

Przekop Mierzei Wiślanej

wykorzystanie szansy zrównoważonego rozwoju

23.08.2022 r.

dr Cezary Wawrzyński

W tekście zostały wyrażone osobiste poglądy autora. Nie należy ich utożsamiać z poglądami Instytutu Strategii 2050.

Wstęp

Przekop Mierzei Wiślanej staje się faktem, co zmienia optykę i wymusza kolejny etap toczony debaty. W miejsce dotychczasowego sporu zwolenników i przeciwników koncepcji sztucznego kanału, w rodzaju: – czy? bądź – po co?, należy zacząć stawiać pytanie: – co dalej?

Sprawa budziła i zapewne jeszcze długo będzie budzić rozliczne emocje, najczęściej natury politycznej. Tymczasem do głosu w dyskusji powinni być dopuszczani ekonomiści. Z jednej strony „politycznej barykady” znajdowali się żarliwi zwolennicy przekopu, z drugiej jego zadeklarowani przeciwnicy, przerzucający się mniej lub bardziej przekonującymi argumentami.

Argumenty i kontrargumenty

Przykłady podnoszonych argumentów „za” inwestycją:

- 1) uniezależnienie się od Rosji;
- 2) rozwój funkcji gospodarczych okolic portowych w Elblągu;
- 3) rozwój funkcji turystycznych portów zalewowych;
- 4) odciążenie portów trójmiejskich;
- 5) zapewnienie bezpieczeństwa państwa oraz granic Unii Europejskiej (oficjalne stanowisko rządowe i Sejmu);
- 6) pozyskanie złóż bursztynu.

Przykłady przytaczanych argumentów „przeciw” inwestycji:

- 1) znaczne (nie do końca policzone) koszty robót;
- 2) znaczne (nie do końca policzone) koszty bieżącego utrzymania (m.in. toru wodnego do Elbląga);
- 3) zagrożenia ekologiczne (naruszenie ekosystemów, wycinka drzewostanu);
- 4) fizyczne podzielenie mierzei i odcięcie od stałego lądu Krynicy Morskiej.

Weryfikacja argumentów

Czas oraz obiektywne prawa ekonomii będą sukcesywnie weryfikowały te medialne hasła i twierdzenia, jak choćby zapowiedzi o niezmiernie bogatych złożach bursztynu. Jednak określone zjawiska, korzystne dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu (a więc i kraju), można (a nawet należy) starać się ugruntowywać lub przyspieszać, a niekorzystnym zjawiskom powinno się przeciwdziałać lub ich rolę umniejszać.

Co do zarzutów natury ekologicznej (skądinąd koniecznych na pewnym etapie do rozpatrzenia), to należy podkreślić, że stosunki wodne na tym terenie nie są czymś trwałym i niezmiennym, a wodne połączenia wód morskich i zalewowych w poprzek piaszczystej mierzei nie są niczym nowym i nienaturalnym. Wręcz przeciwnie.

Podobnie jest z obecnością lasów (występowanie bądź ich brak) na Mierzei Wiślanej, jak i sąsiedniej Mierzei Kurońskiej. Nawiasem mówiąc powierzchnia wyciętego lasu nie przekracza w tym przypadku 20 hektarów.

Zgłaszane obawy ze strony samorządowców Krynicy Morskiej, jakoby część Mierzei miałyby zostać „odcięta od świata” (nomen omen w Nowym Świecie) wydają się być nieuzasadnione. Wręcz przeciwnie, nie powinno być żadnej lądowej przerwy komunikacyjnej, a sama „śluzą” (wraz z towarzyszącymi jej ruchomymi mostami) stanie się niewątpliwie rzeczywistą atrakcją i magnesem turystycznym.

Nie powinno się też używać w dyskusji argumentów o uniezależnieniu się od Rosji, zapewnieniu bezpieczeństwa i obronności państwa, a nawet całej Unii Europejskiej. Są to tak niepoważne stwierdzenia, że raczej inicjatywę ośmieszają, niż ją uzasadniają...

