

Rafał Koba*

KONCEPCJE ZAGOSPODAROWANIA ZALEWU WIŚLANEGO – ZMIENIAJĄCE SIĘ PLANY ROZWOJOWE NA PRZESTRZENI WIEKU

Streszczenie: Zalew Wiślany jest unikatowym akwenem i drugą pod względem powierzchni, a trzecią pod względem objętości, estuaryjną laguną Morza Bałtyckiego. Jest to płytki akwen, odcięty od Zatoki Gdańskiej Mierzeją Wiślaną. Rozwój gospodarczy Zalewu hamowany jest przez bariery administracyjne, finansowe i polityczne. Jedyne do portów Zalewu jest obecnie poprzez Cieśninę Piławską, zlokalizowaną po stronie rosyjskiej. Ze względu na militarny charakter obwodu kaliningradzkiego nigdy nie udało się nawiązać stałej gospodarczej współpracy międzynarodowej. Podejmowano wiele prób aktywizacji tego akwenu i przyległych do niego terenów po stronie polskiej. Wielokrotnie w historii pojawiały się plany przekopu Mierzei Wiślanej po polskiej stronie lub osuszenia Zalewu i polderyzacji. Po wielu latach starań pojawia się możliwość wykorzystania potencjału gospodarczego Zalewu poprzez budowę kanału żegludowego w Nowym Świecie, która ma rozpocząć się w listopadzie 2018 roku. Jeżeli na przeszkodzie nie staną nieoczekiwane utrudnienia administracyjne bądź polityczne, to za kilka lat Zalew Wiślany może zyskać znacznie większe znaczenie gospodarcze i społeczne dla kraju.

Słowa kluczowe: Zalew Wiślany, plany rozwojowe, historia, zagospodarowanie przestrzenne

Synopsis: Concepts for the development of the Vistula Lagoon – development plans changing over the century

* Mgr inż., Instytut Morski w Gdańsku.

The Vistula Lagoon is a unique reservoir and the second largest in terms of area and the third in terms of volume estuarine lagoon of the Baltic Sea. It is a shallow reservoir cut off from the Gulf of Gdańsk by the Vistula Spit. The economic development of the Lagoon is hindered by administrative, financial and political barriers. The only access to the ports of the Lagoon is currently via the Piława Strait located on the Russian side. Due to the military nature of the Kaliningrad region, it has never been possible to establish a permanent economic international cooperation. There have been many attempts to activate this reservoir and adjacent areas on the Polish side. Many times in history, there were plans to dig a Vistula spit on the Polish side or drain the Lagoon. After many years of efforts, the possibility of using the economic potential of the Lagoon appears through the construction of a shipping channel in Nowy Świat, which is to start in November 2018. If there are no unexpected administrative or political difficulties, the Vistula Lagoon may gain much more economic and social importance for the country in a few decades.

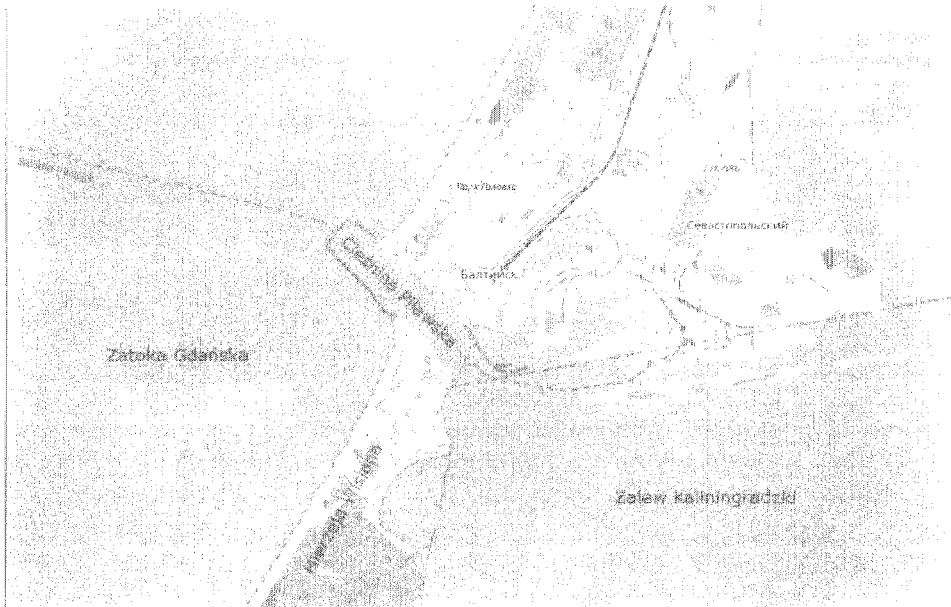
Keywords: Vistula Lagoon, development plans, history, spatial development

Wstęp

Zalew Wiślany jest płytką laguną, odciętą od Zatoki Gdańskiej Mierzeją Wiślaną. Jedynym jego połączeniem z Zatoką Gdańską jest położona po stronie rosyjskiej Cieśnina Piławska¹ (rys. 1). Zalew Wiślany jest akwenem powiązany siecią dróg wodnych śródlądowych z europejskim systemem transportu wodnego. Równocześnie, wraz z jego bezpośrednim otoczeniem, od 1945 roku jest przecięty granicą państwową, obecnie będącą granicą Europy i wielkiego rynku rosyjskiego. Polska część Zalewu jest także od 1999 roku administracyjnie podzielona pomiędzy dwa województwa: pomorskie i warmińsko-mazurskie. Występowanie tych granic na tym akwencie skutkuje licznymi negatywnymi uwarunkowaniami rozwojowymi obszarów, położonych wokół Zalewu Wiślanego, które zaliczane są do najsłabszych ekonomicznie i społecznie obszarów Polski.

