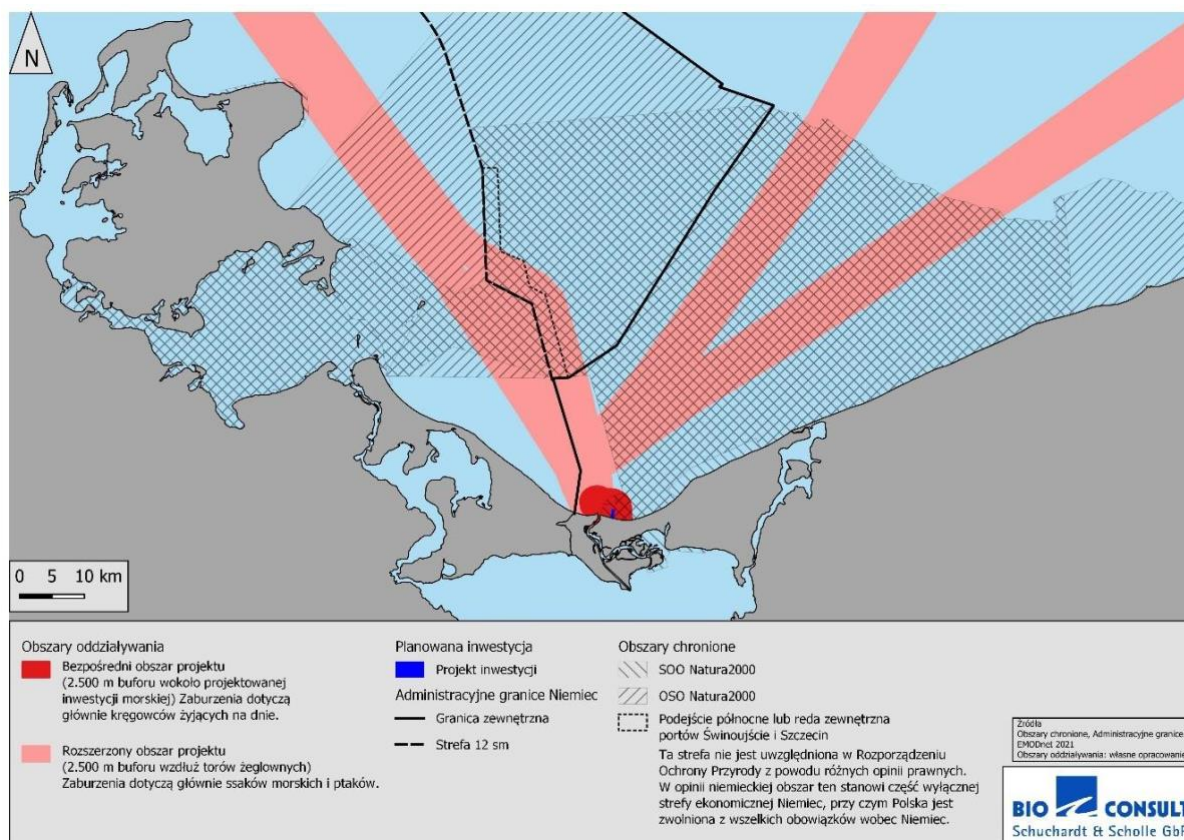


Podsumowanie opinii eksperckiej: Plany rozbudowy portu w Świnoujściu przez Rzeczpospolitą Polską zagrażają obszarom Natura 2000 u wybrzeży Uznamu, Rugii i wyspy Wolin

Polski rząd planuje budowę głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu w pobliżu granicy z Niemcami. Biorąc pod uwagę skalę projektu i jego lokalizację w obszarze chronionym Natura 2000, należy się spodziewać ogromnych transgranicznych oddziaływań na środowisko. Ponieważ polskie władze do tej pory nie przedłożyły oceny oddziaływania projektu na środowisko, mimo iż są do tego zobowiązane na mocy prawa europejskiego, Grupa Zielonych/Wolne Przymierze Europejskie i Grupa Lewicy/GUE/NGL w Parlamencie Europejskim zleciły przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko. W udostępnionym właśnie opracowaniu, renomowane biuro ochrony środowiska BioConsult Schuchardt & Scholle wyraża poważne obawy dotyczące znanych do tej pory planów budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu.



