

ZASTRZEŻENIA
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
do Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.
Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat

I. Brak wykazania nadrzędnego interesu publicznego

1. *Raport* potwierdza, że planowane przedsięwzięcie może znacząco negatywnie wpływać co najmniej na obszar Natura 2000 *Zalew Wiślany* PLB280010 (rozdział 19). W związku z tym istnieje obowiązek wykazania nadrzędnego interesu publicznego, a także braku rozwiązań alternatywnych.
2. Próbując wykazać nadrzędny interes publiczny *Raport* odwołuje się tylko do treści dokumentu pn. *Aktualizacja Studium Wykonalności oraz wykonanie testu IROPI dla Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (2013), który jednak cechuje się fundamentalnymi deficytami. Mimo to, *Raport* potwierdza, że test IROPI nie został ponownie wykonany, wskazując, że uwarunkowania społeczno-gospodarcze wzięte pod uwagę w teście nie uległy zmianie. Takie podejście jest pozbawione podstaw merytorycznych, co wykazuje pkt. 3 poniżej.
3. Wiele przesłanek realizacji inwestycji wskazanych w teście IROPI – bezrefleksyjnie powielonych w *Raporcie* – jest nieaktualna lub nie ma podstaw ekonomicznych, przez co sam test i płynące z niego wnioski należy zakwestionować. *Raport* stwierdza m.in. *zapaść społeczno-gospodarczą Elbląga*, co jednak nie znajduje potwierdzenia w rzeczywistości, a także nie ma bezpośredniego związku z brakiem przekopu przez Mierzeję Wiślana.

Dla przykładu, ubytek w liczbie mieszkańców nie jest rezultatem reformy administracyjnej, ale przede wszystkim ogólnych trendów demograficznych (niski przyrost naturalny, starzenie się społeczeństwa, migracje), które obserwowane są w całym kraju. *Raport* wskazuje dodatkowo błędne dane dotyczące ubytku liczby mieszkańców Elbląga, pomijając kwestię suburbanizacji. Tymczasem ubytkowi populacji Elbląga o 5,8% w latach 2000-2017 towarzyszył wzrost liczby mieszkańców sąsiadujących gmin wiejskich: Elbląg - o 10,4% i Milejewo - o 16,4% oraz obszaru wiejskiego gminy Tolkmicko - o 6,2%. Warto też zwrócić uwagę na spektakularny spadek liczby bezrobotnych w Elblągu, który w porównaniu do 2013 r. wyniósł ponad 50%. Podobna sytuacja ma miejsce we wszystkich gminach nadzalewowych.

W Elblągu funkcjonuje 12,6 tys. podmiotów gospodarki narodowej, w tym 18% w przemyśle i budownictwie. Wyższa niż średnia w województwie warmińsko-mazurskim jest (w przeliczeniu na mieszkańców w wieku produkcyjnym) liczba: podmiotów gospodarki narodowej, osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą, czy nowo zarejestrowanych firm. Znajduje się tu 29 podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego, a wartość kapitału w przeliczeniu na mieszkańca w wieku produkcyjnym jest wyższa niż średnia dla województwa warmińsko-mazurskiego.

Tak więc – pomimo likwidacji kilku zakładów przemysłowych po 1989 r. – dużym nadużyciem jest twierdzenie o *zapaści społeczno-gospodarczej Elbląga*. Napisano to zresztą w innym fragmencie *Raportu*, stwierdzając, że *Elbląg (...) jest ośrodkiem przemysłowym i usługowym z rozwiniętym przemysłem maszynowym, metalowym, spożywczym, skórzanym, odzieżowym, drzewnym*. Warto w tym

miejscu także zauważyć, że z badania *Diagnoza Społeczna. Warunki i jakość życia Polaków 2015* wynika, że podregion elbląski plasuje się pod względem jakości życia na 6. miejscu w Polsce, zaraz za podregionem trójmiejskim.