Zalew Wiślany zajmuje powierzchnię 838 km², z czego 328 km² znajduje się w Polsce (39,14% powierzchni całkowitej), w tym ok. 55% położone jest w woj. warmińsko-mazurskim, a ok. 45% w woj. pomorskim. Średnia głębokość Zalewu wynosi 2,5 m, a maksymalna naturalna głębokość nie przekracza 5,5 m. Brzegi Zalewu są przeważnie niskie, zamulone i niewiele

¹ Cieśnina Piławska – cieśnina zlokalizowane na terytorium obwodu Kaliningradzkiego; dzieli mierzeję na dwie części; graniczy z miastem Bałtyjsk; nazwa tej cieśniny wywodzi się od historycznej nazwy miasta Piławy, nad której brzegiem była położona.



Rys. 1. Lokalizacja Ciężyny Piławskiej

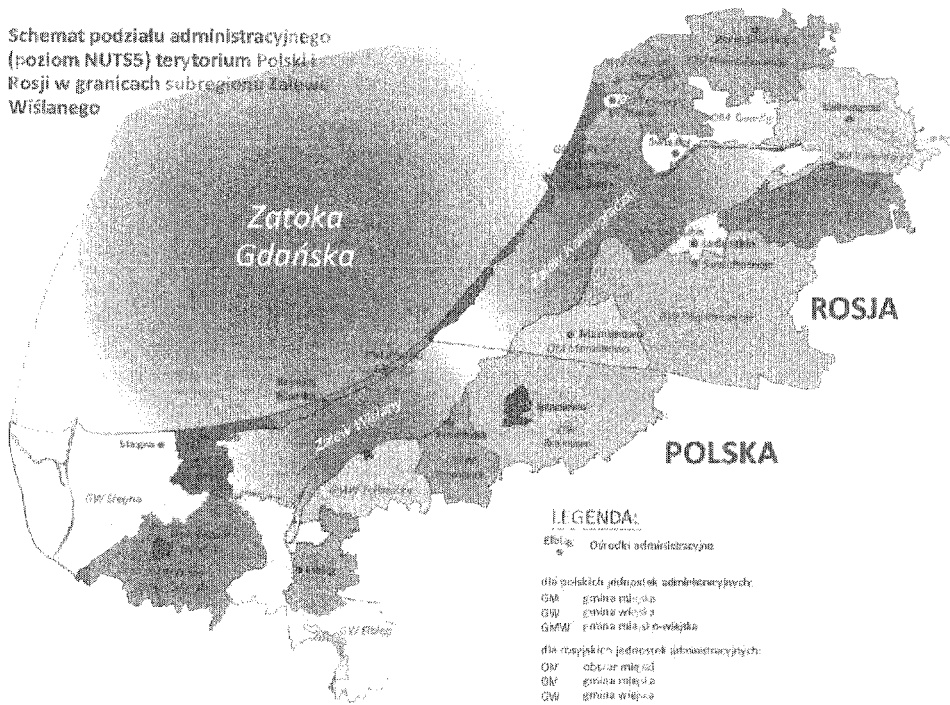
Źródło: Na podstawie © autorzy OpenStreetMap.

jest odcinków z brzegiem stromym czy urwistym. Zasolenie wód Zalewu jest wypadkową dopływu wód rzecznych oraz nieokresowych wlewów wód słonych z Zatoki Gdańskiej.

Słodkie wody dostarczane są do Zalewu Wiślanego zarówno od strony polskiej, jak i rosyjskiej. W roku 1958 roku dopływ wód słodkich z rzeki Wisły do Zalewu Wiślanego wynosił przy wysokim stanie wód $1330 \text{ m}^3/\text{s}$, przy średnim $102 \text{ m}^3/\text{s}$, a przy niskim $38 \text{ m}^3/\text{s}$. Efektem tego był dziesięciokrotnie mniejszy dopływ wód słodkich z Wisły do Zalewu Wiślanego niż przepływ ówczesnej Wisły pod Świbnem ($1030 \text{ m}^3/\text{s}$) przy średnim stanie wód. Patrząc kilkaset lat wstecz, zaobserwowano zmieniającą się tendencję w dopływie słodkich wód do Zalewu – w roku 1550 aż w 87%, około 1600 roku w 75%, a około 1800 w 60% (1958 – w 10%)².

Zalew Wiślany jest akwenem o dużym i niewykorzystanym potencjale gospodarczym. Korzyści z jego rewitalizacji były przez wiele lat marginalizowane, a próby wykorzystania go do celów transportowych i turystycznych kończyły się niepowodzeniem lub nie przynosiły wymiernych korzyści.

