

Mierzeja Wiślana – szansa lub katastrofa

Pod koniec grudnia ubiegłego roku ogłoszony został przetarg na budowę drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, zwaną powszechnie jako przekop przez Mierzeję Wiślana. Zakończenie projektu planuje się na 2022 rok, jednak mimo daleko posuniętego procesu realizacji nie brakuje środowisk, dla których nie powinien on w ogóle dojść do skutku.

Krzysztof Trojan

Magister geografii, Uniwersytet Jagielloński

Idea przekopu przez Mierzeję Wiślana (dawniej: *Mare Recers* – Mierzeja Świeża) nie jest pomysłem nowym. Pierwsze wzmianki o jej realizacji pochodzą z czasów panowania Stefana Batorego (XVI w.). Istniały wówczas plany rozwinięcia z Elbląga portu wojennego konkurencyjnego do Gdańska, które z początku nie uznało elekcji nowego monarchy i w porozumieniu z Danią zablokowało Zalew Wiślany i port w Elblągu. Kolejne plany pojawiły się w XIX w., przybierając coraz bardziej konkretne kształty w okresie późniejszym: w latach 30., po II wojnie światowej, a następnie w latach 80.

Krótką historia konfliktu

Obecnie realizowany projekt zakłada utworzenie przekopu ze służą oraz toru wodnego przez Zalew Wiślany i pogłębioną rzekę Elbląg, którym towarzyszyć mają na mierzei falochrony od strony Bałtyku, port osłonowy oraz dwa mosty drogowe łączące rozdzielone części lądu.

Projekt przedstawiany jest jako inwestycja priorytetowa o doniosłym znaczeniu dla interesu całego kraju. Ten punkt widzenia nie znajduje jednak pełnego poparcia wśród miejscowej ludności, samorządów, ekonomistów czy wreszcie pracowników naukowych i osób zaangażowanych w ochronę środowiska.

Do zatwierdzonej w grudniu decyzji środowiskowej o inwestycji zgłoszone zostały liczne zastrzeżenia ze strony zarządu województwa pomorskiego oraz szesnastu różnych organizacji ekologicznych. Tymczasem przed rozpatrzeniem wniosku odwoławczego rozpoczęto na Mierzei wycinkę

drzew, ponieważ budowie przekopu nadano w dokumentach rygor natychmiastowej wykonalności z uwagi na ważny interes publiczny.

Skargi ekologów na podjętą decyzję płyną również do Brukseli, gdzie sprawa przekopu sygnalizowana była od trzech lat, choć zalecano wstrzymanie się z pracami do czasu oceny jej zgodności z przepisami unijnymi. Z kolei polskie ministerstwo odpowiada, że zgodnie z prawem Unii inwestycja dotycząca bezpieczeństwa państwa nie wymaga zgody Komisji Europejskiej.

Liczne zastrzeżenia, włącznie z interwencjami we władzach unijnych, kieruje pod polskim adresem również strona rosyjska. Nasi wschodni sąsiedzi podnoszą argument o wpływie przekopu na środowisko w granicach ich strefy przybrzeżnej. Jednocześnie pojawiły się informacje o wielkich inwestycjach planowanych przez Rosjan na ich części Mierzei – ma tam powstać m.in. ośrodek naukowy, delfinarium oraz liczne kompleksy rekreacyjne.

Skarby Mierzei Wiślanej

Mimo administracyjno-prawnych sporów, wartość środowiskowa Mierzei pozostaje niekwestionowana. Jej peryferyjne położenie, ograniczone przestrzennie możliwości rozwoju osadnictwa (pierwsze stałe osiedla powstały w XV/XVI w. ich pozostałością w postaci polderu jest część równiny przyzalewowej) i małe znaczenie rolnicze sprzyjało niskiej presji środowiskowej. Stan ten utrzymywał się do XIX w., kiedy dostrzeżono miejscowy potencjał wypoczynkowo-rekreacyjny. Nawet późniejsze okresy wzrostu antropopresji w międzywojniu i po 1990 r. nie zniweczyły głównych walorów środowiska, które chronione jest w obrębie Parku Krajobrazowego Mierzei Wiślanej, sieci NATURA 2000 i trzech rezerwatów przyrody.

