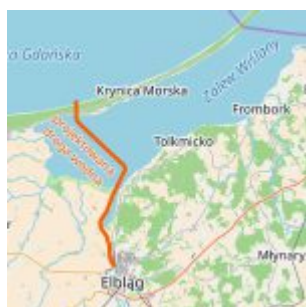


Czy przekop Mierzei Wiślanej ma sens? Spojrzenie tubylca



Wielokrotnie w tym sezonie letnim bywałem z rodziną i przyjaciółmi na plaży nad Zatoką Gdańską, nieopodal miejscowości Skowronki. Po wejściu na samą plażę, po prawej stronie, w odległości ok. kilometra rozpościera się widok instalacji nadbrzeżnych przekopu Mierzei Wiślanej powstałego przy niezamieszkałej już osadzie Nowy Świat.

Pytania o racjonalność

Po ogłoszeniu, że 17 września br. dojdzie do oficjalnego otwarcia tej inwestycji, zacząłem zastanawiać się nad celowością tego przedsięwzięcia, przy czym zupełnie nieistotne były dla mnie polityczne argumenty obu obozów zarządzających aktualnie Polską. Moja perspektywa to widzenie problemu oczami tubylca pracującego w elbląskim przemyśle 16 lat; osoby, która łodziami żaglowymi i motorowymi odwiedziła wszelkie zakamarki Zalewu Wiślanego i jego rozległych kanałów od Elbląga po Gdańsk i dopłynęła w czasie międzynarodowych regat do złowrogięgo portu wojennego w Bałtijsku.

No i tak, wylegując się na plaży, szukałem odpowiedzi na pytanie, jakie towary będą transportowane przez ten kanał żeglugowy, aby pobudzić rozwój gospodarczy miasta Elbląga oraz regionu Zalewu Wiślanego położonego po polskiej stronie. Założeniem podstawowym przy odpowiedzi na ww. pytanie jest brak perspektyw na rozwój stosunków gospodarczych z Rosją i

świadomość, że przekop Mierzei Wiślanej miał ten rozwój skutecznie zablokować.

Elbląg świetnie skomunikowany z Trójmiastem

Elbląg, mimo administracyjnego powiązania z województwem warmińsko-mazurskim, gospodarczo i komunikacyjnie ciąży ku aglomeracji trójmiejskiej i siłą rzeczy to jest jego potencjalnie największy aktualnie rynek zbytu. Pierwsze, co mi przyszło do głowy, to szeroko pojęta armatura okrętowa i odlewnicza dla przemysłu stoczniowego produkowana w zakładach po „sprywatyzowanym” przedsiębiorstwie Zamech, no ale w Trójmieście nie ma już przemysłu stoczniowego, a poza tym, zarówno przed wojną, jak i za Polski Ludowej, transport ten odbywał się – co wielu zadziwi – również istniejącymi szlakami wodnymi z Elbląga do Trójmiasta, poprzez południową część zalewu, ujście rzeki Nogat, rzekę Szarpawę i Wisłę ,względnie Martwą Wisłę, bez konieczności wyważania otwartych drzwi.

Elbląg był i jest nadal silnym ośrodkiem produkcji mebli, aktualnie funkcjonuje tu jeden z wiodących w Polsce producentów mebli skrzyniowych „Meble Wójcik” oraz znaczący producent drzwi, firma DRE. Z pozostałości przemysłowych po epoce minionej przetrwał w Elblągu jeszcze duży browar należący aktualnie do koncernu Heineken. Rzecz w tym, że droga krajowa nr 7 na odcinku Elbląg – Gdańsk po kilku latach budowy pod koniec roku 2018 zamieniła się w drogę ekspresową S7 i przejazd do Gdańska zajmuje ok. 30 min. Byłoby szaleństwem przewozić towary przystosowane do transportu pojazdami ciężarowymi w tym i każdym innym kierunku drogą wodną. I tu moje pomysły i wyobrażenia doszły do ściany.

Koszt: 2 mld złotych

Jestem lokalnym patriotą i chciałbym szczerze zobaczyć w tym

projekcie pozytywy. I widzę takie. Zalew Wiślany jest wymarzonym akwenem dla żeglarzy preferujących ciszę i stroniących od widoku turystów – i jest tak do tej pory. Otwarcie na Zatokę Gdańską spowoduje zapewne większy ruch turystyczny na Zalewie Wiślanym, bo niejeden żeglarz śródlądowy będzie chciał „zaliczyć” Bałtyk i zacumować choćby na chwilę w trójmiejskiej marinie. Zapewne statki turystyczne kursujące po Zalewie Wiślanym między Krynica Morską a Fromborkiem i Tolkmickiem poszerzą swoją ofertę o przepłynięcie kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, nie sądzę jednak, aby takie rejsy odbywały się z drugiej strony mierzei, ponieważ odległość z Trójmiasta jest zbyt duża jak na rejs widokowy. Te pozytywy zaistnieją jednak w okresie letnim i wpływy z opłat nie zrekompensują choćby wynagrodzenia Kapitanatu Portu.

Po co w takim razie wydano z naszej kieszeni 1 mld 984 mln zł (dane za portalem „Rynek Infrastruktury” z 14.05.2022)?

[Wiesław Niedziałkowski](#)