

EUROPA REGIONUM TOM XXIII ROK 2016

DOI: 10.18276/er.2016.28-17

TADEUSZ PALMOWSKI
Uniwersytet Gdański

Uwarunkowania rozwoju turystyki transgranicznej na Zalewie Wiślanym

Wprowadzenie

Turystyka stanowi ważny komponent regionalnych działań na rzecz rozwoju gospodarczego oraz znaczące źródło zatrudnienia. Fakt ten uznano w Traktacie z Maastricht, gdzie znalazło się sformułowanie, że polityki UE powinny uwzględniać działania w dziedzinie turystyki. W wielu regionach granicznych, turystyka jest ważnym komponentem koncepcji lub strategii rozwoju. Stanowiła także jeden z priorytetów operacyjnych programów INTERREG. Opublikowany w 1995 r. przez Komisję Europejską „Green Paper” zapoczątkował debatę na temat efektywnego udziału UE w zakresie wspierania turystyki. Wskazano, że rozwój turystyki może pomóc skierować uwagę na wiele typowych potrzeb rozwojowych regionów, uwzględniać promocję różnorodnych działań gospodarczych w regionach przygranicznych; stworzenie nowych możliwości zatrudnienia, zwiększenie liczby miejsc pracy oraz rozwój nowych kwalifikacji. Rozwój turystyki może wpłynąć na większą ofertę środków ochrony dziedzictwa przyrodniczego i kulturalnego regionu oraz możliwości zwiększenia wachlarza i jakości lokalnych atrakcji i usług, oraz lokalnej infrastruktury.

Potrzeby i priorytety regionów przygranicznych związane z turystyką wykazują silne wzajemne współzależności. Wysoka jakość środowiska naturalnego stanowi podstawowy czynnik rozwoju turystyki w danym regionie. Wpływa także na rodzaj turystyki, który może być rozwijany, np. turystyka „letnia” na wybrzeżu. Podstawowe znaczenie mają tu takie czynniki jak: atrakcyjny krajobraz, walory przyrodnicze oraz brak zanieczyszczeń. W innych przypadkach

podstawowe znaczenie odgrywają walory i dziedzictwo kulturowe, infrastruktura oraz usługi, w tym połączenia komunikacyjne.

1. Współpraca transgraniczna w dziedzinie turystyki

Regiony przygraniczne, zwłaszcza te „opóźnione w rozwoju”, z reguły mają dobry potencjał dla rozwoju turystyki. Tworzenie i rozwijanie tego potencjału może działać jako katalizator dostosowań strukturalnych i rozwojowych tych regionów. Może też pozytywnie wpływać na rozwój gospodarczy regionu, rozwój regionalnego rynku pracy, rozwój infrastruktury oraz lokalizacji inwestycji. Zakres, w jakim turystyka może oddziaływać jako katalizator rozwoju gospodarczego regionów przygranicznych zależy w dużym stopniu od specyfiki regionu pod względem zasobów turystycznych (linia brzegowa, dziedzictwo kulturowe), zróżnicowania istniejących zasobów oraz stopnia nacisku na strategię i działania na rzecz promocji turystyki oraz współpracy transgranicznej.

Turystyka, problemy środowiskowe oraz infrastrukturalne są w regionach przygranicznych z reguły wzajemnie ze sobą powiązane. Kluczowym zagadnieniem jest promocja rozwoju turystyki w powiązaniu z wysokiej jakości środowiskiem naturalnym. Główne trudności odnoszą się nie tylko do integracji różnych aspektów polityki (np. wprowadzanie problemów ekologicznych do strategii rozwoju turystyki), ale czynienie tego w sytuacji, gdy należy również przewyżczać efekty bariery wynikającej z obecności granicy. Efekt „baryery” granic krajowych tradycyjnie odgrywał negatywny wpływ na rozwój turystyki. Regiony te przez wiele lat, a nawet dziesięcioleci nie były w stanie w pełni wykorzystywać swego potencjału turystycznego.

Główne problemy związane z rozwojem turystyki w regionach przygranicznych to m.in. brak informacji na temat samego regionu przygranicznego, istniejące lub potencjalne konflikty pomiędzy rozwojem turystyki i innymi funkcjami po obu stronach granicy, duże różnice ekonomiczne, negatywne skutki ekologiczne, brak kontaktów transgranicznych pomiędzy instytucjami i agencjami, słabo rozwinięta infrastruktura transportowa, brak umiejętności i know-how niezbędnych do oferowania wysokiej jakości usług turystycznych, silna konkurencja pomiędzy terenami po drugiej stronie granicy utrudniająca współpracę itp.

W działaniach promujących współpracę transgraniczną podkreśla się rolę zależności pomiędzy środowiskiem, a rozwojem turystyki. Wzajemna zależność polityki turystycznej i ekologicznej wywiera wpływ na proces rozwoju regionu. Występuje tu także efekt synergii, który można osiągnąć w wyniku współpracy transgranicznej w obu tych dziedzinach. Wspólne strategie, właściwie oceniające problemy, potencjał, identyfikujące priorytety transgraniczne i przyjmujące długoterminowe perspektywy, mogą prowadzić do osiągnięcia harmonii w koegzystencji pomiędzy środowiskiem naturalnym i turystyką transgraniczną.

