

Przekop Mierzei jak diabeł rogiaty

24 lutego 2019

Po raz kolejny jesteśmy świadkami historycznych lamentów w ogólnopolskich mediach i internecie, dotyczących kolejnej odsłony budowy najszlachetniejszej już chyba inwestycji rządowej w Polsce po 1989 roku – osławionego przekopu na Mierzei Wiślanej. Ostatni akt dramatu związany jest z podjętą 15 lutego decyzją wojewody pomorskiego o wydaniu zgody na budowę i decyzją o rozpoczęciu wycinki drzew w miejscu przeznaczonym pod inwestycję.

Historii tego projektu przypominać nie ma potrzeby, jest ona dość powszechnie znana – po odgrzebananiu przez Prawo i Sprawiedliwość starych, przedwojennych i peerelowskich jeszcze planów przekopu Mierzei Wiślanej (a niektórzy odwołują się tu nawet do decyzji Stefana Batorego i wspominają krzyżackie projekty udrożnienia tego szlaku morskiego) i otworzenia Elbląga na żeglugę morską na blokowanym do tej pory przez Rosję Zalewie Wiślanym, oraz ogłoszeniu tego faktu przez Jarosława Kaczyńskiego w 2006 roku w Elblągu, do projektu zapaliła się również przerażona utratą poparcia Platforma Obywatelska, która przygotowała swój projekt tej inwestycji. W międzyczasie jednak neoliberałowie z PO władzę w Polsce utracili. Na placu boju pozostali kościelni konserwatyści z PiS, którzy chcąc nie chcąc za robotę wziąć się musieli, bo akurat tych głośnych obietnic wyborczy i przeciwnicy w całym kraju zapomnieć im nie chcieli.

Tak dochodzimy do ostatniego weekendu, na początku którego zapadła decyzja o budowie. Krótco po niej w las ruszyły ochraniane przez dziesiątki policjantów harvestery do ścinania drzew, a internetową Polskę obiegły zdjęcia i filmiki, pod którymi wylewa się dziś morze hejtu na „barbarzyńców wycinających lasy” i zwolenników „debilnego projektu, który

nic dobrego Elblągowi i Polsce nie przyniesie”. Jako mieszkaniec Elbląga, bynajmniej nie zwolennik rządzącego reżimu, ale za to zwolennik budowy przekopu i otwarcia Elbląga po latach na morze, chciałbym tę kwestię – sensowności projektu lub jej braku – w tym artykule przeanalizować.

Zacznijmy więc od faktów. Elbląg jest nieco ponad 120-tysięcznym miastem położonym nad rzeką Elbląg, znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie Zalewu Wiślanego. Mieści się tu od wieków funkcjonujący port rzeczny, w ostatnich latach rozbudowany kosztem ponad 21 mln zł o przejście graniczne czy punkt odpraw fitosanitarnych.

Są celnicy, jest plac przeładunkowy, nabrzeża pasażerskie i towarowe. Działają parkingi, jachtkluby, mariny, elewator zbożowy, tereny inwestycyjne przy porcie, obrotnica 120 metrowa; do portu doprowadzona jest kolej (zaniedbana wprowadzie w ostatnich dekadach wolnorynkowej Polski i wymagająca wyremontowania kilkukilometrowego łącznika port-szlak Gdańsk-Olsztyn) oraz dopiero co oddana do użytku autostrada S7. Przebiega ona w bezpośrednim sąsiedztwie elbląskiego portu. Jednym słowem, wbrew temu, co utrzymuje propaganda przeciwników budowy przekopu, infrastruktura portowa i transportowa w Elblągu od dawna jest.

Przeciwnicy budowy przekopu mówią: „Ale co wy tam będziecie z tego Elbląga wozić?”, „Chcecie z rzecznoego Elbląga drugą Gdynię robić?”. Już odpowiadam. Nikt nie chce z Elbląga robić drugiej Gdyni, bo Elbląg miałby być w tych planach portem tzw. feederowym (pomocniczym – od ang. „feed”, karmić), gdzie docierają ładunki już rozładowywane np. na trójmiejskich redach. Nie jest to pomysł pozbawiony podstaw. W Elblągu znajduje się kilka sporych zakładów przemysłu meblarskiego, mieści się tu duży browar, znajduje się siedziba i zakłady produkcyjne dużego koncernu maszynowego.

