

**PONOWNE ZASTRZEŻENIA**  
**ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**  
zgłoszone w ramach oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.  
*Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat*

Niniejsze zastrzeżenia zostały sformułowane w odniesieniu do treści zawartych w *Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat”* oraz w **Aneksie do ww. Raportu**.

*Aneks do Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat”* zawiera wyłącznie uzupełnienia wynikające z wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dn. 02.08.2018 r., które nie dotyczą jednak większości zastrzeżeń zgłoszonych przez Zarząd Województwa Pomorskiego w jego stanowisku z dnia 10.07.2018 r. (EOD: 36725/07/2018).

W związku z tym **Zarząd Województwa Pomorskiego (ZWP) podtrzymuje zastrzeżenia** przekazane w ww. **stanowisku z dnia 10.07.2018 r.**

W szczególności dotyczą one poniższych kwestii.

#### **I. Brak wykazania nadrzędnego interesu publicznego**

1. ***Aneks do Raportu* potwierdza**, że inwestycja **może znacząco negatywnie oddziaływać** na **obszar Natura 2000 Zalew Wiślany** PLB280010. Choć *Aneks* określa katalog działań minimalizujących, to należy podkreślić, że nie eliminują one możliwości wystąpienia znacząco negatywnych oddziaływań.

Z ww. względów **wykazanie nadrzędnego interesu publicznego** (zgodnie z art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody – Dz.U. 2018 poz. 1614), a także **braku rozwiązań alternatywnych** jest **obowiązkowe**.

2. Jednak ***Aneks do Raportu* nie wnosi** w tym zakresie **żadnych nowych treści i wyjaśnień**. Nie odniesiono się do zarzutów dotyczących kontrowersyjnych wniosków płynących z testu IROPI, fałszywego obrazu sytuacji społeczno-gospodarczej Elbląga, jak też wyraźnie przejawionych korzyści wynikających z budowy drogi wodnej.

Szerzej uzasadnione **zastrzeżenia** w tym zakresie, które należy **w całości uznać za aktualne**, zostały zawarte w ww. **stanowisku ZWP z dnia 10.07.2018 r.**

Dodatkowo, zarówno w ***Aneksie***, jak i w ***Raporcie*** nie wykazano **spełnienia warunków** określonych w art. 4.7 **Ramowej Dyrektywy Wodnej**.

3. Mając na względzie powyższe **ZWP podtrzymuje opinię**, że w ***Raporcie* i w *Aneksie do Raportu* nie wykazano istnienia nadrzędnego interesu publicznego** w związku z realizacją inwestycji, która może znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000.

## II. Brak rzetelnej analizy rozwiązań alternatywnych

4. W *Aneksie do Raportu*, podobnie jak w *Raporcie*, w marginalnym stopniu dokonano **analizy alternatywnych** (względem przekopu Mierzei) **rozwiązań** służących poprawie dostępu Elbląga i portów Zalewu Wiślanego do Zatoki Gdańskiej.
5. **Aktualne** pozostaje więc **zastrzeżenie ze stanowiska ZWP z dnia 10.07.2018 r.**, wskazujące na konieczność **uzupełnienia Raportu o pełną ocenę wariantu „Szkarpa i Wisła”**.

## III. Brak podstaw strategicznych

6. *Aneks do Raportu* powiela za *Raportem* bezpodstawne twierdzenia jakoby przedsięwzięcie wpisywało się w **Cel 3 Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030** (2011). Cel ten nie przewiduje realizacji ww. inwestycji. Ponadto opis kierunków działań koncentruje się na żegludze śródlądowej z priorytetem dla Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz – w zakresie żeglugi morskiej – na poprawie dostępności do portów od strony lądu.
7. W *Aneksie błędnie wskazano*, że w *Programie ochrony środowiska województwa pomorskiego na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025* (2018) **mowa jest o budowie kanału żeglugowego** przez Mierzeję Wiślaną. Przytoczony w *Aneksie* tytuł ww. dokumentu jest *nota bene* niepoprawny.
8. W *Aneksie nie skorygowano fałszywych zapisów Raportu*, jakoby **budowa drogi wodnej** (i przekopu Mierzei) **wpisywała się w Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020** (2012), **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030** (2016) i **Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”** (2013).