Regiony położone po obu stronach granicy często łączy wspólna historia i wspólne dziedzictwo kulturowe oraz podobne, atrakcyjne formy krajobrazu. Współpraca transgraniczna może pomóc w stworzeniu większego zróżnicowania oferty produktów turystycznych i ekologicznych, wspólna promocja może być bardziej efektywna. Wspólnie można także pokonywać takie zagadnienia związane z rozwojem turystyki, jak rozwiązywanie problemów sezonowości i związane z tym równoważenie zatrudnienia, wzrost możliwości turystycznych poza sezonem, wzrost asortymentu produktów itp. Główne kierunki podejmowanych działań w regionach przygranicznych w celu promocji rozwoju turystyki odnoszą się do współpracy na poziomie strategicznym, wspólnego planowania rozwoju usług turystycznych, marketingu oraz integracji rozwoju turystyki transgranicznej z innymi aspektami polityki, takimi jak infrastruktura transportowa i usługi, środowisko przyrodnicze, rozwój zasobów ludzkich. Wspólna praca nad rozwojem strategii może dotyczyć m.in. identyfikacji mocnych i słabych stron (SWOT), identyfikacji wspólnych priorytetów i celów, określenia zakresu współpracy, opracowań sektorowych i rynkowych.

Współpraca w ramach konkretnego projektu turystycznego angażuje władze lokalne, regionalne agencje rozwoju turystyki, operatorów turystycznych, firmy przewozowe, podmioty gospodarcze i lokalne społeczności. Działania na tym poziomie obejmują współpracę w zakresie promocji zewnętrznej, rozwijania sieci szlaków, ścieżek rowerowych, redagowania map szlaków turystycznych, tworzenia wspólnych systemów informacji turystycznej, połączeń transportowych, zakwaterowania, wspólnych szkoleń itp.

2. Możliwości i bariery rozwoju turystyki transgranicznej na Zalewie Wiślanym

Zalew Wiślany to rozległy zbiornik wodny na pograniczu polsko-rosyjskim, oddzielony od wód Morza Bałtyckiego wąską Mierzeją Wiślaną. Długość zalewu wynosi 91 km, średnia szerokość 9 km, średnia głębokość 2,7 m. Część rosyjska akwenu zajmuje 510 km², polska 338 km². Do zalewu wpada kilka rzek, na których odbywa się ruch jednostek turystycznych, rybackich i handlowych. Zalew Wiślany stanowi ważne ogniwo w systemie śródlądowej i morskiej komunikacji wodnej. Przyległe obszary lądowe posiadają duże walory przyrodnicze, turystyczne i rekreacyjne. Należą do nich m.in. rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe i obszary Natura 2000.

Jedyną połączenie z morzem umożliwia Cieśnina Piławska leżąca poza granicami naszego kraju, co poważnie utrudnia korzystanie z niej. Zalew Wiślany stanowi także naturalny łącznik pomiędzy sieciami rzeczno-jeziornymi Europy wschodniej i środkowej. Nad jego brzegami zlokalizowano dwa duże porty: Kaliningrad i Elbląg, połączone torem wodnym ciągnącym się pośrodku zalewu, o głębokości 2–5 m. Po stronie polskiej uzupełniają je liczne mniejsze porty i przystanie, takie jak Nowa Pasłęka, Frombork, Tolkmicko, Piaski, Krynica Morska i Kąty Rybackie, a po rosyjskiej przystanie Krasnofłotskoje, Uszakowo, Jachtklub Kaliningradzki, przystań Muzeum Oceanu Światowego, przystań Fiszbót, Wzmorie, Swietłyj, Primorsk i Gidrogawan. Malownicze, osłonięte mierzeją od morza wody Zalewu Wiślanego są świetnym obszarem dla uprawiania sportów wodnych i jachtingu. Można tu również uprawiać sporty zimowe korzystając z trwałej, długo utrzymującej się pokrywy lodowej.

W okresie międzywojennym, kiedy port w Elblągu znajdował się w granicach Prus Wschodnich, ze względu na niewielkie głębokości i związane z tym problemy batymetryczne, obsługiwał niemal wyłącznie jednostki śródlądowe. Jednak kres więzi Elbląga z morzem, równoznaczny ze sprowadzeniem portu elbląskiego do roli peryferyjnej nastąpił w roku 1945, gdy granica państwowa pomiędzy PRL i ZSRR przecięła Zalew Wiślany, a tym samym zamknęła jedyny tor wodny prowadzący z Elbląga oraz pozostałych portów zalewu przez Cieśninę Piławską na Morze Bałtyckie (niezgodnie z treścią porozumienia pomiędzy Polską i ZSRR z 16 sierpnia 1945 r.). Granica wodna w normalnych stosunkach międzynarodowych nie stanowi przeszkody dla uprawiania międzynarodowej żeglugi morskiej. Prawo swobodnego przepływu pozwala na prze-

plywanie przez statki morskie, przez obszar jednego państwa w celu dotarcia do drugiego. Na początku lat 90. ub.w. miasto podjęło działania mające na celu reaktywowanie portu elbląskiego.