Przejaskrawione są także zawarte w *Raporcie* zapisy odnoszące się do korzyści z budowy drogi wodnej. Próbując uzasadnić nadrzędny interes publiczny, autorzy piszą, że *przewiduje się wzrost w ilości ładunków towarów przewożonych transportem morskim, do co najmniej 1,5 mln ton rocznie. (...) Rozbudowując port w Elblągu możliwe będzie dalsze zwiększenie przeladunków nawet do 3,5-4,0 mln ton/rok (...). Bardzo ostrożne analizy wykazują, że jest możliwe przeniesienie na transport wodny około 20 mln ton ładunków (w okresie 2023-2045)*. Tymczasem obroty ładunkowe w porcie Elbląg w roku 2017 sięgnęły 200 tys. ton. Przewidywanie (nie wiadomo w oparciu o jakie badania) tak znaczącego przyrostu przeladunków (20 mln ton) stawia potencjał portu w Elblągu na równi z portem w Gdyni, który ma obecnie 10 terminali przeladunkowych (2016), 15 regularnych połączeń liniowych i możliwość przyjmowania znacząco większych statków niż kiedykolwiek Elbląg będzie mógł. Uzasadnione wątpliwości budzi też fragment *Raportu*, w którym stwierdza się, że *dzięki realizacji programu liczba pasażerów [w Elblągu] wzrośnie ponad pięciokrotnie – z około 40 tys. osób obecnie do 150 tys. osób w roku 2045* (nota bene – pięciokrotny wzrost wartości 40 tys. oznacza 200 tys. osób). Jest to mniej więcej poziom obecnego (2017 r.) ruchu pasażerskiego w porcie Gdańsk (210 tys.) i 25% ruchu pasażerskiego w porcie Gdynia (760 tys.). Tak spektakularny wzrost liczby pasażerów w Elblągu jest zdecydowanie mało prawdopodobny.

Przyjęcie przeszacowanych (odrealnionych) założeń – zarówno wobec przeladunków, jak i ruchu pasażerskiego w porcie Elbląg – zaburza wyliczone korzyści w postaci przyrostu miejsc pracy, wzrostu przychodów podatkowych i oszczędności budżetowych, czyniąc analizę kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych związanych z realizacją inwestycji skrajnie niewiarygodną.

Zastrzeżenia do ww. *Aktualizacja Studium Wykonalności...* były wielokrotnie zgłaszane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, m.in. w przekazanym Rządowi *Memorandum w sprawie alternatywnej drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* (2016).

4. Innym ważnym aspektem, na który trzeba zwrócić uwagę, jest gotowość portu w Elblągu do skonsumowania potencjalnych korzyści płynących z realizacji inwestycji. W *Raporcie* dostrzega się, że port nie otrzymał wsparcia na realizację zadań inwestycyjnych przewidzianych w *Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Elblągu* (2015), co oznacza, że głębokość planowanej drogi wodnej (ok. 5 m) w żaden sposób nie będzie współgrała z głębokością kanałów portowych w Elblągu (3,0-3,5 m). Zatem wpłynięcie statków o zanurzeniu 4,5 m (parametr statku miarodajnego) do portu nie będzie możliwe i nic nie wskazuje także na to, by sytuacja ta miała się zmienić w perspektywie najbliższych kilku lat.
5. Mając na względzie powyższe argumenty należy stwierdzić, że w ***Raporcie* nie wykazano istnienia nadrzędnego interesu publicznego w związku z realizacją inwestycji.**

II. Brak rzetelnej analizy rozwiązań alternatywnych

6. W *Raporcie* zawarto bardzo pobieżne i szczątkowe zapisy nt. analizy alternatywnych (innych niż przekop) możliwości dostępu Elbląga i portów Zalewu Wiślanego do Zatoki Gdańskiej. Część z nich odnosi się do rz. Szkarpawy, stwierdzając m.in., że: *parametry szlaku żeglownego przez rzekę Szkarpawę nie pozwolą na żeglugę statków o zanurzeniu 4 m*, wskazując tym samym, że rz. Szkarpawa nie jest realną alternatywą dla przekopu. Nie przywołano jednak żadnego dokumentu, w którym

w sposób obiektywny i wieloaspektowy przanalizowano ten wariant alternatywny. Należy więc uznać, że takie analizy nie zostały wykonane, a słuszność argumentów, jakimi posługują się autorzy *Raportu*, nie została udowodniona. W związku z tym, **Raport powinien być bezwzględnie uzupełniony o pełną ocenę wariantu „Szkarpawa i Wiśła”.**