² K. Łomniewski, *Zalew Wiślany*, Polska Akademia Nauk Instytut Geografii, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1958.



Rys. 2. Schemat podziału administracyjnego terytorium Polski i Rosji w granicach subregionu Zalewu Wiślanego³

Źródło: R. Koba w ramach projektu europejskiego VILA – Wspólne korzyści rozwoju potencjału Zalewu Wiślanego

Zalew Wiślany jest unikatowym akwenem i jest drugą pod względem powierzchni, a trzecią pod względem objętości, estuaryjną laguną Morza Bałtyckiego. Jego historia jest długa i interesująca, natomiast w większości jeszcze nieodkryta. W literaturze istnieje wiele hipotez na temat powstania Zalewu Wiślanego, jednak nie ma jednej pewnej i potwierdzonej. Powodem tego jest między innymi problem z ustaleniem czasu powstania Zalewu. Niektórzy geolodzy twierdzą, że powstał on na skutek transgresji lityrowej⁴. Inni natomiast uważają, że Zalew powstał na skutek gwałtownego

³ Subregion Zalewu Wiślanego obejmuje północno-wschodnią część województwa pomorskiego i północno-zachodnią część województwa warmińsko-mazurskiego. Od strony północno-wschodniej graniczy z obwodem kaliningradzkim.

⁴ Stopniowe zalewanie powierzchni lądu przez wody morskie, którego przyczyną są pionowe ruchy skorupy ziemskiej lub podnoszenie się poziomu morza.

zjawiska i wtargnięcia wody morskiej na obecne tereny Zalewu, wypłukując wierzchnią warstwę podłoża bagiennego. Zgodnie z pierwszą teorią badania geologiczne wykazały, że transgresja litorynowa rozpoczęła się na początku okresu kamiennego (około 3500 lat p.n.e.)⁵.

W ostatnim wieku podejmowano wiele prób poprawy warunków gospodarczych subregionu Zalewu Wiślanego i stworzono wiele planów mających na celu efektywne wykorzystanie jego potencjału. Z analizy literatury wyraźnie wyróżniają się dwa plany zagospodarowania tego akwenu. Pierwszym z nich jest przekop Mierzei Wiślanej po stronie polskiej, w celu uniezależnienia się od polityki międzynarodowej Rosji, która zamknęła Cieśninę Piławską dla żeglugi statków z Polski i innych krajów, co skutkuje brakiem możliwości transportowania ładunków i pasażerów do/z polskich portów Zalewu Wiślanego. Tą wizję należy jednak przedstawić w znacznie szerszych ramach czasowych, gdyż pierwsze działania w tym kierunku datowane są na XVI wiek. Drugim planem zagospodarowania, który zwraca uwagę jest plan osuszenia akwenu i spolderyzowania tego obszaru w celu uzyskania dodatkowych żyznych ziem uprawnych.

Przekop Mierzei Wiślanej

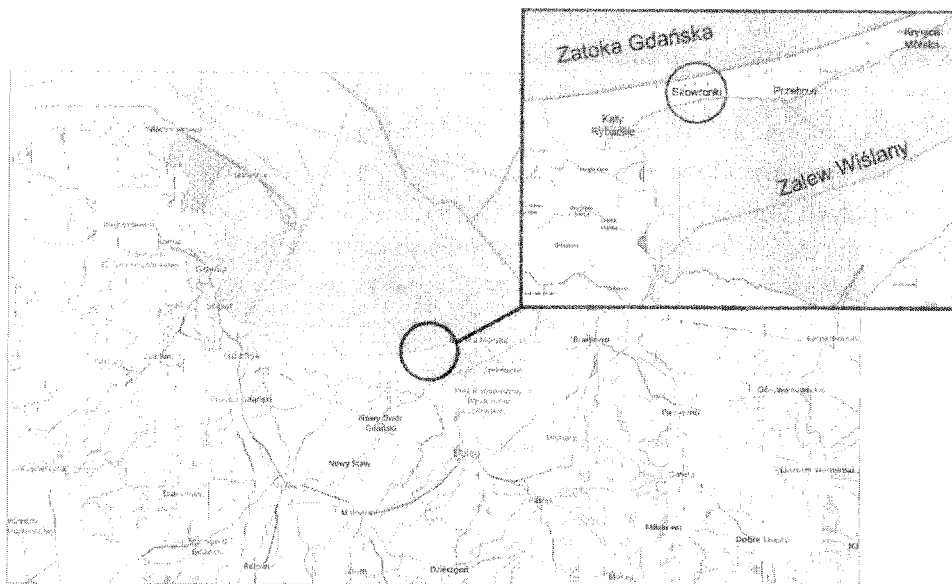
Według źródeł historycznych pod koniec IX wieku, jak pisał angielski żeglarz Wulfstan, w Mierzei Wiślanej znajdował się przesmyk, którym można było dopłynąć do portu morskiego Truso⁶. Wówczas przesmyk znajdował się pomiędzy Stegną a Przebrnem, w okolicy wsi Skowronki⁷ (rys. 3).