Początek transformacji systemowej przełomu lat 80. i 90. ub.w. w Europie Środkowej i Wschodniej otworzył nowy etap rozwoju współpracy transgranicznej również w tej części Europy Bałtyckiej. Pozbawione otoczki politycznej współdziałanie rozwinęło się na wielu nowych płaszczyznach, np. gospodarka, w tym turystyka, współpraca samorządów, ochrona środowiska, infrastruktura transportu. Otwarcie granic dla wszystkich obywateli zwielokrotniło reglamentowany wcześniej tylko dla oficjalnych delegacji ruch graniczny. Pozwoliło także na tworzenie więzi interpersonalnych.

Ważnym wydarzeniem dla rozwoju współpracy transgranicznej była akcesja Polski do Unii Europejskiej. Środki finansowe przeznaczone na współpracę transgraniczną przez UE zarówno w okresie przedakcesyjnym, jak i później stanowiły istotne wsparcie dla procesów rozwojowych nie tylko na pograniczu polsko-rosyjskim.

Od 1 maja 2004 r. granica pomiędzy Polską i Rosją na Zalewie Wiślanym i Mierzei Wiślanej jest granicą UE i Rosji. Według wielu koncepcji, Obwód Kaliningradzki może pełnić rolę swoistego laboratorium stosunków pomiędzy Rosją a UE. Współpraca transgraniczna w Europie rozwija się w oparciu o Europejską Konwencję Ramową o współpracy transgranicznej między wspólnotami i władzami terytorialnymi (Konwencja Madrycka) z 1980 r. oraz Europejską Kartę Regionów Granicznych i Transgranicznych przyjętą w 1981 r. Traktat między Rzeczpospolitą Polską i Federacją Rosyjską o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy pochodzi z 1992 r. Istotnym wyrazem polityki rosyjskiej, prowadzonej przez władze obwodu, są porozumienia z partnerami polskimi – województwami: pomorskim i warmińsko-mazurskim podpisane w 2001 roku. Na szczeblu lokalnym podpisano także szereg umów pomiędzy samorządami miast, np. Elbląga i Kaliningradu, Elbląga i Bałtyjska.

Wejście Polski do UE, a następnie do Strefy Schengen wiązało się jednak z nowym reżimem przekraczania granicy, co utrudniło i zmniejszyło kontakty między sąsiednimi regionami. Szansę na ich ożywienie dało wsparte przez Komisję Europejską, ustanowienie w 2012 r. na terenie powiatów przyległych do granicy w województwie warmińsko-mazurskim i pomorskim oraz całego Obwodu Kaliningradzkiego strefy małego ruchu granicznego (MRG). Pomimo, że MRG dotyczył wyłącznie lądowych przejść granicznych, pozwolił on na nowo

zaktywizować współpracę transgraniczną, a dzięki niej lokalną gospodarkę, w tym turystykę. Początkowo znacznie zwiększyła się liczba podróży określanych mianem turystyki zakupowej. Następnie coraz częściej obserwowano wyjazdy mające na celu wypoczynek lub uczestnictwo w wydarzeniach kulturalnych, sportowych i innych (Anisiewicz i Palmowski 2014). Wzmoczona aktywność napędzała lokalną gospodarkę. Z drugiej strony liczniejsze kontakty rzutowały na coraz szersze otwieranie się na siebie społeczności lokalnych zamieszkałych po obydwu stronach granicy.

Przyczyniło się także do zwiększenia rozwoju kontaktów: ekonomicznych, naukowych, międzyludzkich oraz współpracy na poziomie samorządów lokalnych polskich województw i Obwodu Kaliningradzkiego FR. Po czterech latach funkcjonowania umowy nastąpiła ogólna aktywizacja branży handlowej i usługowej, hotelarskiej i turystyki, wymiany młodzieży, studentów, uczniów oraz sąsiedzkich relacji.

W związku ze szczytem NATO i Światowymi Dniami Młodzieży, Polska podjęła decyzję o zawieszeniu od 4 lipca 2016 r. umów o małym ruchu granicznym, w części dotyczącej wjazdu i pobytu na terytorium RP mieszkańców stref przygranicznej Federacji Rosyjskiej (oraz Ukrainy). W pierwszych dwóch miesiącach wpłynęło to na dziesięciokrotne zmniejszenie ruchu między Obwodem Kaliningradzkim i rejonami Polski objętymi MRG. Drugiego sierpnia tego samego roku Polska postanowiła przedłużyć okres zawieszenia umowy MRG z Rosją. Trudno przewidzieć, kiedy dojdzie do jego reaktywacji.

