowiązującym *Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* (PZPWP), przyjętym Uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29.12.2016 r., poprawa powiązań portu w Elblągu ma się odbywać poprzez zmodernizowane drogi wodne śródlądowe, w tym przez Szkarpawę i Wisłę. Także w obowiązującej *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, przyjętej Uchwałą Nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24.09.2012 r., nie przewiduje się realizacji ww. przedsięwzięcia.

Warto też podkreślić, że połączenie śródlądowymi drogami wodnymi Portu w Elblągu z portami w Gdańsku i Gdyni przewiduje podpisane w 2017 r. Porozumienie AGN, które zakłada pogłębienie MDW E-70 do co najmniej IV klasy żeglowności (min. do 2,8 m).

Mając na uwadze powyższe zastrzeżenia, jak również uwzględniając wskazane w kolejnych punktach niniejszej opinii wątpliwości, Zarząd Województwa Pomorskiego opiniuje negatywnie planowane do realizacji przedsięwzięcie polegające na budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską w wariantcie wskazanym w przedłożonym wniosku.

6. Zawarte w dokumentacji zapisy odnoszące się do zagadnień przyrodniczych wymagają weryfikacji. W treści błędnie opisano występujące gatunki. Przykładowo w *Rozdz. 2.4. Charakterystyka zieleni istniejącej* - w strefie brzegowej Zalewu nie dominuje pałka wąskolistna, lecz trzcina pospolita; zabrakło informacji o płatach tzw. oczeretów oraz punktowym występowaniu ziołorośli, zwłaszcza welonowych. W tekście zamiennie w sposób nieprawidłowy stosowane są pojęcia „runo leśne” oraz „ściółka”, dodatkowo każdorazowo podany jest błędny opis ich elementów składowych; brakuje poprawnej informacji o charakterze lokalnych lasów; w terenie wydmyowym nie występują pagórki i doliny, lecz „wydmy”. Ponadto wskazane w *Rozdz. 3.2.4. Ochrona przyrody* „formy ochrony przyrody” (w sytuacji wskazania w nim korytarza ekologicznego Nogat) powinny zostać uzupełnione o wskazany w PZPWP Nadzalewowo-mierzejowy ponadregionalny korytarz ekologiczny, w granicach którego przewiduje się realizację inwestycji.

Dodatkowo zastrzeżenia dotyczą treści *Rozdz. 4.5. Projektowana zieleni*. Zawarte w nim zapisy są nieprecyzyjne, przykładowo brak jest informacji o gatunkach, które zamierza się wprowadzić w ramach tworzenia nowej zieleni niskiej, średniej i wysokiej. Planowane do nasadzeń gatunki winny uwzględnić charakter miejsca oraz uwarunkowania przyrodnicze i krajobrazowe. Z tego względu realizacja koncepcji zieleni w części odmorskiej, gdzie planuje się wprowadzenie „miękkich, falowanych układów przestrzennych”, czy „podniesienie estetyki w okresie jesienno-zimowym” przez zastosowanie nieokreślonych gatunkowo krzewów zimozielonych budzi poważne wątpliwości.

7. Poważne obawy dotyczą także planowanej budowy wyspy – pola refulacyjnego na Zalewie Wiślanym. Tworzenie dużej, o wymiarach 1,9 km x 1,2 km i powierzchni ok. 180 ha, sztucznej wyspy w odległości zaledwie 1,65 km od brzegu Mierzei Wiślanej na wysokości Przebrna ma stanowić metodę zagospodarowania refulatu. W tym miejscu trzeba podkreślić, że Zalew Wiślany jest akwenem bez naturalnych wysp. Jest to też płat chronionego siedliska przyrodniczego 1150 Laguny przybrzeżne, priorytetowego w sieci Natura 2000. Wprowadzenie nowego elementu o znacznej wielkości, prawdopodobnie nieprzyjaznego faunie i florze (wyspa zaplanowana jest jako pole refulacyjne zarówno na etapie budowy, jak i użytkowania toru wodnego) spowoduje, w żaden racjonalny sposób nieskompensowane, zmniejszenie powierzchni chronionego siedliska przyrodniczego 1150, a także zmianę krajobrazu i panoramy widokowej z obu naprzeciwległych brzegów Zalewu. Co więcej stały dopływ materiału w trakcie użytkowania toru wodnego będzie powodował wzrost wysokości wyspy. W przedłożonej dokumentacji nie zawarto na ten temat żadnych informacji.

Także koncepcja budowy wysp na Zatoce Elbląskiej budzi zastrzeżenia, tym bardziej że mają one być zlokalizowane na obszarze rezerwatu Zatoka Elbląska, dla którego nie ustanowiono (wbrew temu, co stwierdzono w przedłożonej dokumentacji) planu ochrony. Budowa wysp (czy będą to wyspy z refulatu?), konstrukcja umocnienia, ich wymiary oraz rodzaj pokrycia roślinnością nie zostały dostatecznie opisane lub budzą wątpliwości (np. konstrukcja z prefabrykatów z drewnianych skrzyń).

Przedłożona dokumentacja, z racji braku szczegółowych informacji, nie rozwiewa także wątpliwości związanych z pracami czerpalnymi oraz tym, jakie będą one miały wpływ na krajobraz wybrzeża.