III. Brak podstaw strategicznych

7. *Raport* – zupełnie bezpodstawnie – wskazuje jakoby przedsięwzięcie wpisywało się w Cel 3 *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (2011).
8. W *Raporcie* przytoczono nieobowiązujący *Program ochrony środowiska województwa pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020* (2012). Tymczasem obowiązuje *Program ochrony środowiska województwa pomorskiego na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025*, przyjęty przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 26 lutego br. Wśród jego celów znajduje się m.in. ochrona krajobrazu i różnorodności przyrodniczej, a budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską (w tym przekopu) stoi w jaskrawej sprzeczności z tymi celami.
9. *Raport* odwołuje się do *Regionalnej strategii rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2010* (2008) uchylonej przez Sejmik Województwa Pomorskiego w październiku 2013 r.
10. *Raport* pomija wykonaną przez Biuro Bezpieczeństwa Narodowego *Strategiczną Koncepcję Bezpieczeństwa Morskiego RP* (2017), w której przekop wskazywany jest tylko jako alternatywa dla odzyskania praw żeglugowych, wymagająca pragmatycznego rozważenia bilansu kosztów i możliwych do uzyskania korzyści.
11. ***Raport* zawiera fałszywe i dyskwalifikujące jego rzetelność twierdzenia** (m.in. rozdział 2), jakoby budowa drogi wodnej (i przekop 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). W dokumentach wskazują się owszem potrzebę poprawy dostępności do portów Zalewu Wiślanego, ale przede wszystkim poprzez likwidację istniejących barier prawnych, a także poprzez rozwój śródlądowych dróg wodnych. Żaden z tych dokumentów nie wskazuje potrzeby budowy przekopu Mierzei.

IV. Brak rzetelnego bilansu zysków i strat w ujęciu terytorialnym

12. Niezrozumiałe i nieuzasadnione są zawarte w *Raporcie* stwierdzenia mówiące o podniesieniu walorów turystycznych obszaru oddziaływania inwestycji (rozdział 10.3). Są one sprzeczne z konkluzją *Raportu*, która mówi, że: *jedyne oddziaływania, którym nie można przeciwdziałać, minimalizować ani kompensować to stwierdzony znaczący negatywny wpływ na unikatowy krajobraz Mierzei Wiślanej* (str. 560). Trudno więc mówić, aby walory turystyczne tego obszaru wzrosły w wyniku planowanej inwestycji. Z jednej bowiem strony straci on swój unikatowy charakter, a z drugiej – nie można liczyć na korzyści turystyczne wynikające z otwarcia Zalewu Wiślanego na morze, gdyż jachty pełnomorskie charakteryzują się parametrami uniemożliwiającymi im swobodną żeglugę po Zalewie. Zatem Mierzeja utraci walory kulturowe i krajobrazowe (a tym samym turystyczne), które nie zostaną zrównoważone nowymi perspektywami rozwoju turystyki. Można, w skrajnym przypadku, obawiać się nawet zniweczenia pozytywnych efektów

wieloletnich i kompleksowych działań Samorządu Województwa Pomorskiego na rzecz realizacji sieciowego ponadregionalnego projektu pn. *Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej*.

13. Zidentyfikowany w *Raporcie* konflikt społeczny z mieszkańcami Mierzei Wiślanej i częścią gmin nadzalewowych Pomorskiego został potraktowany bardzo zdawkowo. Nie podjęto próby wskazania rozwiązań mających na celu jego minimalizację, traktując go jako *nirozwiązywalny*.
14. **Raport prezentuje rażąco odmienny bilans korzyści i strat wynikających z budowy drogi wodnej dla województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.** Celem realizacji drogi wodnej, wielokrotnie podkreślanym w *Raporcie* (choć mało realnym), jest w szczególności aktywizacja społeczno-gospodarcza Elbląga i gmin zlokalizowanych na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. Jednak **większość negatywnych oddziaływań pojawi się na obszarze województwa pomorskiego.** Dotyczy to z jednej strony kompletnej dewastacji krajobrazu Mierzei Wiślanej (w *Raporcie* wskazano znacząco negatywne oddziaływania w fazie budowy i eksploatacji, szacując zasięg znaczącej utraty walorów krajobrazowych na 6-10 km pasa plaży) oraz trwałej utraty walorów Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana” (w ogóle pominiętych w *Raporcie*). Z drugiej strony, negatywne skutki na obszarze Pomorskiego pojawią się w związku z lokalizacją sztucznej wyspy w odległości ok. 2,5 km od brzegu Mierzei Wiślanej, a także z wprowadzeniem – jako działania minimalizującego – obszaru wyłączzonego z użytkowania Zalewu Wiślanego o łącznej powierzchni 15 km² przede wszystkim w rejonie gminy Nowy Dwór Gdański.