Elbląg, jako miasto średniowieczne, założone w XIII wieku u ujścia Nogatu do Morza Bałtyckiego, był miastem portowym, którego rozwój w dużej mierze uzależniony był od możliwości żeglugowych, a w szczególności od połączenia Bałtyku z Zalewem Wiślanym. W związku z tym istotnym dla jego rozwoju gospodarczego była bliskość do przesmyku oraz dobre warunki żeglugowe. Jednak jak pokazuje historia, przesmyk ten „wędrował”. Przemieszczał się

⁵ K. Łomniewski, *Zalew...*

⁶ Truso – osada założona w VIII wieku przez Wikingów z Danii na wschodnim brzegu jeziora Drużno, na wysokości wsi Janów, kilka kilometrów na południe od Elbląga.

⁷ A. Kostarczyk, *Historyczno-kulturowe uwarunkowania lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną*, [w:] *Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną i walory turystyczno-gospodarcze regionów wokół Zalewu Wiślanego*, red. J. Wcisło, Polska Oficyna Wydawnicza „OKO”, Elbląg 2004.



Rys. 3. Lokalizacja przesmyku według relacji Wulfstana

Źródło: R. Koba na podstawie © autorzy OpenStreetMap.

sukcesywnie w kierunku wschodnim, aby w latach 1510–1520 ustabilizować się w rejonie Piławy. Stanowi to znaczne utrudnienie dla Portu Elbląg, ponieważ statek płynący do/z portu musi pokonać wody płytkiego Zalewu oraz bariery polityczne. Niekorzystne dla Polski negocjacje przy ustalaniu granic zakończyły się oddaniem Cieśniny Piławskiej pod ówczesne panowanie krzyżackie, czego negatywne skutki widoczny są do dnia dzisiejszego⁸.

Pierwsza znana próba przekopania Mierzei Wiślanej datowana jest na 1577 rok. Wówczas, na polecenie Stefana Batorego, kasztelan Mikołaj Firlej miał oszacować możliwości przekopania mierzei oraz zbudowania portu i bazy wojennej. Miało to na celu zmusić miasto Gdańsk do uległości i uznania Batorego za króla. Udało się to jednak ostatecznie bez kosztownych inwestycji⁹.

Po 80 latach ponownie powrócono do pomysłu przekopania mierzei. Podczas wojny polsko-szwedzkiej (1654–1660) holenderscy inżynierowie zaplanowali w okolicy miasta Skowronki ufortyfikowany przesmyk.

⁸ J. Marek, *Jak nie przekopano Mierzei*, [w:] *Kanał żegludowy przez Mierzęję Wiślaną i walory turystyczno-gospodarcze regionów wokół Zalewu Wiślanego*, red. J. Wcisło, Polska Oficyna Wydawnicza „OKO”, Elbląg 2004.

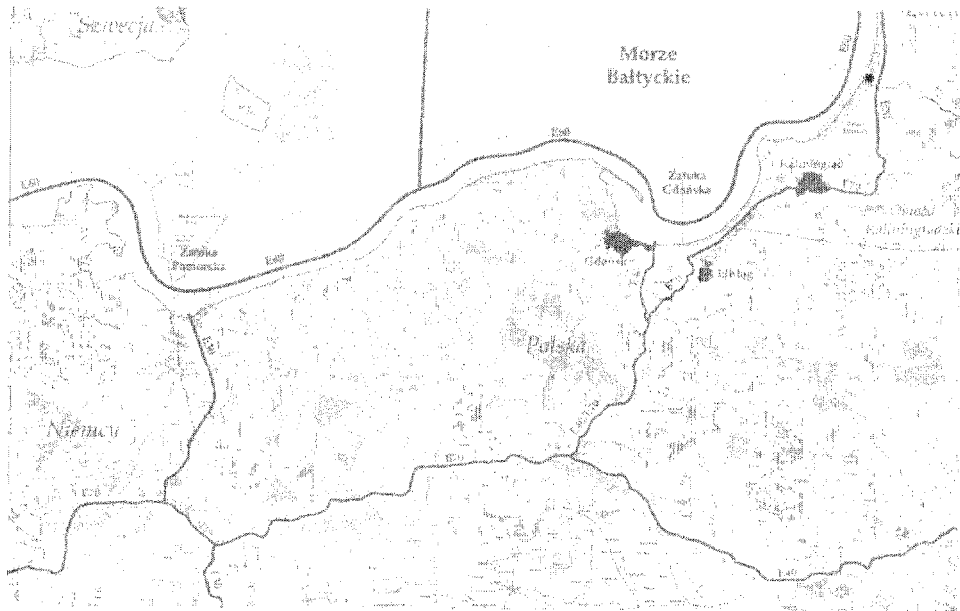
⁹ *Ibidem*.

W późniejszych latach niejednokrotnie podejmowano próby przekopania Mierzei Wiślanej. W roku 1685 pojawił się pomysł utworzenia na mierzei portu morskiego, który miał być konkurencyjny dla Portu Gdańsk.