Znaczenie militarne posiada (posiadała i zapewne będzie posiadać) Cieśnina Piławska, ale nie dlatego, że mogą przez nią przepływać okręty „w ogóle”, ale z powodu istnienia przy niej portu wojennego floty rosyjskiej w Bałtiju. W naszej

części Zalewu Wiślanego (odpowiednio: w Kątach Rybackich albo Krynicy Morskiej) takiego portu nie będzie, a nie należy sądzić, że większe okręty będą wpływać na zamknięty i płytki akwen, aby z konieczności móc się przemieszczać po ściśle określonym (pogłębionym) torze wodnym...

Przekop będzie więc mógł pełnić rolę strategiczną, jednak nie w kontekście militarnym, ale gospodarczym – a i to przede wszystkim dla Elbląga i obecnego województwa warmińsko-mazurskiego.

Dla Polski budowla powinna mieć znaczenie wizerunkowe (choć będzie to medialnie nadinterpretowane), w pewnej mierze o randze symbolu. Tego aspektu nie można jednak bagatelizować. Dotychczasowy brak swobody żeglugi przez Cieśninę Pilawską (w praktyce dla statków wszystkich bander) pomiędzy otwartymi wodami morskimi i polską częścią Zalewu Wiślanego powodowany politycznymi decyzjami strony rosyjskiej – był przez dziesięciolecia ewidentnym przykładem nierównego traktowania podmiotów przez państwo-hegemonia.

W przypadku konieczności pogłębienia toru wodnego, to ten nieunikniony do ponoszenia wydatek będzie i tak mniejszy od ewentualnego, koniecznego kosztu pogłębienia znacznie dłuższego toru wodnego w kierunku Bałtyjska, gdyby w ogóle doszło w przyszłości do unormowania stosunków polityczno-gospodarczych z Federacją Rosyjską.

Elbląg centrum logistycznym

Przekop jest umiejscowiony na terenie województwa pomorskiego, jednak potencjalny zasięg oddziaływania dotyczy co najmniej północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, którą można określać jako subregion elbląski. W pierwszej kolejności będą to miasto Elbląg i porty zalewowe – ale nie wyłącznie.

To jednak dopiero rodząca się szansa na rozwój i aktywizację społeczno-gospodarczą tego subregionu, którą należy odpowiednio wykorzystać.

Odkładając na bok uwarunkowania polityczne (a nawet geopolityczne), najważniejsze były, są i powinny być aspekty ekonomiczne. Należy podchodzić z ostrożnością do szacunków zakładających intensywny rozwój funkcji portowych Elbląga, ale niewątpliwie możliwości przeładunkowe Elbląga wzrosną (podstawowe parametry kanału określają jego głębokość na 5 m, co ma pozwalać na tranzyt jednostek – przede wszystkim barek – o zanurzeniu ponad 4 m, szerokości 20 m i długości 100 m).

Należy bardziej spodziewać się początkowej wysokiej dynamiki wzrostu przeładunków, gdyż liczonych od stosunkowo niewielkiego ich poziomu wyjściowego. Znaczący wzrost przeładunków i obrotów towarowych w dłuższym okresie wymagałby jednak strumienia towarów od strony wschodniej, a więc z kierunku "rosyjskiego", co jest jednak uwarunkowane „klimatem politycznym” i polską polityką, nie tylko wewnętrzną ale i międzynarodową.

O ile nie należy spodziewać się istotnego rozwoju funkcji specyficznych dla portów Gdańska i Gdyni (jak choćby obsługa kontenerowców), to Elbląg z jego zapleczem portowym ma szansę stania się lokalnym centrum logistycznym i centrum dystrybucji. Miejsce to cechuje stosunkowo dobra dostępność komunikacyjna (możliwa intermodalność), posiada ono dostęp m.in. do śródlądowych dróg wodnych, drogi lądowej o parametrach międzynarodowej trasy ekspresowej oraz linii kolejowych, a także połączenie drogowe z przejściem granicznym z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

Należy podkreślić, że przejęcie części przewozów morskich przez morsko-rzeczny port w Elblągu, w powiązaniu z przejęciem części transportu samochodowego i kolejowego, może w istotny sposób zmniejszyć kongestię (rozumianej jako przeciążenie infrastruktury transportowej) na drogach i obwodnicach Trójmiasta.