3. Przyrodnicze przesłanki współpracy transgranicznej na Zalewie Wiślanym

Zalew Wiślany wraz z Mierzeją Wiślaną, Wzniesieniem Elbląskim i Żuławami Wiślanymi – stanowią unikatowy kompleks przyrodniczo-krajobrazowy, ciągnący się na pograniczu Polski i Obwodu Kaliningradzkiego. Zalew Wiślany stanowi, ostoję ptactwa wodnego, a świat roślinny Mierzei Wiślanej oraz Wzniesień Elbląskich obfituje w rzadkie gatunki i zbiorowiska roślinne. Do wybitnych walorów krajobrazowych i przyrodniczych dochodzą także cenne walory kulturowe otoczenia. Walory te nie są jednak w pełni zabezpieczone. Znajdują się tu dwa parki krajobrazowe „Mierzeja Wiślana” i „Wzniesienia Elbląskie”. Nie zapewniają one dostatecznej ochrony samemu zalewowi. Pełne zabezpieczenie zapewnić może kompleksowa ochrona całej Mierzei Wiślanej

i całego Zalewu Wiślanego wraz z obrzeżami prowadzona wspólnie przez stronę polską i kaliningradzką.

Podstawą międzynarodowego współdziałania przy tworzeniu transgranicznych obszarów chronionych w tej części Europy może być tzw. Deklaracja Węgierska, podpisana w 1992 r. w Wigrach przez przedstawicieli rządów, władz terytorialnych i naukowców z Polski, Rosji, Litwy, Łotwy, Białorusi i Ukrainy. Deklaracja zakłada ścisłą współpracę pomiędzy sygnatariuszami w zakresie ochrony środowiska i ekorozwoju.

W polskiej części Zalewu Wiślanego i jego otoczenia zlokalizowano 13 rezerwatów przyrody, 2 parki krajobrazowe, 9 obszarów chronionego krajobrazu, 3 użytki ekologiczne, 3 pomniki przyrody oraz obszary Natura. Wśród nich znajdują się tereny specjalnej ochrony ptaków:

- Zalew Wiślany,
- Jezioro Drużno,
- Ujście Wisły,
- Dolina Pasłęki,
- Ostoja Warmińska.

Specjalne tereny ochrony siedlisk to:

- Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana,
- Jezioro Drużno,
- Ostoja w ujściu Wisły,
- Doliny erozyjne Wysoczyzny Elbląskiej,
- Rzeka Pasłęka.

Zalew Wiślany wraz z Mierzeją Wiślaną włączony został także do Zielonego Pierścienia Bałtyku – projektu mającego na celu turystyczne i kulturowe wykorzystanie naturalnych walorów przyrodniczych obszarów nadbałtyckich oraz społeczną integrację ludności zamieszkującej region Morza Bałtyckiego. Tereny gmin Sztutowo i Krynica Morska są w naturalny sposób predysponowane do rozwoju „zielonej turystyki”, konkurencyjnej nawet w stosunku do ofert turystycznych z krajów Europy Zachodniej.

W ramach sieci ECONET stanowiącej podstawę do prowadzenia zintegrowanych działań w zakresie ochrony przyrody i wprowadzania w życie założeń rozwoju zrównoważonego, cała Mierzeja Wiślana uznana została za obszar węzłowy o znaczeniu międzynarodowym charakteryzujący się nagromadzeniem unikatowych pod względem przyrodniczym obiektów o randze międzynarodowej oraz zespołów roślinnych i ostoi przyrody o znaczeniu europejskim.

Park Krajobrazowy Mierzei Wiślanej, wraz z pasem wód morskich do głębokości 10 m, jak i pasem wód zalewowych, o szerokości 1 mili morskiej włączony został przez HELCOM do Obszarów Chronionych Morza Bałtyckiego (BSPA – Baltic Sea Protected Areas). Są to miejsca naturalne (lub w niewielkim stopniu przekształcone przez człowieka), posiadające najwyższą wartość przyrodniczą w skali całego Bałtyku.

Obszar Zalewu Wiślanego, jako bardzo cenny przygraniczny, nadmorski kompleks przyrodniczo-krajobrazowy już w latach 1993–1997 został ujęty w opracowanej przez Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie, koncepcji transgranicznych obszarów chronionych (TOCh). Wyznacza ona 8 szczególnie wartościowych ze względów przyrodniczych terenów przedzielonych granicą państwową, położonych we wschodniej części Polski (Rąkowski 2000). TOCh Zalew Wiślany według założeń obejmuje w części polskiej i rosyjskiej Mierzę Wiślaną oraz wody zalewu (bez krańców północnych) wraz z obrzeżem. Administracyjnie należy do województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego w Polsce (68% powierzchni TOCh) i do rejonów bałtyjskiego, gurińskiego i bagrationowskiego w Obwodzie Kaliningradzkim (32%).

Na Mierzei Wiślanej po stronie rosyjskiej w roku 1963 utworzono rezerwat zoologiczny „Wisłinska Kosa”. Poza ochroną ptaków wodnych i ssaków ochronie podlegały tu unikatowe pasy wydm, lasy oraz plaże i przylegające obszary morskie i zalewowe. Rezerwat o powierzchni 21 km² obejmował swym zasięgiem całą rosyjską część Mierzei Wiślanej od granicy z Polską, aż do niewielkiej miejscowości Kosa położonej w pobliżu Cieśniny Piławskiej. Niestety, w 2004 r. rezerwat „Wisłinska Kosa” niespodziewanie zniknął z nowych map i opracowań ukazujących się w Kaliningradzie. W 2006 r. jedna z berlińskich firm konsultingowych wykonała opracowanie dotyczące przyszłego zagospodarowania turystycznego Mierzei Wiślanej. Strona rosyjska wyjaśnia tajemnicze zniknięcie rezerwatu wygaśnięciem odpowiednich przepisów. W aktualnych planach zagospodarowania przestrzennego do ochrony walorów przyrodniczych rosyjskiej części Mierzei Wiślanej zaplanowano wyłącznie jej zachodnią połowę w kierunku granicy z Polską.