W roku 1945 rząd PRL, pod wpływem żądań władz ZSRR, zgodził się na przeprowadzenie granicy między ZSRR i PRL, przecinając Zalew Wiślany i Mierzeję Wiślaną. Odcięto tym samym województwo elbląskie od jedyne go toru wodnego łączącego go wówczas z Zatoką Gdańską i Morzem Bałtyckim. Pod koniec II wojny światowej porty i przystanie Zalewu Wiślanego zostały zniszczone. Odbudowano je jeszcze w latach czterdziestych, zaraz po zakończeniu wojny. Odbyło się to ogromnym nakładem finansowym. Jednak po tym, jak ZSRR zamknęło ruch statków przez Cieśninę Piławską, poczynione inwestycje nie przyniosły wymiernych efektów ekonomicznych¹⁰.

W roku 1990, po 45-letniej przerwie w żegludze pomiędzy Zalewem a Zatoką, tor wodny z Portu w Elblągu został zamulony i wymagał oczyszczenia z rumowiska dennego i pogłębienia do dawnej głębokości wynoszącej 4,5–5,0 m. Planowano, aby port ten powrócił do swoich dawnych funkcji – portu służącego żegludze morskiej dla małych statków i barek oraz do roli wyróżniającej spośród pozostałych portów – obsługi żeglugi śródlądowej. Lokalizacja Elbląga na mapie sieci dróg wodnych bez wątpienia wskazuje na bardzo korzystne położenie. Port ten na wschód ma połączenie poprzez Zalew Wiślany z portem w Kaliningradzie i dalej poprzez rzekę Pregolę i Dejmę do Zalewu Kurońskiego, prowadząc do portu morskiego na Litwie, w Kłajpedzie. Na zachód od portu w Elblągu, wzdłuż rzeki Nogat, do Wisły, dalej Wisłą w górę rzeki do Brdy, Kanału Bydgoskiego i następnie poprzez Noteć i Wartę do Odry, która ma już bezpośrednie połączenie z systemem dróg wodnych Zachodniej Europy (rys. 4). Oczywiście to jest wyłącznie teoretyczne połączenie dróg wodnych. Poszczególne odcinki tej drogi wodnej wymagają znacznych nakładów finansowych, w celu dostosowania ich stanu technicznego i parametrów optymalnych dla ruchu towarowego barkami. W związku z powyższym, widać potencjał i możliwości aktywizacji portu Elbląg i całego Zalewu Wiślanego. Wystarczyłoby jedynie uzeglownić śródlądowe drogi wodne i dojść do porozumienia z ZSRR w sprawie przekraczania granicy krajowej i korzystania z Cieśniny Piławskiej – niby niewiele,

¹⁰ K. Luks, A. Tubielewicz, *Wykorzystanie akwenu Zalewu Wiślanego dla międzynarodowej morskiej i śródlądowej żeglugi towarowej, turystycznej i sportowej*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk 1990.



Rys. 4. Połączenie Elbląga z siecią europejskich dróg wodnych

Źródło: R. Koba na podstawie © autorzy OpenStreetMap

a tak dużo. Do dnia dzisiejszego, tj. do 2018 roku, obie te sprawy nadal nie zostały rozwiązane, a bariery jak istniały tak istnieją.

Rozwój Zalewu Wiślanego zawsze był związany z transportem ładunków i pasażerów pomiędzy portami polskimi a portami obwodu kaliningradzkiego, głównie pomiędzy Elblągiem a Kaliningradem. Współpraca gospodarcza pomiędzy tymi regionami była i jest bardzo pożądana. Aby ten cel zrealizować, w 1990 roku pojawiły się plany utworzenia Komisji Mieszanej, składającej się z przedstawicieli ówczesnego województwa elbląskiego i obwodu kaliningradzkiego. Enklawa rosyjska jest ważnym ośrodkiem przemysłowym Rosji, skupiającym zakłady przemysłu rybnego, stoczniowego, budowy wagonów, części samochodowych, maszyn papierniczych, drzewnego i papierniczego, tłuszczowego i mięsnego oraz celulozowo-papierniczego. Ponieważ obwód kaliningradzki ma duże znaczenie militarne dla Rosji, do roku 1990 był on zamknięty dla cudzoziemców. Mimo planów przekształcenia tego regionu w strefę wolnego handlu, nie udało się do dnia dzisiejszego przewyższyć funkcji obronnej obwodu.

Istniały koncepcje stworzenia na terytorium obwodu republiki autonomicznej, ale ostatecznie nie udało się do tego doprowadzić, właśnie ze

względy militarnych. Gdyby taka koncepcja została zrealizowana w tamtych latach, to dzisiaj, po prawie 30 latach, gospodarka Zalewu Wiślanego, funkcje i przeładunki portów Zalewu, w szczególności portu w Elblągu i Kaliningradzie znacznie by się poprawiły, a gospodarka całego subregionu Zalewu Wiślanego była by na znacznie wyższym poziomie. W kontekście budowy przekopu Mierzei Wiślanej po stronie polskiej, powracają nadzieje aktywizacji tego regionu, rewitalizacji dróg wodnych i portów oraz odrobienia wszystkich lat wstrzymywania potencjału subregionu.

Inna koncepcja po roku 1945, mającą na celu aktywizację gospodarczą Zalewu Wiślanego, przewidywała wykorzystanie portów dla żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej. Koncepcja miała być realizowana w przypadku braku porozumienia ze stroną rosyjską w sprawie udostępnienia Cieśniny Piławskiej i otwarcia granic. Zakładała ona transport pasażersko-towarowy oraz komunikację miejską, szczególnie na trasie Gdańsk–Elbląg–Porty Zalewu.