Co dalej? Turystyka osiąga rozwój społeczno-gospodarczego

Podstawą naszego pozytywnego myślenia o przekopie powinno być przekonanie, że turystyka powinna być rozumiana jako istotny sektor, znacząca część gospodarki narodowej, który może mieć duży udział w tworzeniu produktu krajowego brutto (PKB).

Nie powinno podlegać dyskusji, że w dalszej perspektywie dzięki przekopowi Mierzei Wiślanej powinien nastąpić rozwój i wzrost ruchu turystycznego w portach w Elblągu, Fromborku, Tolkmicku, Nowej Pasłęce, Krynicy Morskiej czy Kątach Rybackich.

Otwarcie nowej drogi wodnej powinno wymusić nowe rozwiązania w lokalnej turystyce wodnej śródlądowej oraz morskiej – przybrzeżnej. Powinna ona przykładowo zapoczątkować (przywrócić) rejsy pasażerskich wycieczkowców od strony Trójmiasta (wycieczki zarówno jednodniowe, jak i kilkudniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi), a także zwiększyć ilość pływających po Zalewie Wiślanym jachtów. Rejs przekopem, który de facto będzie sztucznym kanałem ze służą,

powinien być atrakcją „samą w sobie”, a normą powinny stać się (maksymalnie kilkugodzinne) rejsy wycieczkowe np. z Krynicy Morskiej na „otwarte morze” i z powrotem.

Rozwój funkcji turystycznych portów zalewowych (związanych m.in. z obsługą pasażerskiego ruchu wycieczkowego i statków pasażerskich oraz różnorodnych form uprawiania sportów wodnych) to także sposób na częściowe przynajmniej „przebranżowienie” i zmianę struktury dochodów rodzin rybackich, gdyż funkcje rybackie (jeśli nie zanikną w ogóle), to istotnie maleją.

Aby jednak tak się stało, należy inwestować w infrastrukturę portową i nadbrzeżną. Wydaje się przy tym, że wiodącą rolę pod względem logistyki (nie licząc Elbląga) powinny pełnić przede wszystkim trzy porty: Krynica Morska, Tolkmicko i Frombork, przy czym z punktu widzenia potencjalnych możliwości tworzenia produktów turystycznych (oraz ich pakietowania) – gród Kopernika wydaje się być miejscem kluczowym.

Konieczna jest tu rozbudowa lub budowa nowych basenów portowych (Frombork) lub odbudowa dawnych portów (Kadyny). Zapisana natomiast ustawowo „infrastruktura dostępowa” to zdecydowanie za mało.

Przekop elementem europejskiego systemu dróg wodnych

W przypadku ogólnie pojętej turystyki województwa warmińsko-mazurskiego jednym z podstawowych wymogów (oprócz dążenia do wydłużenia sezonu turystycznego) jest zwiększenie ilości dni pobytowych docelowego turysty. Dotyczy to również turystyki kwalifikowanej, w tym wodnej.

Jednym z priorytetowych zadań (nie tylko władz wojewódzkich, ale i decydentów szczebla krajowego) powinna być rewitalizacja i poprawa parametrów użytkowych śródlądowych dróg wodnych już istniejących, dążąc do ich wykorzystywania nie tylko w celach transportowych, ale także w celach stricte turystycznych. Powinno to znajdować odzwierciedlenie w podstawowych dokumentach strategiczno-planistycznych.

Wzorem sprawdzonych od lat rozwiązań z obszaru Europy Zachodniej, gdzie kanałowe, jeziorowe i rzeczne szlaki wodne służą do rekreacji i spędzania czasu praktycznie od wczesnej wiosny do późnej jesieni (nieprzemijająca moda na hausbooty i czartery barek) powinniśmy dążyć do rzeczywistego włączenia naszych dróg wodnych w jeden europejski system naczyń połączonych. Współczesne tendencje rozwoju turystyki, preferujące aktywny wypoczynek,

emocje i rozrywkę w połączeniu z edukacją przyrodniczą i kulturową, stwarzają korzystne perspektywy m.in. dla turystycznego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych.