Autorzy stwierdzają, że „zarówno w Polsce jak i w Niemczech projekt doprowadziłby do znaczących oddziaływań na co najmniej jeden obszar morski Natura 2000”, które to obszary podlegają szczególnej ochronie na mocy Europejskiej Dyrektywy Siedliskowej i Dyrektywy Ptasiej. Również w odniesieniu do dyrektywy w sprawie oddziaływania na środowisko (2011/92/UE), projekt doprowadziłby do znacznego pogorszenia stanu chronionych zasobów różnorodności biologicznej, gruntów, gleby, wody i powietrza oraz miałby negatywny wpływ na wdrożenie dyrektywy w sprawie strategii morskiej w Niemczech. Mimo że lądowe obszary chronione na wyspie Uznam i Wolin nie zostały objęte badaniami, autorzy zakładają, że również w tym przypadku nastąpiłoby pogorszenie stanu ekosystemu krajobrazu przybrzeżnego.

W badaniu rozróżnia się obszar bezpośredniego oddziaływania projektu i rozszerzony obszar oddziaływania (patrz rysunek). Pierwszy z nich to obszar morski o powierzchni 33,5 km², który zostałby trwale zmieniony bezpośrednio lub pośrednio przez działania budowlane (terminal, falochron, pogłębianie). W tym przypadku należy się spodziewać, że na części obszarów utracone zostaną obecne funkcje makrozoobentosu, czyli organizmów bezkręgowych żyjących na dnie zbiornika wodnego, a także fauny ryb. Rozszerzony obszar oddziaływania obejmuje miejsca składowania urobku z prac pogłębiających oraz obszary, na które wpłynie wzrost ruchu żeglugowego. Z powodu składowania urobku z prac pogłębiających należy spodziewać się tymczasowego pogorszenia stanu zbiorowisk i siedlisk w obszarze dna na powierzchni ok. 1000 ha, które w niektórych miejscach może utrzymać się na stałe. Przy założeniu zwiększenia się ruchu żeglugowego o ok. 50% w rejonie północnego podejścia przy wykorzystaniu pełnej przepustowości portu, pomimo istniejących zanieczyszczeń nastąpiłoby

znaczne pogorszenie funkcji ekologicznej tych obszarów, zwłaszcza dla awifauny (ptaków), w pasach zakłóceń o różnej szerokości, które są specyficzne dla każdego gatunku.

Dotknięte obszary chronione Natura zgodnie z Dyrektywą Siedliskową i Dyrektywą Ptasią

Planowane działania budowlane miałyby miejsce na terenie polskiego obszaru SOO „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” (PLH 990002) i bezpośrednio przylegałyby do obszaru ochrony ptaków „Delta Świny” (PLB 320002). Pokrycia bezpośredniego obszaru projektu z odpowiednimi obszarami chronionymi odpowiadałyby 0,6% powierzchni obszaru SOO (15,5 km²) i 0,3% powierzchni obszaru ochrony ptaków (9,7 km²). W rozszerzonym obszarze oddziaływania najbardziej dotknięte pod względem całkowitej powierzchni będą następujące obszary Natura 2000: OSO Zatoka Zachodniopomorska (DE 1649-401: 46,7% całkowitej powierzchni), obszar SCI Greifswalder Boddenrandschwelle i części Zatoki Pomorskiej (DE 1749-302: 36,9% całkowitej powierzchni), obszar SCI Ostoja na Zatoce Pomorskiej (PLH 990002: 36,0% całkowitej powierzchni) oraz obszar OSO Zatoka Pomorska (PLB 990003: 28,1% całkowitej powierzchni).

Wpływ na faunę ryb

W bezpośrednim obszarze projektu autorzy badania spodziewają się znacznej utraty obecnych funkcji fauny rybnej, a także chronionych Dyrektywą Siedliskową gatunków ryb wędrownych: parposza i minoga morskiego (załącznik II) oraz szczególnie chronionego jesiotra bałtyckiego (załącznik IV). Wynika to m.in. z faktu, że drożność ujścia Świny, które służy jako wejście do wód tarłowych, została osłabiona podczas budowy i prawdopodobnie trwale ograniczona. Ponadto przewidywana konieczność usunięcia niewybuchów przed rozpoczęciem budowy stwarza zwiększone ryzyko okaleczeń lub śmierci tych ryb.