Dawny Zamech dziś funkcjonuje jako General Electric Power i ma notorycznie ogromne problemy z transportem swoich ładunków

wielkogabarytowych. W ostatnich latach realizował on np. zamówienia na turbiny parowe i generatory dla elektrowni Opole, których ze względu na gigantyczny ciężar (ponad 166 ton) nie można przewieźć inaczej, niż z wykorzystaniem drogi śródlądowej właśnie. Wtedy odbyło się to przy nadłożeniu czasu i drogi przez rosyjską Cieśninę Piławską.

Oprócz tego Elbląg i okolice są zagłębiem rolniczym, tędy przechodzi także szlak handlowy do Kaliningradu, chociaż z nim akurat obroty w ostatnich latach, ze względu na zawirowania w polityce polsko-rosyjskiej, spadają. Zauważyć też trzeba, że z portu nie korzystają przecież tylko firmy z terenu miasta i okolic. Służą on również podmiotom z całego kraju, a także zagranicy – zainteresowanie korzystaniem z usług elbląskiego portu wyrażały już władze Ukrainy czy Białorusi, dla których ta właśnie droga jest interesującą i tańszą (oraz bardziej ekologiczną) alternatywą dla transportu drogowego np. z niemieckiego Hamburga.

Kolejną grupą argumentów przeciwników przekopu są kwestie ekonomiczno-gospodarcze, czyli najkrócej mówiąc: czy to nam się będzie opłacać i czy możemy sobie na taki wydatek pozwolić. Przypomnę, że koszt planowanego przekopu ma wynieść 880 mln zł, choć bardziej realistycznie będzie to kwota ok. 1 mld zł, plus koszty późniejszego utrzymania szlaków wodnych i podejść do portu elbląskiego oraz portów w całym akwenie Zalewu Wiślanego. Pozwolić to sobie nie możemy raczej na pozostawienie miast takich jak Elbląg, Frombork czy Braniewo i regionów takich jak warmińsko-mazurskie, bez inwestycji stymulujących rozwój i dających mieszkańcom szansę na normalne życie i pracę.

Elbląg jest jednym ze 122 ośrodków ujętych w niedawnej (2017) analizie Polskiej Akademii Nauk, którym grozi zapaść społeczno-gospodarcza i docelowo wyludnienie. To z miast takich jak moje uciekają do wielkich ośrodków młodzi ludzie, to tu mieszkańcy nie widzą swojej przyszłości, bezrobocie należy do jednego z najwyższych w kraju, a zarobki kształtują

się w okolicach krajowego minimum.

Wszelkie duże inwestycje przez ostatnich 30 lat postsolidarnościowej, neoliberalnej Polski skierowane były do wielkich ośrodków miejskich (Gdańsk, Wrocław, Kraków, Warszawa, Poznań). To tam budowano nieekonomiczne i bezsensowne stadiony na Euro 2012, to tam pompowano pieniądze na drogi, autostrady i obwodnice, to tam wznoszono estakady i mosty, budowano drapacze chmur, modernizowano sieć kolejową i przepłacano Pendolino, podczas gdy jednostki mniejsze zostawiano całkowicie samym sobie, licząc że podniesie je z upadku „niewidzialna ręka rynku”. Otóż nie podniosła. Miasta takie jak nasze popadły w jeszcze większy marazm i biedę, a owoce transformacji konsumuje kilka największych w kraju metropolii.

Przekop Mierzei Wiślanej jest w tym kontekście odejściem od tej polityki pasienia najbogatszych i próbą przekierowania środków oraz inwestycji rządowych do ośrodków mniejszych, dużo bardziej takich inwestycji potrzebujących.

Warto przy tej okazji również wznieść się nieco ponad przyziemny, typowo polski horyzont i spojrzeć w nieco dalszej, wieloletniej perspektywie i przeanalizować skutki powstania takiej inwestycji – oraz przede wszystkim szanse dla regionu – już nie w najbliższych 5, 10 czy 20 latach, ale w perspektywie całych dekad, żeby nie powiedzieć wieków. Zauważmy – bez takich inwestycji jak przekop nie ma szans na rozwój gmin okołozalewowych i samego Elbląga, po jego zaś powstaniu taka szansa się pojawia. Pojawia się możliwość zwiększenia ruchu towarowego i turystycznego w elbląskim i okolicznych portach oraz tutejszych przystaniach (obecnych i przyszłych), której bez niego nie będzie wcale. Dzięki przekopowi zwiększamy ruch turystyczny w samym mieście oraz gminach na całej Mierzei Wiślanej, włączając w to oporną dziś projektowi, z bardzo egoistycznych pobudek, Krynice Morską; przekop i kanał same w sobie będą (już są) atrakcją turystyczną na skalę krajową i europejską, każdy bowiem przebywający w okolicy będzie chciał