W końcu, po latach starań wielu osób, udało się wypracować najlepsze rozwiązanie dla Zalewu Wiślanego i dla całego regionu, będącego pod jego oddziaływaniem gospodarczym. O ile nic nie stanie na przeszkodzie, zgodnie z planem, w listopadzie 2018 roku, rozpoczną się prace nad budową kanału żeglugowego łączącego Zalew Wiślany i Zatokę Gdańską. Z czterech analizowanych lokalizacji wybrano najbardziej optymalną pod względem, ekonomicznym, technicznym i środowiskowym. Badaniom zostały poddane lokalizacje: Skowronki, Nowy Świat, Przebrno i Piaski. Najbardziej odpowiednia okazała się ostatecznie lokalizacja Nowy Świat, przy ~24 kilometrze brzegu morskiego od strony Zatoki Gdańskiej oraz ~76,2 kilometrze brzegu od strony Zalewu Wiślanego.

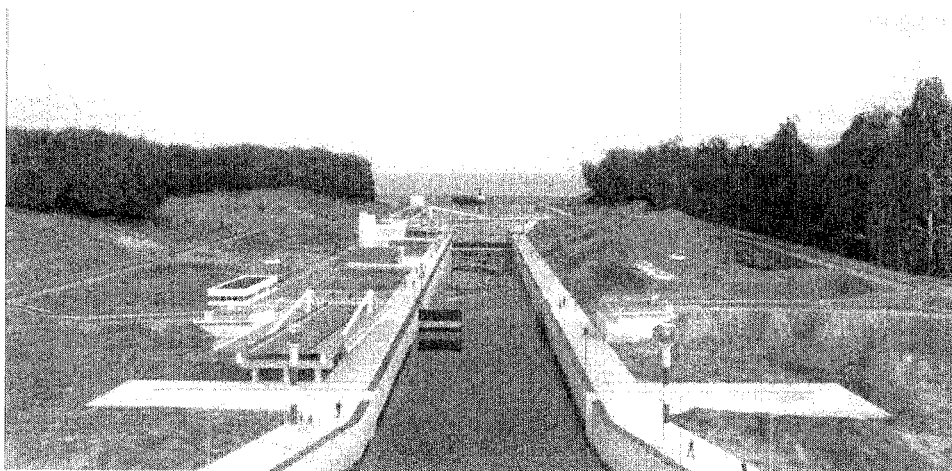
Droga wodna, obejmująca budowę kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną w lokalizacji Nowy Świat oraz budowę i utrzymywanie toru wodnego przez Zalew Wiślany i rzekę Elbląg, umożliwi jednostkom morskim bezpieczną żeglugę w kierunku do i z Portu Morskiego Elbląg. Przedsięwzięcie planowane jest dla statku miarodajnego morskiego, charakteryzującego się następującymi parametrami: długość $L = 100$ m (zestaw dwóch barek $L = 180$ m), szerokość $B = 20$ m, zanurzenie $T = 4,5$ m¹¹.

Projektowany kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej będzie się charakteryzował parametrami: głębokość 5 m, maksymalna szerokość użytkowa 120 m oraz długość ok. 1350 m. Kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną

¹¹ Karta Informacyjna Przedsięwzięcia – Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat, Biuro Projektowo-Doradcze EKO-KONSULT, Gdańsk 2017.

będzie obudowany z obu stron nabrzeżami pionowościennymi. Wzdłuż obu brzegów kanału, zostanie wykonany ciąg pieszo-jezdny o szerokości 7 m, o charakterze drogi technicznej, który podczas eksploatacji zapewni dojazd, obsługę i konserwację obiektu¹².

Główną część kanału żeglugowego stanowić będzie śluza, która umożliwi bezpieczną żeglugę w warunkach zmiennych stanów wody po obu stronach Mierzei Wiślanej. Ponadto śluza będzie pełniła rolę zapory, która ograniczy mieszanie się słonej wody Morza Bałtyckiego ze słonawymi wodami Zalewu Wiślanego¹³ (rys. 5).



Rys. 5. Wizualizacja kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną

Źródło: Materiały prasowe Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Plany osuszenia Zalewu Wiślanego

Powodem powstania w roku 1874 pomysłu osuszenia Zalewu Wiślanego były głównie czynniki ekonomiczne oraz ochrona Żuław przed powodziami. W roku 1928 elbląskie władze ponownie podjęły kroki w celu zbadania możliwości osuszenia Zalewu Wiślanego. Wówczas polderyzację miało objąć 63% powierzchni Zalewu, czyli 542 km². Pozostawiony miał być jedynie obszar akwenu położony na północ i południowy-wschód od Cie-

¹² *Ibidem.*

¹³ *Ibidem.*

śniny Piławskiej. Polderyzacja miała stworzyć dodatkowe 54 tys. ha żyznej ziemi uprawnej. Miało to przynieść wymierne efekty ekonomiczne. Planowano, że na osuszonych terenach osiedli się ok. 13 tys. rodzin, głównie rolników, których podatki i opłaty zasiliłyby budżet miasta o ok. 42 mln marek rocznie. Biorąc pod uwagę koszt tej inwestycji, wynoszący 45 mln marek, już w drugim roku można było liczyć na znaczne zyski.