Usytuowanie między słonym środowiskiem morskim a słodkowodnym zbiornikiem o charakterze lagunowym

stworzyły warunki do wykształcenia się na Mierzei specyficznych ekosystemów. Pod względem florystycznym są to m.in. zróżnicowane zbiorowiska lagun przybrzeżnych, szuwarów nadzalewowych i roślinności halofilnej.

W XIX w. pierwotne lasy Mierzei uległy niemal całkowitemu wyrzebieniu, co spowodowało uaktywnienie procesów eolicznych. W celu ich ograniczenia zastosowano powszechne ochronne nasadzenia, których pozostałością jest współczesny nadmorski bór iglasty zajmujący 90% powierzchni Mierzei Wiślanej. Pozostałe 10% stanowią cenne zbiorowiska lasu brzozowo-dębowego, olsów czy brzezin bagiennych, a także około 200-letnich buków (rezerwat Buki Mierzei Wiślanej).

Mierzeja jest też unikalną ostoją i miejscem lęgowym ptactwa wodno-błotnego (280 chronionych gatunków ptaków) oraz domem m.in. dla 20 chronionych gatunków ssaków.

Mierzeja Wiślana stanowi interesującą, choć stosunkowo młodą formę rzeźby przybrzeżnej, której osady miąższości 20 m powstawały począwszy od ustąpienia transgresji litorynowej Bałtyku (czyli ok. 5 tysięcy lat temu). Od tego czasu prądy przybrzeżne stopniowo łączyły powstający ciąg piaszczystych wysepek, który uzyskał ciągłość dopiero w późnym średniowieczu.

Wbrew pozorom Mierzeja nie zaczyna się u zachodniego brzegu Zalewu, lecz sięga terenów dzisiejszego Sopotu, a jej początkowy odcinek zyskał połączenie z lądem na skutek przyrostu osadów w delcie Wisły. Z tego względu rzeczywista długość mierzei aż do Półwyspu Sambijskiego wynosi prawie 100 km.

W urozmaiconej powierzchni Mierzei wyróżniają się trzy ciągi wydmy: brunatne – pozostałości wałów brzegowych cofającego się morza, żółte – młodsze i najbardziej okazałe (należy do nich Wielbłądzi Garb o wysokości 49,5 m n.p.m. – największa stała wydma w Europie), oraz wydmy najmłodsze – białe, ciągnące się wzdłuż plaż i podlegające naturalnym przekształceniom. Unikalnym elementem środowiskowym są tzw. wydmy szare, częściowo tylko ustabilizowane przez ro-

ślinność, przez co zachodzić na nich mogą aktywne procesy eoliczne.

Powyższe uwarunkowania tworzą znaczny potencjał wypoczynkowo-turystyczny Mierzei, do którego dodać można również dogodne warunki klimatyczne (wzbogacenie w jod, jedno z najwyższych wartości usłonecznienia w Polsce), występowanie solanek o temperaturze ponad 20°C (Krynica Morska), a także enklawy tradycyjnego budownictwa oraz świadectwo martyrologii – pozostałość obozu koncentracyjnego Stutthof.

Przekop w interesie Polski

W świetle tak licznych walorów środowiskowych Mierzei należy zadać pytanie o wagę argumentów przemawiających za trwałą ingerencją w jej krajobraz. W pierwszym rządzie wskazuje się na możliwość bezpośredniego połączenia między Zalewem Wiślanym a Bałtykiem bez potrzeby przepływania przez terytorium Rosji w Cieśninie Piławskiej. Skraca to nie tylko koszt i czas transportu, lecz uniezależnia nowe połączenie od Rosji. Po 1990 r. zdarzały się bowiem okresy blokowania cieśniny przez stronę rosyjską, przyczyniające się po 2006 r. do załamania portu w Elblągu. Od 2009 r. obowiązuje polsko-rosyjska umowa o żegludze, która nie obejmuje jednak statków handlowych pod obcymi banderami, co przekłada się na utrudnienia w transporcie towarów.