W części rosyjskiej w pobliżu Zalewu Wiślanego znajduje się kilka obszarów i obiektów o statusie obiektów chronionych. Należą do nich:

- Nowosiołowski Państwowy Rezerwat Zoologiczny;
- użytki wodno-błotne, uznane za szczególnie chronione obiekty wodne: Ładuszkino 3, Lewobiereżnoje, Prawobiereżnoje 1, Topkoje;

- botaniczne pomniki przyrody: dąb szypułkowy, lilia złotogłów, Park Balba, park Pierwomajskij, Bukowy Gaj.

Cały teren wokół Zalewu Wiślanego charakteryzuje różnorodność krajobrazów oraz siedlisk, która z kolei warunkuje zróżnicowanie faunistyczne (zwłaszcza awifauny) i florystyczne.

Transgraniczne obszary chronione powinny być terenem ścisłej współpracy władz lokalnych i służb ochrony środowiska Polski i Rosji, mających na celu ochronę terenów najcenniejszych, promocję przyjaznych środowisku form turystyki oraz gospodarowania zgodnie z zasadami ekorozwoju.

Zalew Wiślany – niewielki akwen stanowiący część Zatoki Gdańskiej o wybitnych walorach przyrodniczych i unikatowym ekosystemie, potwierdzonym przez Komisję Helsińską jest bardzo wrażliwy na antropopresję, w szczególności na nieoczyszczone ścieki wpadające do niego z terenu Obwodu Kaliningradzkiego. Po 1990 r. zainicjowano po raz pierwszy na pograniczu polsko-rosyjskim współdziałanie w zakresie ochrony środowiska. W ramach współpracy transgranicznej wykonano wiele projektów w zakresie infrastruktury ochrony środowiska, na które wspólnie pozyskiwano środki UE (np. na oczyszczalnie ścieków), (Palmowski 2010). Wspólne działania objęły także edukację ekologiczną młodzieży, badania naukowe, a także wymianę doświadczeń władz i instytucji odpowiedzialnych za tę dziedzinę (Anisiewicz 2007).

Dwa graniczące z obwodem województwa: pomorskie oraz warmińsko-mazurskie są zainteresowane współpracą z obwodem. Zacieśnianie więzi z enklawą, rozwój kontaktów i powiązań transgranicznych jest ważne dla przygranicznych regionów Polski i Obwodu Kaliningradzkiego. Poprawa sytuacji ekologicznej i infrastruktury stworzyłaby szansę na rozwój usług turystycznych.

Mierzeja i Zalew Wiślany położone są na obszarze regionalnej struktury współpracy transgranicznej – utworzonego w roku 1998 Euroregionu Bałtyk. Jego siedziba znajduje się w Elblągu. Główne cele współpracy euroregionalnej zakładają m.in. ochronę i poprawę stanu środowiska, rozwój turystyki w obszarze przygranicznym, usprawnienie ruchu granicznego, wymianę kulturalną i opiekę nad wspólnym dziedzictwem kulturowym.

4. Otwarcie na Bałtyk szansą na aktywizację gospodarczą i turystyczną

Swobodna żegluga po Zalewie Wiślanym jest utrudniona ze względu na ograniczenia wprowadzone przez Rosję. Niezakłócony ruch statków uniemożliwia także płytki tor wodny (możliwe maksymalne zanurzenie 2 m) i brak akcji lodołamania w zimie po rosyjskiej stronie Zalewu Wiślanego. W celu uzyskania stałej i niezależnej drogi wodnej łączącej zalew z Morzem Bałtyckim co jakiś czas ożywa koncepcja wykonania kanału przez Mierzę Wiślaną, który pozwoliłby na uaktywnienie połączeń Elbląga z portami Gdańsk i Gdynia oraz połączeń z małymi portami bałtyckimi. Otwarcie zalewu może także wpłynąć na aktywizację żeglugi turystycznej, co w rezultacie spowoduje większy ruch w miejscowościach turystycznych położonych nad zalewem.

Budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną od wielu lat jest przedmiotem rozważań, sporów, a także tematem ekspertyz i opracowań badawczo-naukowych. Jej idea przedstawiona została po raz pierwszy w listopadzie 1945 r. w memoriale, będącym jednocześnie ekspertyzą naukową S. Leszczyckiego, przed rozpoczęciem prac komisji delimitacyjnej ds. granicy wschodniej (Palmowski 2007).

Otwarcie dostępu do Bałtyku przez wody rosyjskie oznacza konieczność modernizacji toru o długości 30 Mm¹. W przypadku kanału może to być tylko 5 Mm. Ze względu na to, że ponad połowa długości toru do Cieśniny Piławskiej biegnie przez wody rosyjskie, a państwo to nie jest zainteresowane modernizacją i utrzymywaniem niezbędnych parametrów swojej części toru, ciężar ten musiałaby w całości przejąć strona polska. Oznacza to pogłębienie o 1–2 m rosyjskiego toru na odcinku 15 Mm i stałe utrzymywanie tej głębokości. Pomijając kwestie polityczne, będzie to trwale nieopłacalne (Luks 2006).