Projekt osuszenia został przygotowany przez dwóch inżynierów – Herberta Dromtra i Otto Jauera – którzy oprócz osuszenia w swoim projekcie przewidzieli budowę dwóch kanałów żeglugowych. Pierwszy o głębokości 6 m stanowiłby przedłużenie rzeki Elbląg i prowadził przez spolderyzowane tereny do Krynicy Morskiej, w pobliżu której miał zostać wykonany przekop Mierzei Wiślanej, łącząc kanał z Zatoką Gdańską. Drugi kanał miał łączyć Elbląg z Królewcem (Kaliningradem)¹⁴. Plan polderyzacji zakładał utworzenie trzech polderów wraz z siecią melioracji¹⁵.

Podczas drugiej wojny światowej Niemcy podjęli się dużej inwestycji hydrotechnicznej, której efektem miało być odgródenie Sobieckiego Zakątka od Zalewu Wiślanego tamą z wbudowaną pompownią. Podnieśli również wały nadzalewowe, zabezpieczając tym samym poldery przez ewentualną powódź. Do tego przedsięwzięcia wykorzystali więźniów z podobozów KL Stutthof, m.in. Kępiny Wielkie i Przebrno¹⁶.

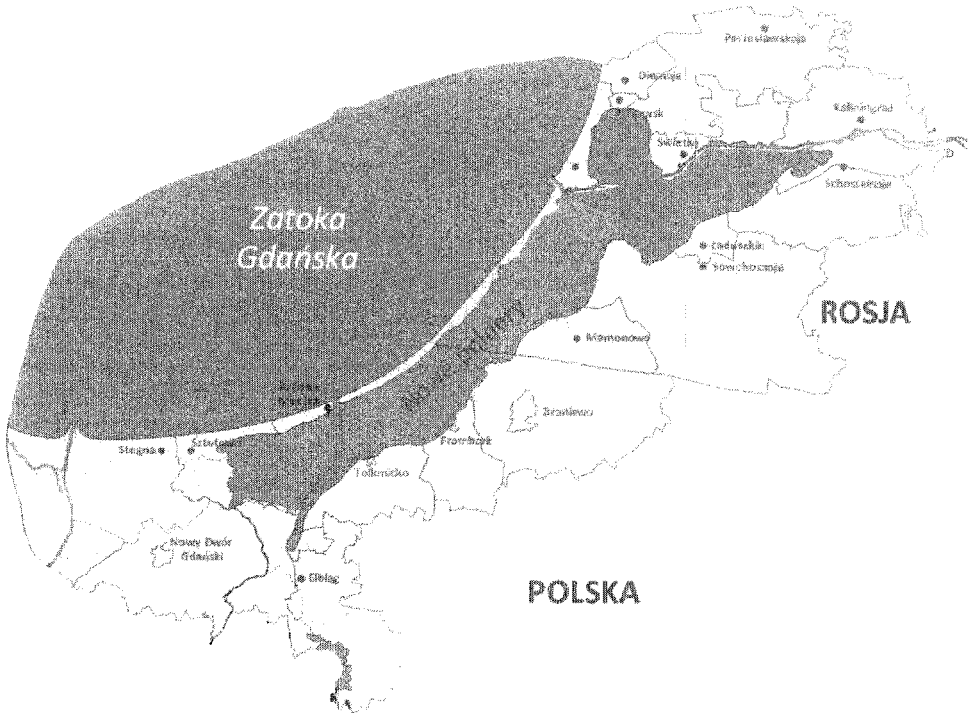
Ponownie do planu polderyzacji Zalewu Wiślanego wrócono po drugiej wojnie światowej, kiedy jego część (39,14%) wróciła do Polski. Pretekstem była ochrona przeciwpowodziowa Żuław Wiślanych (powódź w nocy z dnia 1/2 marca 1949 roku). W latach sześćdziesiątych powstał plan zagospodarowania Żuław, ale nie został zrealizowany – osuszenie Zalewu Wiślanego skończyło się w fazie projektów. Polskie władze do realizacji tego zamierzenia, poza znacznymi środkami finansowymi, potrzebowały współpracy ze Związkiem Radzieckim albo budowy na Zalewie tamy przedzielającej granicę (od ujścia Pasłęki do Mierzei na długości 10,2 km)¹⁷. Obu barier nie udało się pokonać, więc plany osuszenia Zalewu Wiślanego zarzucono i nie planuje się powrotu do nich.

¹⁴ Historia Wysoczyzny Elbląskiej, <http://www.historia-wyzynaelblaska.pl/plany-osuszenia-zalewu-wi-lanego.html> (dostęp: 20.02.2018).

¹⁵ K. Cebulak, *Delta Wisły powyżej i poniżej poziomu morza*, Stowarzyszenie Żuławki i Lokalna Grupa Działania Żuławy i Mierzeja, Nowy Dwór Gdański 2010.