8. Zwraca się uwagę, że obszar Mierzei Wiślanej nie posiada naturalnej ochrony użytkowego poziomu słodkich wód podziemnych przed negatywnym oddziaływaniem antropopresji. Zasoby wód użytkowych Mierzei są ograniczone oraz zagrożone ascencją wód słonych z Zatoki Gdańskiej, z którymi to wodami znajdują się w równowadze. Zakłócenie istniejącej

równowagi hydraulicznej dla soczewy wód słodkich będzie mieć negatywne konsekwencje dla jakości wód słodkich poziomu użytkowego. Mimo tego przedstawione w przedłożonej dokumentacji rozwiązania nie określają sposobu zabezpieczenia użytkowego poziomu wód przed negatywnym wpływem wód słonych na etapie realizacji inwestycji oraz podczas użytkowania drogi. Nie zaprojektowano także koniecznego monitoringu jakościowego wód użytkowych na Mierzei w obszarze lokalizacji inwestycji.

9. Wątpliwości budzi to, na ile projektowane falochrony dla portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej (szczególnie falochron wschodni o długości ponad 1 km), ale też pozostały układ projektowanych umocnień brzegowych i konstrukcji, wpłyną na rozchodzenia fal, a także czy i na ile wywołają ewentualne zaburzenia w transporcie i deponowaniu rumowiska w bliskim i dalszym sąsiedztwie planowanej inwestycji. Lektura dokumentacji nie rozwiewa ww. wątpliwości.

Przedmiotowa inwestycja winna uwzględniać konieczność zapewnienia dostępu do dotychczas zrealizowanych inwestycji z zakresu turystyki wodnej (w tym przystani położonych w Nadbrzeżu, Jagodnej, Kamionku Wielkim). Przyjęte rozwiązania powinny umożliwiać m.in. żeglugę nocną (zastosowanie pław świetlnych), a także korzystanie z drogi wodnej przez jachty morskie (żaglowce), zazwyczaj zaopatrzone w maszty stałe o dużej wysokości, na przykład poprzez budowę mostu zwodzonego w Nowakowie czy likwidację linii elektroenergetycznej nad rzeką Elbląg.

Ponadto w przypadku realizacji przedmiotowej inwestycji warte rozważenia byłoby uwzględnienie rozwiązań, które w przyszłości pozwoliłyby na adaptację części nabrzeży portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej dla potrzeb mariny.

10. Część przyjętych w projekcie rozwiązań w sposób istotny może wpływać na możliwość zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników drogi wojewódzkiej nr 501. Szczególnie dotyczy to braku założeń do systemu informowania uczestników ruchu i sterowania przejezdnością układu drogowego, braku niektórych urządzeń bezpieczeństwa ruchu (np. barier czy wygradzeń dla pieszych i rowerzystów), czy braku wskazania miejsc przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów.

Ponadto przedłożona dokumentacja nie zawiera zapisów pozwalających zweryfikować czy ruch na drodze wojewódzkiej nr 501 w czasie pracy wrót służy faktycznie będzie prowadzony w sposób ciągły. Z punktu widzenia charakteru turystycznego Mierzei Wiślanej oraz uwarunkowań komunikacyjnych płynne prowadzenie ruchu kołowego jest w tym obszarze kluczowe.

Zgodnie z zapisami PZPWP przy planowaniu rozwiązań transportowych strefy przybrzeżnej, zwłaszcza na obszarach mierzejowych konieczne jest uwzględnienie sezonowego wzrostu natężenia ruchu oraz możliwości rozwoju systemów komunikacji alternatywnej, w tym transportu zbiorowego (*Zasada 4.2.13.*). Planowana inwestycja w żaden sposób nie odnosi się do jej wpływu na funkcjonowanie i organizację transportu na całym obszarze Mierzei Wiślanej, mimo że może (zgodnie przedłożoną dokumentacją) wygenerować znaczny wzrost natężenia ruchu w analizowanym obszarze. W tym kontekście planowana inwestycja budzi wątpliwości w zakresie przyjętych założeń obciążenia układu drogowego ruchem samochodowym w sezonie turystycznym. Ponadto zgodnie z przedłożoną dokumentacją łączna liczba miejsc parkingowych wyniesie 75 miejsc. W tym zakresie zwraca się uwagę na *Zasadę 4.2.15.* PZPWP dotyczącą konieczności uwzględniania polityki parkingowej w projektowaniu rozwiązań transportowych (...) w szczególności na obszarach mierzejowych.

11. Szereg informacji i rozwiązań budowlanych zawartych w przedłożonej dokumentacji jak dotąd nie stanowiło przedmiotu dyskusji z zainteresowanymi podmiotami oraz dyskusji publicznej. Dotyczy to m.in. maksymalnej szerokości toru wodnego (120 m), rozwiązań dotyczących infrastruktury technicznej, w tym energetycznej czy wodno-kanalizacyjnej.

Poważne obawy wiążą się także z kolizją między opiniowaną inwestycją i postulowaną w PZPWP gazyfikacją miejscowości wypoczynkowych, predysponowanych do rozwoju funkcji uzdrowiskowych na Mierzei Wiślanej. Realizacja inwestycji może uniemożliwić w przyszłości budowę gazociągu dystrybucyjnego w kierunku Krynicy Morskiej lub znacząco podnieść koszty tej inwestycji.