Droga wodna z Zalewu Wiślanego przez Szkarpawę i Martwą Wisłę także nie stanowi alternatywy dla przyszłego kanału. Szlak ten o długości 30 Mm i głębokości 2,5 m wymaga modernizacji i przebudowy dwóch słuz – w Gdańskiej Głowie i Przegalinie. Ze względu na 8,5 metrowy prześwit pod nowym mostem wantowym na Martwej Wiśle w Gdańsku, statki wyższe, aby dotrzeć do portów Trójmiasta, musiałyby wchodzić przez Górki na Zatokę Gdańską. W przypadku budowy kanału przez Mierzę Wiślaną, odległość od wyjścia na morze do portu w Gdańsku wynosi zaledwie 18 Mm.

¹ 1 Mm = 1852 m

Już w połowie lat 90. ub.w w Instytucie Morskim w Gdańsku opracowano koncepcję bezpośredniego połączenia kanałem Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską. Dodatkowo uwzględniono nowe czynniki ekonomiczne, społeczne i polityczne oraz uregulowania prawne związane z ochroną przyrody, w tym z europejską siecią obszarów Natura 2000. Projekt zakładał usytuowanie kanału w pobliżu miejscowości Skowronki. Kanał miał stanowić element międzynarodowej drogi morskiej, umożliwiając swobodną żeglugę między portami nadzalewowymi i elbląskim portem morskim, a Morzem Bałtyckim. Projektowany kanał miał w zależności od wariantu mieć długość 1100–1400 m, szerokość 50 m, głębokość 5 m. W kanale zaplanowano służę wraz z wrotami sztormowymi. Nad kanałem miał przebiegać most drogowy (zwodzony, obrotowy lub na estakadzie). Kanał zaplanowano dla przepływu jachtów i statków, w tym statków pasażerskich. Największe statki towarowe w tym wariantcie miały mieć długość 90 m, szerokość 12 m i zanurzenie 3,2 m, statki pasażerskie natomiast długość 60 m, szerokość 12 m i zanurzenie 2,5 m (Kowalczyk i Łuczak 2007). W roku 2009 z przyczyn finansowych projekt ten został odłożony.

Kolejny plan budowy drogi wodnej z Zalewu Wiślanego do Zatoki Gdańskiej powstał w 2016 roku. Projekt ma zostać wykonany w latach 2017–2022. Jej głównym beneficjentem będzie port w Elblągu, do którego będą mogły zawijać duże jednostki. Nowe plany zakładają budowę kanału w miejscowości Nowy Świat na Mierzei Wiślanej. Jego długość ma sięgać 1,3 km. 5,5 m to zakładana głębokość toru podejściowego od strony Bałtyku. Ze względu na to, że inwestycja w całości ma być wykonana na terenie obszaru objętego programem Natura 2000, plan budowy kanału musi być zaakceptowany przez Komisję Europejską. Wielu mieszkańców miejscowości położonych na mierzei liczy na zwiększenie ruchu turystycznego i nowe miejsca pracy. Budowa kanału spowoduje rozwój regionu, turystyki, napływ inwestorów. Rozpoczęcie budowy planowane jest na 2018 r. W ramach inwestycji zbudowane mają być dwa mosty zwodzone, które mają zapewnić stały ruch pojazdów. Dzięki kanałowi droga morska relacji Elbląg–Trójmiasto skróci się o 52 Mm, co daje bardzo duże oszczędności. Dzięki budowie kanału do portu w Elblągu mają wpływać statki o zanurzeniu 4 m, długości 100 m i szerokości 20 m. Przy zwiększeniu przeładunków portu Elbląg do 3,5 mln ton do 2045 roku koszty przedsięwzięcia powinny się zwrócić. Rozwiną się także żegluga pasażerska i turystyka. Ta nowa droga wodna jest potrzebna także na wypadek klęsk zy-

wiolowych i innych sytuacji nadzwyczajnych. Kanał przez Mierzę Wiślaną ma strategiczne znaczenie nie tylko dla Elbląga, ale również dla pozostałych portów Zalewu Wiślanego.

Z ekonomicznego punktu widzenia korzyści ze zbudowania kanału może odnieść również Obwód Kaliningradzki. Każda inwestycja zwiększająca dostępność do tego zamkniętego akwenu jest korzystna dla wszystkich. Stracą swój restrykcyjny sens zakazy i ograniczenia żeglugi przez rosyjską część zalewu. Żeglugę po tym akwenu będą mogły obsługiwać nie tylko statki polskie i rosyjskie. Budowa kanału to stworzenie nowego szlaku transportowego, lecz także istotny czynnik aktywizacji gospodarczej gmin nadzalewowych. Zapewni integrację przestrzenną Zatoki Gdańskiej z Zalewem Wiślanym. Powstaną nowe możliwości rozwoju turystyki i rekreacji morskiej. Dotyczy to zarówno pasażerskiej żeglugi turystycznej, w relacji do i z Gdańskiem oraz Gdynią, jak i żeglarstwa.