Temu powinna służyć realizacja w praktyce idei funkcjonowania Międzynarodowej Drogi Wodnej – MDW E70 (prowadzącej od okolic Antwerpii i Rotterdamu, przez Berlin, Bydgoszcz, po m.in. Elbląg, Kaliningrad i Kłajpedę), w tym jej fragmentu w postaci Pętli Żuławskiej. Sztuczny Kanał w poprzek Mierzei Wiślanej powinien być traktowany jako element tego właśnie systemu, wzmacniający (wręcz potęgujący) jego możliwości żeglugowe, konkurencyjność oraz potencjał i wizerunkową siłę „przyciągania” turystów oraz inwestorów.

Realizacja tych zamierzeń będzie wpisywać się w postulat poprawy spójności ekonomicznej (m.in. tzw. ekonomia wody) oraz spójności przestrzennej Warmii i Mazur z regionami Europy, a także korelować z koncepcją Euroregionu „Bałtyk”. To narzędzie do skutecznej walki z „peryferyjnością” tego subregionu. Priorytetowym wyzwaniem dla polityki regionalnej jest bowiem zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego subregionów oraz przeciwdziałanie kumulacji problemów natury społecznej i gospodarczej, szczególnie na obszarach peryferyjnych, położonych (jak w tym przypadku) na styku krajów i województw.

Istotne znaczenie dla województwa warmińsko-mazurskiego ma fakt, że Zalew Wiślany posiada wodne połączenie (przekop jest dodatkowym) z Morzem Bałtyckim, ale również z systemem wodnym Kanału Elbląskiego i jego słynnymi pochylniami. Należy wiedzieć, że tradycje żeglowania i rejsów turystycznych sięgają w subregionie co najmniej XIX wieku, kiedy to wycieczkowe parowce elbląskie pływały zarówno po jeziorze Druzno i ówczesnym Kanale Elbląsko-Oberlandzkim, jak i po wodach Zalewu Wiślanego, m.in. w rejsach do Krynicy Morskiej i Królewca.

Podsumowanie i postulaty:

Rozwój regionalny w oparciu m.in. o turystykę wodną i w powiązaniu z transportem wodnym śródlądowym predestynowanych do tego województw (a więc pomorskiego i warmińsko-mazurskiego) – powinien nie tylko znajdować właściwe miejsce w dokumentach planowania strategicznego szczebla wojewódzkiego i krajowego, w tym w strategiach dotyczących rozwoju regionalnego, ale też być realizowany w praktyce.

Już obecnie możemy mówić o Kanale Elbląskim jako unikalnej drodze wodnej i markowym produkcie turystycznym rangi krajowej, rozpoznawalnej na całym świecie, a przecież siła oddziaływania marki i jej konkurencyjność niepomiaralnie wzrosła w kontekście czynionych starań o uzyskanie statusu dobra dziedzictwa kulturowego UNESCO. Konieczna jest jednak jego rewitalizacja oraz właściwe utrzymanie i zarządzanie.

Wydatki, których nie wolno zmarnotrawić

Koszt realizacji przekopu sukcesywnie rośnie, będzie coraz większy i nie skończy się wraz z „przecięciem wstęgi” i jego uroczystym oddaniem do użytkowania. Początkowo twierdzono o setkach milionów złotych, obecnie wiadomo, że budowa wyniesie znacznie powyżej miliarda (nawet w przeliczeniu na realną wartość pieniądza z początkowego okresu zamierzenia inwestycyjnego).