na własne oczy sprawdzić, jak to Kaczyński spieprzył/genialnie doprowadził do końca projekt osławionego przekopu.

Inwestycja tego rodzaju, wcale przecież nie taka kosztowna, porównując ją choćby do niesławnych stadionów pobudowanych na Euro 2012, które nigdy się społeczeństwu nie zwrócą, nie jest ani jakimś kolosalnym wydatkiem dla budżetu. Także koszty jej późniejszego utrzymania (przede wszystkim pogłębiania dróg wodnych, szacowane na ok. 6 mln zł rocznie – choć moim zdaniem wyjdzie jednak nieco więcej; dla porównania, za pogłębienie nieco większego i głębszego toru wodnego Szczecin-Świnoujście zagraniczny kontrahent zażyczył sobie kwotę 1.336 mld zł) nie są nadzwyczajne, podobnie jak nadzwyczajny nie jest sposób ich finansowania. Utrzymaniem wszelkich dróg i podejść morskich w kraju zajmują się bowiem Urzędy Morskie (podlegające Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej) i to one odpowiedzialne będą za utrzymanie również torów na Zalewie Wiślanym. Tak, z pieniędzy podatnika, dopowiem ciekawym, dając zatrudnienie i zarobek polskim firmom i pracownikom.

Przeciwnicy budowy przekopu wysuwają także argumenty natury przyrodniczo-ekologicznej. Przyjrzyjmy się im bliżej: „Przekop to ekologiczny bezsens, zniszczy stanowiska rzadkich gatunków”, „Przekop spowoduje zaburzenie stosunków wodnych na Zalewie Wiślanym, przez niego Elbląg zaleje cofka”, „Przekop to ingerencja człowieka w naturę”, „Przez niego zginą tarliska śledzia i sandacza w Zalewie”, „Przekop spowoduje wymycie plaż w Krynicy Morskiej”, „Tak poważna inwestycja będzie ingerować w środowisko – zaburzy krajobraz Mierzei, wyciętych zostanie tysiące drzew, krzewów, a także zniszczone siedliska roślin chronionych”, „Kanał przerwie ciągłość Mierzei, zostaną odcięte zamieszkujące ją gatunki”, „Pogłębianie torów wodnych podniesie z dna zalegające tam toksyczne odpady”. To tylko garść najważniejszych z nich. Większość z tych zarzutów została obalona już w trakcie prac prowadzonych od lat w ramach kilku do tej pory zrealizowanych tzw. badań środowiskowych do tej inwestycji.

I tak np. w miejscu wybranym ostatecznie na budowę (w miejscowości Nowy Świat) stanowisk rzadkich gatunków nie ma, co było m.in. jedną z przyczyn wyboru tegoż miejsca właśnie (były takie w kilku innych lokalizacjach, z których zrezygnowano). Przekop zaburzenia stosunków wodnych w Zalewie Wiślanym i okolicy nie spowoduje, bo nie dość, że byłaby to operacja na miarę próby napełnienia basenu olimpijskiego przez słomkę do napoju, to w dodatku właśnie z tego powodu zaplanowano (nadgorliwie) aż dwie śluzy przy przekopie, które ewentualnym przelewom mają zapobiegać.

Siedliska śledzia i sandacza nie znajdują się na trasie planowanego toru wodnego, w dodatku jest ich tam więcej, na całym akwenie, niż alarmowali w tej sprawie ekolodzy. Również nie zostaną wymyte plaże Krynicy Morskiej, co podnoszono w początkach tej debaty, bowiem – jak udowodniły badania specjalistów z Instytutu Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk – ruchy rumowiska odbywają się w tej części Mierzei w całkiem odwrotnym kierunku, właśnie nanosząc piasek na inkryminowane plaże. Mierzeja Wiślana nie jest też zamieszkiwana przez żadne gatunki, które z przeszkodą wodną o szerokości 80 metrów by sobie nie poradziły, ale i na ten argument przeciwników zdecydowano się w odpowiedzi na umieszczenie w projekcie dodatkowych przejść dla zwierzyny leśnej. Do tego ruch przez kanał ma być kierowany przez aż dwa obrotowe mosty, które również z powodzeniem wykorzystywać będzie leśna brać.