Wpływ na awifaunę

Bezpośredni obszar projektu i związane z nim zakłócenia rozciągałyby się na teren unijnego rezerwatu ptaków „Delta Świny”. Należy liczyć się z tym, że zakłócenia akustyczne związane z budową i eksploatacją planowanego obiektu portowego spowodują dewaluację obszarów lęgowych. Ponadto ujście Świny i jego bezpośrednie otoczenie stanowią jedną z ważnych ostoi i zimowisk dla ptaków wędrownych i wodnych. W ocenie stwierdzono, że bezpośredni obszar realizacji projektu w znacznym stopniu utraci swoją funkcję wypoczynkową, a nawet w rozszerzonym obszarze oddziaływania należy spodziewać się znaczącego wpływu projektu na siedliska różnych gatunków chronionych Dyrektywą Ptasią. W szczególności silny wzrost ruchu statków doprowadziłby do znacznych zakłóceń dla gatunków wrażliwych na obszarze ostoi ptasich UE „Zatoka Pomorska” i „Zatoka Zachodniopomorska”. Usuwanie niewybuchów zwiększyłoby także ryzyko obrażeń i śmierci dla gatunków ptaków nurkujących.

Wpływ na ssaki morskie

Mimo iż bezpośredni obszar projektu nie ma obecnie szczególnego znaczenia dla ssaków morskich, na podstawie udokumentowanych przypadków stwierdzeń szarytki morskiej, czy morświna (populacja wschodnia) istnieje prawdopodobieństwo występowania tych gatunków w tym obszarze. Oprócz utraty siedlisk w związku z budową portu, zagrożenie może stanowić także konieczność usunięcia niewybuchów przed rozpoczęciem budowy. W rozszerzonym obszarze oddziaływania należy spodziewać się znaczących negatywnych skutków dla obu gatunków, które są wrażliwe na hałas uderzeniowy i ciągły, spowodowany wzmożonym ruchem statków, przy czym dotyczy to obszarów SOO „Ławica u wejścia do Zatoki Greifswaldzkiej (Boddenrandschwelle) i części Zatoki Pomorskiej” (DE 1749302), „Zachodnia Ławica Rønne” (DE 1249301), „Zatoka Pomorska z Ławicą Odrzańską” (DE 1652301), Ostoja na Zatoce Pomorskiej (PLH 990002) aż po obszary SOO, takie jak Jasmund (DE 1447302).

Oddziaływania na grunty, glebę, wodę, powietrze i klimat

Budowa wpłynęłaby na naturalną dynamikę osadów, powodując ich znaczne nagromadzenie, zwłaszcza na wschód od terminalu, oraz przesunięcie linii brzegowej. Z powodu nadmiernej zabudowy na dużym obszarze trwale utracone zostałyby wydmy, plaże i strefy pływowe. Trwałej zmianie uległaby także struktura osadów w pogłębianym i konserwowanym obszarze. Ponadto oczekuje się, że emisje gazów spalinowych pochodzące z transportu morskiego będą miały trwały niekorzystny wpływ na jakość powietrza w bezpośrednim obszarze projektu. To samo dotyczy jakości wody w związku z zanieczyszczeniami pochodzącymi z działalności portowej i żeglugowej oraz zmniejszoną wymianą wód. W rozszerzonym obszarze oddziaływania na jakość wody może wpłynąć wlew wody pochodzącej z mycia płuczek. Ryzyko wystąpienia katastrof o poważnych konsekwencjach dla środowiska wzrasta ze względu na zwiększony ruch statków.

Wpływ na krajobraz

Ze względu na swoje wymiary i położenie na zewnętrznym wybrzeżu, planowany port będzie miał widoczny z daleka wpływ na krajobraz. Jasne oświetlenie będzie miało również znaczny negatywny wpływ na sąsiednie tereny rekreacyjne w nocy.