¹⁶ Historia Wysoczyzny Elbląskiej, <http://www.historia-wyzynaelblaska.pl/plany-osuszenia-zalewu-wi-lanego.html> (dostęp: 20.02.2018).

¹⁷ *Ibidem*.



Rys. 6. Mapa polderyzacji Zalewu Wiślanego

Źródło: R. Koba na podstawie: Strona internetowa Historia Wysoczyzny Elbląskiej, <http://www.historia-wyzynaelblaska.pl/plany-osuszenia-zalewu-wislanego.html> (dostęp: 20.02.2018).

Podsumowanie

Historia Zalewu Wiślanego jest długa i bogata w różne plany i projekty rewitalizacji. Wielokrotnie dążono do wykorzystania jego potencjału transportowego i nawiązania współpracy pomiędzy portami Zalewu po polskiej i rosyjskiej stronie. Jednak ze względów politycznych i finansowych jak dotąd nie udało się osiągnąć zamierzonego celu.

Główną barierą uniemożliwiającą rozwój gospodarczy polskiej części tego akwenu i przylegających do niego terenów jest bardzo utrudniony dostęp do portów z Morza Bałtyckiego. Spowodowane jest to występowaniem tylko jednej drogi wodnej łączącej Zatokę Gdańską z Zalewem Wiślanym, która znajduje się po stronie rosyjskiej – Cieśniny Piławskiej. Jest

ona zamknięta dla ruchu polskich i zagranicznych statków. Mimo wielu starań, porozumienie z władzami rosyjskimi w sprawie udostępnienia tej drogi wodnej zawsze kończyło się niepowodzeniem, głównie ze względu na militarny charakter obwodu kaliningradzkiego.

Poza próbami uzyskania możliwości wykorzystania Cieśniny Piławskiej do transportu ładunków i pasażerów z i do polskich portów Zalewu Wiślanego, podejmowano się również innych działań na rzecz wykorzystania gospodarczego tego regionu. W roku 1874 powstał pomysł osuszenia Zalewu. Efektem tego miało być „odsłonięcie” żyznych gleb i rozwój rolnictwa. Plan ten nie zakładał jednak całkowitej eliminacji funkcji żeglugowej. Według projektu dwóch inżynierów, Herberta Dromtra i Otto Jauera, miały powstać dwa kanały żeglugowe. Pierwszy miał prowadzić przez spolderyzowane tereny do Krynicy Morskiej, w pobliżu której planowano wykonać przekop Mierzei Wiślanej, łącząc kanał z Zatoką Gdańską. Drugi kanał miał łączyć Elbląg z Kaliningradem.

Po wielu latach prowadzenia działań na rzecz rewitalizacji subregionu Zalewu Wiślanego, które niestety nie przynosiły zamierzonych efektów, pojawiła się realna szansa na rozwój gospodarczy polskich portów i gmin Zalewu. W listopadzie 2018 roku mają ruszyć prace nad budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną w Nowym Świecie. Umożliwi on jednostkom morskim bezpieczną żeglugę w kierunku do i z portów Zalewu, a w szczególności do Portu Elbląg, dzięki czemu w końcu będzie można podjąć prace nad wykorzystaniem jego potencjału.

Bibliografia

- Kostarczyk A., *Historyczno-kulturowe uwarunkowania lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną*, [w:] *Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną i walory turystyczno-gospodarcze regionów wokół Zalewu Wiślanego*, red. J. Wcisło, Polska Oficyna Wydawnicza „OKO”, Elbląg 2004.
- Okoniewska B., *Plany morskiej aktywizacji portów Zalewu Wiślanego po oku 1945*, Muzeum Historii Polski, Komunikaty Mazursko-Warmińskie 1995, nr 3, 269–283, .
- Marek J., *Jak nie przekopano Mierzei*, [w:] *Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną i walory turystyczno-gospodarcze regionów wokół Zalewu Wiślanego*, red. J. Wcisło, Polska Oficyna Wydawnicza „OKO”, Elbląg 2004.
- Cebulak K., *Delta Wisły powyżej i poniżej poziomu morza*, Stowarzyszenie Żuławy i Lokalna Grupa Działania Żuławy i Mierzeja, Nowy Dwór Gdański 2010.
- Luks K., Tubielewicz A., *Wykorzystanie akwenu Zalewu Wiślanego dla międzynarodowej morskiej i śródlądowej żeglugi towarowej, turystycznej i sportowej*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk 1990.

- Łomniewski K., *Zalew Wiślany*, Polska Akademia Nauk Instytut Geografii, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1958.
- Karta Informacyjna Przedsięwzięcia – Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat*, Biuro Projektowo-Doradcze EKO-KONSULT, Gdańsk 2017.
- Stan obecny i rekomendacje dla przyszłego rozwoju subregionu Zalewu Wiślanego*, W. Kuszewski, B. Cziubarienko, G. Fiedorowa, W. Gricenko (kier.), w ramach projektu europejskiego VILA – Wspólne korzyści rozwoju potencjału Zalewu Wiślanego, Gdańsk 2014.
- Historia Wysoczyzny Elbląskiej, <http://www.historia-wyzyna-elblaska.pl/plany-osuszenia-zalewu-wi-lanego.html>.