Ciekawym argumentem jest natomiast sprawa podnoszenia z dna Zalewu zalegających tam osadów podczas pogłębiania torów i niebezpieczeństwo zamulania zbiornika. Jak dowiedziałem się w kapitanacie elbląskiego portu, takie prace prowadzone są wyłącznie poza okresem tarła i w okresie zimowym, kiedy akwen skuty jest lodem, właśnie po to, żeby niebezpieczeństwo zamulania i rozprzestrzeniania się osadów dennych oraz ich szkodliwość dla środowiska zminimalizować. Zwykle też w okresie najdalej tygodnia nie ma po nich w zbiorniku o tej

charakterystyce i głębokości śladu, wzburzone osady opadają zwyczajnie po kilku dniach z powrotem na dno.

Warto tu też zauważyć rzecz cokolwiek dla niektórych niepojętą, że planowany przekop to projekt w istocie pro-ekologiczny (tak!). Powracamy dzięki niemu do natury, która kilka takich „przekopów” wykonała sobie na Mierzei w ostatnim tysiącu lat sama – znamy co najmniej sześć takich miejsc, wykorzystywanych później przez całe wieki m.in. do żeglugi handlowej; jednym z nich jest istniejąca do dziś Cieśnina Piławska. W dodatku umożliwiamy natlenienie wód Zalewu Wiślanego, które od dopływu tlenu do zbiornika zostały odcięte po wybudowaniu jazu i śluzy oraz przekierowaniu wód Wisły/Nogatu do Gdańska na początku ubiegłego wieku.

Do tego ruch statków, zwłaszcza w zachodniej, najbardziej poddanej antropopresji części zbiornika, spowoduje spowolnienie (być może nawet cofnięcie) procesu zarastania i wypływania zbiornika – zjawiska, które obserwowaliśmy całkiem niedawno na zarastającym Jeziorze Drużno, części historycznego Zalewu Wiślanego, które zaczęło się wypłycać i zamulać dużo szybciej, kiedy remontowane były pochylnie Kanału Elbląskiego (lata 2011-2015) i w związku z tym ustał wtedy zupełnie ruch na jeziorze. Przekop i zwiększenie ruchu na Zalewie Wiślanym, zwłaszcza w jego zachodniej, odciętej od wód Wisły i Nogatu części, może wyjść zbiornikowi i przyrodzie tam tylko na dobre. Warto również zaznaczyć, że w przypadku tej inwestycji przewidziana jest kompensacja środowiskowa w stosunku 1:10 (za 1 ha terenu budowy 10 ha terenu przekazanego na poszerzenie rezerwatu przyrodniczego), podczas gdy normy unijne mówią o kompensacji w stosunku zaledwie 1:3 – świadczy to więc raczej o wrażliwości przyrodniczej twórców projektu, niż o ich niszczycielskiej pasji i chęci budowy „po trupach” braci naszych mniejszych.

Władze samorządowe woj. pomorskiego, zdominowane przez PO, wypuściły w ostatnich dniach również serię dość kłamliwych memów, w których – pomijając już wierutne bzdury o „Elblągu

jako drugiej Gdyni” – podnoszą sprawę żeglugi przez Szkarpawę, jako alternatywy dla przekopu Mierzei. Otóż warto tu wyjaśnić, że taki wariant był również analizowany jeszcze przez poprzednią ekipę z czasów Platformy i wnioski komisji senackich i ministerialnych były jednoznaczne – ruch towarowy przez Szkarpawę byłby niemożliwy bez kolosalnych inwestycji polegających na poszerzeniu, pogłębieniu i wyprostowaniu praktycznie całego, ponad 70-kilometrowego odcinka rzeki, zburzenia i przebudowania kilku mostów po drodze, przebudowania kilku traktów energetycznych przebiegających nad rzeczką, wykopania co najmniej kilku basenów i budowy zwrotnic do mijania/zawracania barek etc. Krótko mówiąc, projekt jest nierealny i kosztować musiałby wielokrotnie więcej, niż wariant z przekopaniem Mierzei Wiślanej.