Ponadto bez ustaleń nie mogą przepływać przez Cieśninę Piławską inne jednostki polskie np. straży granicznej. Zwraca się tutaj uwagę nie tylko na kwestie bezpieczeństwa gospodarczego Polski, ale na całej wschodniej flance Unii Europejskiej, a także strategiczne – możliwości manewrowych polskich jednostek wojskowych.

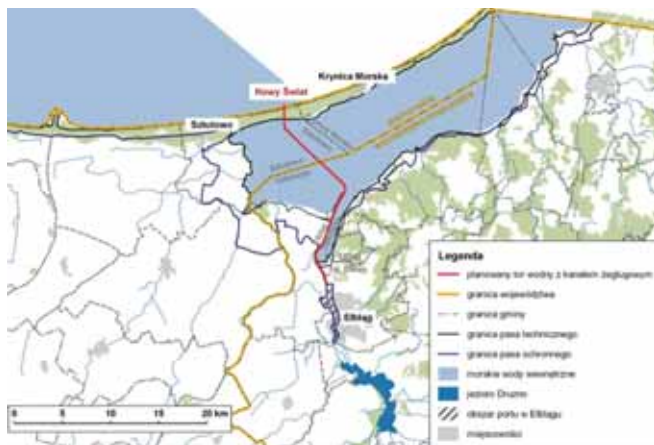
Nowy szlak wodny ułatwi dostęp do portu w Elblągu, przyczyniając się do jego rozwoju (3- 4-krotny wzrost przepustowości) i jednoczesnego odciążenia portów w Gdańsku i Gdyni, stanowiąc możliwy przyczynek do częściowego ożywienia



Pomnik upamiętniający pierwsze wbicie łopaty pod przekop Mierzei Wiślanej w Kątach Rybackich, źródło: Wikipedia

Wizualizacja projektu kanału, źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, Urząd Morski w Gdyni





Plan toru wodnego, źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, Urząd Morski w Gdyni



Wał wydmy Mierzei Wiślanej, źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, Urząd Morski w Gdyni

żeglowności Wisły. Nastąpić ma wzrost liczby miejsc pracy w obsłudze portu, logistyce, transporcie towarów i ożywionym transporcie osobowym – wodnym. Przekop przez Mierzęję ma też stworzyć szerszą ofertę szlaków żeglarskich, stanowiąc impuls dla rozwoju turystyki. Dodatkowo przeniesienie transportu na linię Elbląg-Trójmiasto z dróg na wodę obniża koszty transportu, odciąża ruch drogowy i zmniejsza związaną z tym emisję CO₂.

Głosy przeciwne

Główne argumenty strony przeciwnej dotyczą w pierwszej kolejności względów środowiskowych: zniszczonych siedlisk i ostoi różnorodnych organizmów – w tym migrujących wzdłuż mierzei morświnów, licznych gatunków ptaków (korytarz ekologiczny „Wybrzeże Bałtyku” ma znaczenie ponadregionalne) oraz tarlisk poławianych w Zalewie Rycy.

Przekop ma obniżyć walory estetyczne Mierzei, zniszczyć fragment cennej wydmy szarej, a na skutek wlewania się wód morskich do Zalewu Wiślanego spowodować nieodwracalne zmiany ekosystemów. Budowa falochronów przyportowych może zakłócić przybrzeżną hydrodynamikę i spowodować niszczenie plaż (jak na Mierzei Helskiej po wybudowaniu falochronu portu we Władysławowie, co wymusza duże nakłady na rewitalizację tamtejszych plaż), a pogłębianie toru

wodnego (także w fazie użytkowania, co generuje dodatkowe koszty), ma spowodować znaczne zamulenie Zalewu Wiślanego. Może temu towarzyszyć uwolnienie zalegających przy dnie związków azotu, fosforu oraz inne zanieczyszczeń.

Przekop stanowić będzie kolejną na Mierzei barierę migracyjną dla zwierząt, które ponadto ucierpią na skutek hałasu, zanieczyszczeń i wzmożonego ruchu w czasie realizacji inwestycji. Do tego należy dodać obawę o wzrost zanieczyszczenia wód spowodowanych ruchem statków, co obniży potencjał turystyczny regionu – jego głównego źródła dochodu.