Należy podkreślić, że w ww. dokumentach wskazuje się na potrzebę poprawy dostępności portów Zalewu Wiślanego, ale przede wszystkim poprzez likwidację istniejących barier prawnych, a także poprzez rozwój śródlądowych dróg wodnych. Żaden z tych dokumentów, a w szczególności *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* wskazana w tabeli 2.1. *Aneksu*, nie wskazuje potrzeby budowy przekopu Mierzei.

## IV. Brak rzetelnego bilansu zysków i strat w ujęciu terytorialnym

9. *Aneks do Raportu* nie odnosi się do **zarzutów** dotyczących bilansu zysków i strat zawartych w **stanowisku ZWP z dnia 10.07.2018 r.** W związku z tym należy uznać je za **aktualne**.
10. Tak w *Raporcie*, jak w *Aneksie* prezentowany jest **rażąco niekorzystny bilans zysków i strat dla województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego** w związku z budową drogi wodnej. Zdecydowana **większość negatywnych oddziaływań pojawi się na obszarze Pomorskiego**. Chodzi tu m.in. o **dewastację krajobrazu Mierzei Wiślanej** (znacząco negatywne oddziaływania w fazie budowy i eksploatacji), jak i o **trwałą utratę walorów Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana”**. Negatywne skutki w Pomorskiem pojawią się także w związku z lokalizacją **sztucznej wyspy** w odległości ok. 2,5 km od brzegu Mierzei Wiślanej. Nie można również pominąć negatywnego wpływu realizacji inwestycji na **warunki życia i możliwości rozwojowe gminy Krynica Morska**.

11. **Aneks** do *Raportu* **zaostrza ograniczenia w korzystaniu z wód zachodniej części Zalewu Wiślanego** (m.in. strefa ciszy o powierzchni 15 km<sup>2</sup>, głównie w rejonie gminy Nowy Dwór Gdański, a także dodatkowe restrykcje w poruszaniu się w sąsiedztwie szuwarów w rejonie gmin Nowy Dwór Gdański i Sztutowo). Rozwiązania te są **sprzeczne z głównymi celami planowanej drogi wodnej**, do których należy m.in. rozwój funkcji turystyczno-rekreacyjnej powiązany z rozwojem portów, przystani i marin nad Zalewem Wiślanym. Mogą one **pogłębić konflikty społeczne** (m.in z lokalnymi rybakami i środowiskiem żeglarskim), na które zwracano uwagę w **stanowisku ZWP z dnia 10.07.2018 r.**

*Aneks*, jak i sam *Raport* lekceważą wagę tych konfliktów.

## V. Brak precyzji zapisów

12. **Aneks** do *Raportu* **nie zlikwidował** wskazanego w samym *Raporcie* **deficytu wiedzy** dotyczącej zwłaszcza wpływu przedsięwzięcia na lądową szatę roślinną, mykobiotę, awifaunę i ichtiofaunę, a także tempa zamulania toru wodnego i rozwiązań zastosowanych na sztucznej wyspie.

W świetle tak wielu niewiadomych określenie realnego środowiskowego oddziaływania inwestycji jest obciążone istotnym błędem, a więc podjęcie decyzji o budowie winno być poprzedzone dodatkowymi pogłębionymi analizami.

## VI. KONKLUZJA

13. W świetle wyżej przytoczonych argumentów ZWP **podtrzymuje opinię, że *Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat*, uzupełniony *Aneksem*, nie daje podstaw do podjęcia decyzji o uruchomieniu realizacji inwestycji.**

## ZAŁĄCZNIK

Tabele z uwagami szczegółowymi do *Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat* oraz do *Aneksu do Raportu*.