W tym przypadku jednak nie tyle ma znaczenie wysokość samych wydatków, co ich struktura i racjonalne (z punktu widzenia efektywności) ponoszenie. Bez dodatkowych, uzupełniających nakładów w „infrastrukturę towarzyszącą” zostaną one, w wyniku braku konsekwencji, w znacznej mierze zmarnotrawione. Nie można również dopuścić do sytuacji, kiedy budowa przekopu nastąpi kosztem naprawy, udrożnienia i bieżącego utrzymania kanałów oraz dróg wodnych już istniejących.

Należy zmieniać błędne przeświadczenie, że ochrona przyrody i walorów środowiska naturalnego wyklucza działania inwestycyjne na drogach wodnych (zarastanie szlaków żeglugowych powoduje m.in. wzrost zagrożeń powodziowych), a lokalne szlaki wodne straciły swoje dawne, istotne znaczenie gospodarcze.

Należy przyjąć do powszechnej świadomości, że turystyczne wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych (w zgodzie z ideą zrównoważonego rozwoju) ma istotne znaczenie gospodarcze, ponieważ może być czynnikiem rozwoju regionalnego – zwłaszcza w takich regionach jak Warmia, Mazury i Żuławy Wiślane, w przypadku których niewykorzystanie potencjału tak unikalnych szlaków wodnych i rozwiązań hydrotechnicznych jak nowo realizowany przekop Mierzei Wiślanej i komunikacyjnie powiązany z nim Kanał Elbląski – byłoby marnotrawstwem.

Współcześnie lokalne śródlądowe drogi wodne Europy Zachodniej są wykorzystywane na wiele sposobów, dzięki nim możliwe jest uprawianie rozmaitych form i rodzajów turystyki, kierowanych do różnych grup wiekowych, społecznych i zawodowych, o różnym poziomie zamożności, wymagań i oczekiwań. Atrakcje towarzyszące śródlądowym drogom wodnym pozwalają na tworzenie

i proponowanie potencjalnym turystom produktów turystycznych w różnych zestawieniach i pakietach ofertowych.

Ponieważ jest to zjawisko uniwersalne, wyzwaniem cywilizacyjnym Polski jest rewitalizacja śródlądowych dróg wodnych oraz włączanie ich we wspólny system ogólnoeuropejski.

Wnioski:

- 1) Współczesne tendencje rozwoju turystyki, rekreacji i wypoczynku stwarzają korzystne perspektywy dla turystycznego wykorzystania oraz rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych.
- 2) Istnieje w praktyce możliwość pogodzenia rozwoju gospodarczego, rozbudowy infrastruktury technicznej i komunikacyjnej z ochroną środowiska naturalnego oraz promocją walorów przyrodniczych, kulturowych, turystycznych i krajobrazowych – zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.
- 3) Należy wydatkować niezbędne środki na inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą (portową i nadbrzeżną) Zalewu Wiślanego i Pętli Żuławskiej.
- 4) Należy rewitalizować zaniedbane drogi wodne pod kątem dostępności turystycznej, w tym zrealizować w praktyce projekt Międzynarodowej Drogi Wodnej E70.
- 5) Konieczna jest rewitalizacja Kanału Elbląskiego oraz właściwe utrzymanie i zarządzanie.

Cezary Wawrzyński – wieloletni sekretarz jednostek samorządu terytorialnego, radny miejski i powiatowy. Doświadczenie zawodowe zdobył w bankowości i muzealnictwie oraz radach nadzorczych. Regionalista, żeglarz, autor i współautor książek, artykułów, referatów, filmów dokumentalnych o Kanale Elbląskim i szerzej rozumianej „Krainie Kanału Elbląskiego”. Doktor nauk ekonomicznych o specjalności rozwój regionalny i infrastruktura transportu. Autor dysertacji „Turystyczne wykorzystanie śródlądowej drogi wodnej osi rozwoju społeczno-gospodarczego na przykładzie Kanału Elbląskiego” (2011). Członek Rady Naukowo-Programowej ds. Szlaku Kanału Elbląskiego przy Marszałku Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Popularyzator wiedzy o szlakach wodnych i kanałach Mazur, Polski, Europy i Ameryki Północnej. Inicjator rozpoczęcia procedury wpisania Kanału Elbląskiego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.