Wreszcie uważa się, że przeszacowany został wpływ inwestycji na rynek pracy, turystykę (ewentualnie wzrost turystyki zwiększy antropopresję na Zalewie Wiślanym) i podniesienie rangi portu w Elblągu, który nadal pozostanie ośrodkiem peryferyjnym wobec większych portów, zdolnym obsługiwać tylko mniejsze jednostki.

W odpowiedzi na powyższe uwagi inwestycja przewiduje szereg działań kompensacyjnych: utworzenie na Zalewie Wiślanym strefy ciszy z zakazem ruchu, sztucznych miejsc lęgowych w płatach przeniesionej roślinności szuwarowej, poszerzenie istniejących rezerwatów przyrody, a przypuszczalnie również przychylna decyzja o powstaniu czterech nowych.

W trakcie samej realizacji zastosowane mają być, sięgające dna, wodne kurtyny oddzielające podwodny plac budowy, a także pogłębiarki minimalizujące zmętnienie wody. Wskazuje się też, że faktyczne straty priorytetowych siedlisk lagunowych wyniosą jedynie 2-5% ich całkowitej powierzchni.

Z urobku uzyskanego podczas realizacji przekopu powstanie na Zalewie Wiślanym sztuczna wyspa o powierzchni 1,8-3 km², która stworzy zastępcze siedliska ptaków. Pozostała część refulatu może być wykorzystana do budowy polderu w pobliżu kanału (tam mogłaby powstać marina jachtowa) lub zdeponowana w sąsiedztwie portu, przez co zasilona odcinek wybrzeża narażonego na potencjalny wzrost abrazji morskiej, którą oceniono na potencjalnie niewielką, tzn. 5-10 m w odległości do ok. 200 m od przekopu.

Ponadto obliczono, że wpływ kanału na warunki hydrologiczne Zalewu Wiślanego ma być niewielki i ograniczony przestrzennie – dzięki zamkniętej śluzie (otwieranej 4 razy na dobę), wlew wód morskich ma nie przekraczać sumarycznie 0,05% objętości zalewu. Głosy krytyczne mówią jednak, że ogół tych działań nie jest w stanie zrekomensować faktycznych strat.

Problemy i perspektywy dla Mierzei

Sprawa przekopu Mierzei, choć bardzo istotna i skupiająca uwagę całego kraju, może paradoksalnie przykryć szereg innych problemów, które dotyczą tego cennego zakątka Polski. Od kilkunastu lat powtarzają się tam bowiem próby forsowania szeroko zakrojonych inwestycji (sięgających 3% powierzchni Mierzei – więcej niż na Mierzei Helskiej), zakłócających miejscowy krajobraz i ład przestrzenny – ośrodków rekreacyjnych, parków rozrywki, parkingów i wielkogabarytowych nieruchomości. Donoszono o przypadkach niegospodarności ze strony władz Parku, stwarzających podstawy do wydawania niewłaściwych decyzji o zabudowie, a także nieprawidłowości w procedurach planistycznych. Pozostałością tych działań są lokalne inwestycje architektonicznie zaburzające krajobraz i ład przestrzenny, kempingi położone w strefach wydymowej i nadzalewowej czy chaotyczna zabudowa pensjonatowa i sezonowe zagospodarowanie plaż (dotyczy to głównie Krynicy Morskiej).

Presja turystyczna wymusza wzrost zapotrzebowania w energię, którą ze względów ekologicznych planowano pozyskiwać głównie z gazu dzięki przedłużeniu gazociągu z Nowego Dworu Gdańskiego (planowano finalizację w 2020 r.). Nie wiadomo jednak, jak wyglądać będzie realizacja tego projektu w perspektywie budowy przekopu, tym bardziej, że poprowadzenie gazociągu wiązałoby się z ingerencją w środowisko Mierzei.