Innym ciekawym argumentem w sprawie jest przykład niemal bliźniaczej inwestycji w szwedzkim Falsterbo – znajdujący się w południowo-zachodniej części Skanii, szwedzkiej prowincji położonej nad Bałtykiem i cieśniną Sund, kanał łączy cieśninę z Morzem Bałtyckim, przecinając półwysep Falsterbo i tym samym skracając dystans, jaki dzieli Morze Bałtyckie od miejscowości i portów zachodniej Skanii. Powstały w latach 1940-1941 kanał i przekop parametry mają bardzo zbliżone do projektowanego przekopu Mierzei, nie spowodowały żadnych strat w środowisku naturalnym, okazały się zaś projektem bardzo użytecznym.

Świadczy o tym fakt, że dziś pokonuje je corocznie około 15 tys. jednostek, przy czym są to przede wszystkim jachty i łodzie turystyczne.

Nie taki przekop straszny, jak go przeciwnicy malują. Przyrodzie on w żaden poważniejszy sposób nie zaszkodzi, zaś ludziom, o których również powinniśmy pamiętać, może tylko pomóc. Nie wykorzystując dziejowego momentu i nie robiąc w tej sprawie nic, nie zmienimy niczego; nie dajemy regionowi żadnej szansy, pozostawimy zapomnianą przez rządzących okolicę jej własnemu losowi – inwestując w przekop dajemy natomiast lokalnej społeczności i regionowi historyczną możliwość nie

tylko powrotu do odtworzenia zapomnianych sposobów gospodarczego wykorzystania potencjału regionu, ale również, na dziś jeszcze nawet nieprzewidziane, możliwości rozwojowe, których wykorzystanie będzie już zależało wyłącznie od nas samych. Nie wylewajmy dziecka z kąpielą i niech przy okazji politycznych rozgrywek w tej sprawie rozum nie polegnie po raz kolejny przed demagogią – tylko o tyle w imieniu sporej części mieszkańców regionu, zwolenników powstania przekopu, proszę.

Autorstwo: Robert Koliński

Źródło: Strajk.eu

Bibliografia

1. Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, lipiec 2012, wykonanego przez zespół pod redakcją Macieja Przewoźniaka;
2. Koreferat do prognozy oddziaływania na środowisko Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, wrzesień 2012, M. Olszak-Pawelec, Z. Pawelec, M. Behnke ;3. Raport ewaluacyjny Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”;4. Inwentaryzacja przyrodnicza czterech odcinków Mierzei Wiślanej – terenów lokalizacji kanału żeglugowego, Warszawa 2012, Biuro Ekspertyz Przyrodniczo-Leśnych, pod kierownictwem Piotra Chołuj, Andrzeja Satory-Wąsika;
3. Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia „Przebudowa wejścia do portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego”, Gdańsk 2009, Instytut Morski, pod red. Heleny Bonieckiej.
4. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” – komplet dokumentów opublikowanych na stronie Urzędu Morskiego w Gdyni, dokumentacja budowy i badania środowiskowe, https://www.umgdy.gov.pl/?page_id=8064.

5. Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, lipiec 2012, wykonanego przez zespół pod redakcją dr hab. Macieja Przewoźniaka. Całość opracowania. Ostatnia redakcja styczeń 2015, https://www.umgdy.gov.pl/wp-content/uploads/2015/01/TI_Prognaza_Droga_wodna_2015-rev-2.pdf.
6. Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, lipiec 2012, wykonanego przez zespół pod redakcją dr hab. Macieja Przewoźniaka. Mapa nr 6 (tarliska gatunków w Zalewie Wiślanym). Ostatnia redakcja styczeń 2015, http://www.umgdy.gov.pl/wp-content/uploads/2015/01/TI_Prognaza_Droga_wodna-2015-streszczenie-rev-2.pdf.
7. „Research paper: Zalew Wiślany jako miejsce rozrodu śledzia oraz wpływ działań człowieka na stan tarlisk tego gatunku”, https://www.researchgate.net/publication/275034452_Zalew_Wisla_ny_jako_miejsce_rozrodu_sledzia_oraz_wplyw_dzialan_czlowieka_na_stan_tarlisk_tego_gatunku.