5. Uwarunkowania infrastrukturalne

Zaprezentowane przesłanki i uwarunkowania wskazują na potencjalne możliwości rozwijania polsko-rosyjskiej współpracy transgranicznej w dziedzinie turystyki i ochrony środowiska na Zalewie i Mierzei Wiślanej. Istnieją możliwości opracowania wspólnych strategii i planów. Na ich podstawie można opracować konkretne projekty utworzenia transgranicznego obszaru chronionego na Mierzei Wiślanej, systemu ochrony wód w Zalewie Wiślanym i jego zlewni po obu stronach granicy. Rozbudowy wymaga infrastruktura komunikacyjna. Wskazane jest otwarcie kolejnych przejść granicznych, przystosowanie małych portów rybackich i budowa niewielkich marin do obsługi nie-dużych statków turystycznych i jachtów.

Rozbudowana i zmodernizowana infrastruktura w części polskiej m.in. w ramach projektu „Pętla Żuławska” ma szansę wpłynąć na znaczący rozwój turystyki żeglarskiej na tym akwenu, a porty Elbląg oraz Frombork, Tolkmicko i Krynica Morska dostępne są także dla statków wycieczkowych. Zaplecze żeglarskie wzrosło do około 800 stanowisk dla jachtów, które mogą zawijać do nabrzeży w małych portach. Główne, węzłowe porty turystyczne to Elbląg, Krynica Morska, Tolkmicko i Kąty Rybackie.

Obwód Kaliningradzki posiada szczególnie korzystne warunki przyrodnicze oraz kulturowe dla rozwoju turystyki. W części rosyjskiej Zalewu Wiślanego

znajduje się dziewięć portów i przystani jachtowych. Poza przystanią należącą do Jachtklubu Kaliningradzkiego wszystkie wymagają modernizacji, która umożliwi ożywienie różnorodnych form ruchu turystycznego. Do najważniejszych elementów infrastruktury niezbędnych do rozwoju turystyki w rosyjskiej części Zalewu Wiślanego należy także modernizacja infrastruktury nawigacyjnej i pogłębienie akwatoriów i torów podejściowych.

Niezbędne jest opracowanie i wytyczenie nowych szlaków turystycznych wokół Zalewu Wiślanego i mierzei z Gdańska do Kaliningradu. Poza szlakami wodnymi, mogą być to szlaki rowerowe, samochodowe itp. (np. szlak zamków gotyckich, szlak dawnych fortyfikacji, szlaki ekologiczne). Istnieją duże możliwości wykorzystania wód geotermicznych do rozwoju funkcji uzdrowiskowej w Krynicy Morskiej. Wielką atrakcją może być uruchomienie pociągu retro z lokomotywą parową na widokowej trasie wzdłuż Zalewu Wiślanego z Elbląga, przez Kadyny (stadnina koni), Frombork, Braniewo do Kaliningradu. Warto także rozwinąć kolej wąskotorową na Mierzei Wiślanej. Istnieją potencjalne możliwości rozwoju szlaków morskich przez Zatokę Gdańską do Bałtyjska i dalej na Zalew Wiślany do Kaliningradu, Fromborka i Elbląga, a w drodze powrotnej do Krynicy Morskiej i innych małych portów Mierzei Wiślanej.

Ze względu na zachowanie wysokiej jakości środowiska, na obszarze tym należy unikać turystyki masowej, preferować natomiast turystykę kwalifikowaną. Zaplecze usługowe, w tym niewielkie hotele i pensjonaty powinny wyróżniać się bardzo wysokim poziomem świadczonych usług. Poza sezonem letnim na mierzei można rozwijać także tzw. turystykę konferencyjną, szkolenia itp.

Podsumowanie

- Ważnym obszarem do współpracy w zakresie ochrony środowiska i turystyki jest przedzielony granicą państwową Zalew Wiślany.
- Rozwój turystyki transgranicznej na Zalewie Wiślanym i Mierzei Wiślanej może wpłynąć pozytywnie na ożywienie gospodarcze regionu, dać nowe miejsca zatrudnienia, przyczynić się do rozwoju infrastruktury transportowej i podniesienia jakości środowiska.
- Poprawa sytuacji ekologicznej i infrastruktury stwarza szansę na rozwój turystyki na i wokół tego akwenu.
- Istnieją potencjalne duże możliwości do tworzenia wspólnych transgranicznych tras turystycznych, np. lądowo-wodnych lub morskich,

bądź szlaki śródlądowe z Gdańska do Kaliningradu przez Elbląg i Malbork, rejsy szlakiem miast hanzeatyckich, rozwój sieci marin i turystyki żeglarskiej na Zatoce Gdańskiej i Zalewie Wiślanym, a także promocja wspólnych szlaków dziedzictwa kulturowego.

