

Rząd chce wykopać kanał na Mierzei Wiślanej

23 lutego 2016

Rząd Beaty Szydło wraca do pomysłu, który przedstawił gabinet Jarosława Kaczyńskiego w 2006 roku. Chodzi o wykopanie kanału, który ma umożliwić transport pasażerski i towarowy z Zatoki Gdańskiej do Zalewu Wiślanego bez konieczności przepływania przez Cieśninę Piławską, która znajduje się na terytorium Federacji Rosyjskiej.

52 mile morskie – o tyle ma się skrócić droga do portu w Elblągu, którego rozwój jest deklaracyjnie głównym celem inwestycji planowanej przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Transportu Śródlądowego na lata 2017-2022. Kanał ma liczyć 5 metrów głębokości, 1,1 km długości i 20 m szerokości. Najbardziej prawdopodobną lokalizacją wykopu jest okolica wsi Nowy Świat. Koszt projektu jest szacowany na bagatela 656 mln złotych. Do tego trzeba będzie jeszcze doliczyć koszty utrzymania kanału, które wyniosą ok. 6 mln zł rocznie. Rząd ma nadzieję, że część kwoty zostanie pokryta w funduszy unijnych. Tu jednak pojawia się pytanie: dlaczego Unia miałaby wspierać inwestycję, która według większości ekspertów jest określana jako nieopłacalna zarówno w krótszym, jak i dłuższym okresie oraz niosąca wielkie zagrożenie dla środowiska naturalnego?

Jeśli PiS zrealizuje swój pomysł, obraz geologiczny i przyrodniczy Mierzei Wiślanej i Zalewu Wiślanego zmieni się bezpowrotnie. Zakładana głębokość kanału jest bowiem większa niż najgłębszy punkt zalewu, co sprawi, że do zbiornika będą się dostawać hektolitry słonej wody, a wraz z nimi obce gatunki zwierząt morskich (m.in. babka bycza), stanowiące śmiertelne zagrożenie dla dotychczasowych mieszkańców słodkowodnego akwenu. O kilka kilometrów kwadratowych zmniejszy się również powierzchnia miejsc rozrodu ryb, mających kluczowe znaczenie dla lokalnej gospodarki, m.in.

śledzia i sandacza. Miejsce te są obecnie chronione jako Specjalny Obszar Ochrony Siedliska Natura 2000. Prace wykopaliskowe i konieczność składowania tysięcy ton mułu będzie oznaczać zagładę dla wielu gatunków ptaków, mających swoje siedliska na mierzei. Fale generowane przez wielkie statki wpływające do zalewu będą zagrożeniem dla kondycji brzegów, narażonym na zjawisko erozji, co może doprowadzić w dłuższej perspektywie do zmniejszenia powierzchni mierzei.

Koszty inwestycji mogą ulec zwielokrotnieniu, gdyż trudno przewidzieć, jaka będzie trwałość przekopanego kanału i jakie środki trzeba będzie przeznaczyć na wyrąbywanie przestrzeni w lodzie, który pokrywa Zalew Wiślany średnio cztery razy w roku. Rachunek ekonomiczny, przedstawiony przez ministerstwo, według którego wydatki zwrócą się już w 2045 roku to nic innego, jak tylko pobożne życzenia. Nie ma również żadnej pewności, że projekt przyczyni się do rozwoju portu w Elblągu. Trudno bowiem o racjonalne uzasadnienie, dlaczego nieznaczące skrócenie trasy miałoby zachęcić potencjalnych kontrahentów i inwestorów.

Tajemnicą poliszynela jest również to, że realizacja projektu wpłynie na pogorszenie stosunków z Federacją Rosyjską. Obecnie polskie statki mogą korzystać z przejścia w Cieśninie Piławskiej, a koszty ekologiczne wykopu w Nowym Świecie poniosą oba państwa dzielące między sobą Zalew Wiślany. Wśród inwestycji, które mają zostać uruchomione już po przekopaniu kanału, jest wymieniane również utworzenie na terenie portu elbląskiego ukraińskiej bazy logistycznej w ramach projektu Bałtycka Ukraina, co z pewnością zostanie uznane przez stronę rosyjską jako jawny afront.

Autorstwo: PN

Źródło: Strajk.eu