Ciekawym zagadnieniem są też lokalne zasoby surowcowe. Występujące tutaj pokłady bursztynu są jeszcze w fazie oceny, natomiast szacunki wartości „bałtyckiego złota” w obrębie pasa inwestycji przekopu mówią o kwocie rzędu 100 milionów zł. Złoża te nie są eksploatowane na dużą skalę, jednak na Mierzei miejscami spotkać można nielegalne wyrobiska dewastujące cenne przyrodniczo wydmy i szatę roślinną.

W przeszłości rozważane było także eksploatowanie miejscowych rud uranu, których ślady odkryto w latach 70. i 80. Ich zasoby mogące wynosić 20 tys. ton pierwiastka, nie są ostatecznie poznane z powodu niemożności przeprowadzenia wierceń sondażowych. Z uwagi na kwestie środowiskowe i ekonomiczne (głębokość zalegania rud uranowych na poziomie 800 m) nie ma obecnie możliwości szerszej eksploatacji wymienionych surowców, przy czym nie wiadomo czy w nieokreślonej przyszłości nie nastąpi zmiana priorytetów – podobnie jak obecnie w przypadku realizacji przekopu.

Sprawie przekopu Mierzei, podobnie jak innym konfliktom ekologicznym, towarzyszą silne emocje. Wynika to z faktu, że tego typu sytuacje problemowe stawiają pytania o nadrzędność celów środowiskowych względem gospodarczych i społecznych, a z drugiej strony skłaniają do szukania kompromisów.

Decydenci realizacji przekopu Mierzei Wiślanej nie przychyliłi się do opcjonalnych wersji projektu – poszerzenia toru wodnego przez Wisłę i Szkarpawę lub transportu towarów między Elblągiem a Gdańskiem nowymi połączeniami drogo-

wymi. Niemniej jednak możliwe jest podejmowanie rozwiązań alternatywnych bez przeciwstawiania przyrody człowiekowi. W przypadku Mierzei Wiślanej mógłby to być lądowy transport statków, który znajduje zastosowanie m.in. w Polsce na Kanale Ostródzko-Elbląskim.

Można mieć nadzieję, że sprawa zmierzać będzie do rozwiązania pozbawionego podziału na zwycięzcę – człowieka oraz przegranego – środowisko. Lub odwrotnie.

LINKI:

- www.parkmierzeja.pl – witryna Parku Krajobrazowego Mierzei Wiślanej
- www.umgdly.gov.pl – Urząd Morski w Gdyni
- www.gospodarkamorska.pl
- www.portalmorski.pl

LITERATURA:

- Baum S., Kistowski M., 2004, Stan zagospodarowania Półwyspu Helskiego oraz Mierzei Wiślanej – rozpoznanie sytuacji konfliktowych oraz propozycja kierunków działań, Raport dla Samorządu Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Sajkiewicz S., 2016, Koncepcja transportu statków przez Mierzeję Wiślaną łączącego Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – bez przekopu Mierzei Wiślanej, Inżynieria Ekologiczna, 50, s. 1- 10.
- Tomczak A., Mojski J., Krzywińska J., Michałowska M., Pikies R., Zachowicz J., 1989, Nowe dane o budowie Mierzei Wiślanej, Kwartalnik Geologiczny, 33 (2), s. 277- 300.
- Uścińciewicz G., Jurys L., 2014, Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana. Mapa geologiczno-turystyczna w skali 1 : 60 000, Wyd. PIC, Warszawa.
- Wołkowicz S., Strzelecki R., 2019, Historia badań pierwiastków promieniotwórczych w PIC, Przegląd Geologiczny 67 (2), s. 75 – 90. Prognoza Oddziaływania na Środowisko Programu Wieloletniego „Budowa Drogi Wodnej Łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, Gdynia 2015.
- Przyroda Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana”, Zarząd Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana”, Gdańsk 2010.
- Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych do 2015 r., Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych w Elblągu, Elbląg 2004.
- <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/przekop-mierzei-ocena-oddziaływania-na-srodowisko-3393.html>
- <https://dzikiezycie.pl/archiwum/2006/maj-2006/mierzeja-wislana-zapomniany-i-zagrozony-klejnnot-polskiego-wybrzeza-baltyku>