- Żegluga na Zalewie Wiślanym od stuleci borykała się z różnymi problemami głównie natury przyrodniczej. W XX i na początku XXI w. przeważały tu bariery polityczne. Aktywizacja żeglugi i małych portów nadzalewowych, w wariacie optymistycznym, może być wyraźnym impulsem nie tylko dla rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej, ale także dla budowy nowych, partnerskich relacji transgranicznych Polski z Obwodem Kaliningradzkim.
- Wspólna promocja tego ciekawego i bogatego pod względem przyrodniczym i kulturowym regionu transgranicznego mogłaby być prowadzona w Polsce, Rosji i UE.
- Największy filozof, przyrodnik i geograf wywodzący się z tego regionu Immanuel Kant, w traktacie „O wiecznym pokoju...” wskazał na wciąż aktualne przesłanie odnoszące się do pokojowej współpracy państw, opartej nie na dominacji siły militarnej sprzyjającej konfliktom, ale na partnerskiej współpracy, na rozwijaniu handlu i innych form sąsiedzkiego współdziałania, niezależnie od tego, jakiej wielkości i jakiego potencjału są państwa i społeczeństwa w tej współpracy uczestniczące. Teza ta ma pełne odniesienie również współcześnie.

Bibliografia

- Anisiewicz R., *Współpraca w zakresie ochrony środowiska*. w: T. Palmowski (red.), *Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim*, Gdynia–Pelplin: Wydawnictwo Bernardinum. Gdynia 2007, s. 260–268.
- Anisiewicz R., Palmowski T., *Small border traffic and cross-border tourism between Poland and the Kaliningrad Oblast of Russian Federation*. *Quaestiones Geographicae*, 33(2), 2014, s. 79–86.
- Kowalczyk U., Łuczak B., *Przekop w pełni realny, Namiary na Morze i Handel*, 2007. s. 1, 12–13.
- Luks K., *Otworzyć zalew na Europę, Namiary na Morze i Handel*, 2006. s. 23, 16–17.
- Palmowski T., *Aktywizacja Zalewu Wiślanego w perspektywie współpracy z regionem królewieckim*. w: T. Lijewski, J. Kitowski (red.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, Tom VII (169-188). Komisja Geografii Komunikacji PTG

- w Warszawie, Wydż. Ekonomiczny Fili UMCS w Rzeszowie. Warszawa–Rzeszów 2001.
- Palmowski T., *Problemy żeglugi na Zalewie Wiślanym*. w: J. Kitowski (red.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG* (137–152). Komisja Geografii Komunikacji PTG w Warszawie, Wydział Ekonomii Uniwersytetu Rzeszowskiego. Warszawa–Rzeszów 2007.
- Palmowski T., *Problems of cross-border cooperation between Poland and the Kaliningrad Oblast of the Russian Federation*, *Quaestiones Geographicae*, 29(4), 2010. s. 75–82.
- Rąkowski G., *Transgraniczne obszary chronione na wschodnim pograniczu Polski*. Instytut Ochrony Środowiska. Warszawa 2000.

The cross border tourism environment of the Vistula Lagoon

Summary

Key terms: cross border tourism, natural environmental and cultural valour, Vistula Lagoon ports, Kaliningrad Oblast. The Vistula Lagoon is a wide spread water basin on the Polish Russian borderline separated from the Baltic waters by the narrow Vistula Spit. Several rivers flow into the Lagoon, enjoying shipping traffic of fishing, trade and sport vessels: The Vistula Lagoon is an important link in inland waterways and marine transport. The adjacent land boasts great nature environments as well as a tourism and recreational valour. These include, among others, nature reserves, landscape parks and areas embraced by Natura 2000. The Vistula Lagoon forms a natural link of the Eastern and Central Europe river network (waterway E-70). The picturesque sheltered waters of the Lagoon are an excellent area for water sports and sailing. There are in total twelve small Polish ports and havens around the Vistula Lagoon. The development and upgrading of their infrastructure (among others under the project Żuławy Loop) can have a significant impact on developing sailing tourism in the water basin and the ports of Elbląg, Frombork, Tolkmicko and Krynica Morska, which are also accessible for tourist boats. The sailing hinterland gained approximately 800 mooring stands for yachts that can call coastal ports. The key node tourism ports are called Elbląg, Krynica Morska, Tolkmicko and Kąty Rybackie. The Kaliningrad Oblast features an exceptionally favourable natural and cultural environment for the development of tourism. The Russian part of the Vistula Lagoon boasts nine ports and yacht havens. All havens, apart from the haven belonging to the Kaliningrad Yachts Club, require modernisation to revive various forms of tourist traffic. The most important infrastructure elements that need upgrading to develop tourism in the Russian part of the Vistula Lagoon include navigation infrastructure and dredging of water basins and waterways. Stimulation of small Lagoon ports, which in the XX century faced mainly political barriers, may provide an incentive for the development of marine and coastal tourism as well as the development of new, partner cross-border relations between Poland and the Kaliningrad Oblast. Joint cross

border tourist routes on land and water or sea routes, or inland trails from Gdańsk to Kaliningrad through Elbląg and Malbork, could serve this aim as well as cruises to Hanseatic cities, development of yacht marines and sailing tourism in Gdańsk Bay and the Vistula Lagoon. Joint promotion of this interesting cross-border region rich in natural and cultural terms could be run in Poland, Russia and EU.

Translated by Tadeusz Palmowski