V. Brak precyzji zapisów

15. *Raport* zawiera szereg dyskusyjnych i nieprecyzyjnych zapisów. Część z nich jest sformułowana w sposób utrudniający zrozumienie intencji autorów. Zauważalne są także braki i nieścisłości. Dotyczą one – obok ww. odwołań do dokumentów strategiczno-planistycznych, charakterystyki analizowanego przedsięwzięcia – także opisu elementów środowiska objętych oddziaływaniem. Wśród elementów środowiska brakuje np. kompletnego opisu jednolitych części wód, istotnego w aspekcie wpływu realizacji przedsięwzięcia na określone dla nich cele środowiskowe.
16. W części ocennej *Raportu* zamieszczono zbyt obszerne i nieodnoszące się do lokalizacji planowanego przedsięwzięcia charakterystyki obszarów Natura 2000 i elementy nieadekwatne do tytułowych zagadnień (np. elementy oceny wpływu na obszar Natura 2000 *Ostoja Drużno* PLH280028 znalazły się w podrozdziale dotyczącym obszaru Natura 2000 *Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana* PLH280007). W *Raporcie* istnieje także wyraźna dysproporcja między opisem stanu środowiska w części „zalewowej”, a nieprofesjonalnym opisem stanu środowiska w części lądowej, szczególnie w odniesieniu do Mierzei Wiślanej. Co więcej, opis szaty roślinnej Mierzei jest niepoprawny – brak w nim choćby szątkowego wykazu zbiorowisk roślinnych i odniesień do składników flory.
17. *Raport* nie zawiera oceny oddziaływania na wszystkie obszary Natura 2000 będące w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, a także odniesień do zakazów obowiązujących w Parku Krajobrazowym „Mierzeja Wiślana”. W tym zakresie konieczne jest jego uzupełnienie.
18. Przyjęta w *Raporcie* klasyfikacja oddziaływań negatywnych jest niejednoznaczna i nieprecyzyjna. Obok oddziaływań logicznie rozłącznych i wyczerpujących, tj. nieznaczących i znaczących, jest mowa o oddziaływaniach umiarkowanych. Trudno np. stwierdzić, co oznacza określenie „umiarkowanie znaczący” użyte w odniesieniu do wpływu na populację ohara w obszarze

Natura 2000 *Zalew Wiślany* PLB280010. Podobna sytuacja występuje w obszarze Natura 2000 *Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana* PLH280007, dla którego zidentyfikowano znaczące negatywne oddziaływanie na jeden z gatunków ichtiofauny (rózanka), natomiast pominięto ten obszar w ramach analizy wariantów alternatywnych. Podsumowując, ze względu na potrzebę jednoznacznego określenia oddziaływań na obszary Natura 2000 *Raport* wymaga uzupełnienia.

19. W *Raporcie* podkreślono niedostatki w posiadanej wiedzy, które w szczególności dotyczą 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 faktycznego środowiskowego oddziaływania inwestycji jest obciążone istotnym błędem, a więc podjęcie decyzji o budowie winno być poprzedzone dodatkowymi pogłębionymi analizami.**

VI. KONKLUZJA

20. W świetle wyżej przytoczonych argumentów *Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat* należy uznać za niepełny, nie w pełni rzetelny i niedający podstaw do podjęcia decyzji o uruchomieniu realizacji tej inwestycji.

VII. ZAŁĄCZNIK

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