

RADA PROGRAMOWA: **PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI** (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), **DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI** **VEL ŻURAWSKI** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **DR. HAB. JAN KŁOS** (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), **PROF. DOMINIKA MAISON** (UNIwersYTET WARSZAWSKI), **PROF. WITOLD KWAŚNICKI** (UNIwersYTET WROCLAWSKI), **MARCIN PIASECKI** (GREMI MEDIA), **PROF. ZBIGNIEW RAU** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **PROF. BOGDAN SZLACHTA** (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

RADA FUNDACJI: **MARCIN NOWACKI, MARIUSZ PAWLAK**

ZARZĄD: **TOMASZ WRÓBLEWSKI, PREZES, CEZARY KAŻMIERCZAK, CZŁONEK ZARZĄDU**

Warszawa, 25.02.2019

Stanowisko WEI: Mierzeja Wiślana. Pasywność rządu nie sprzyja inwestycji

Przekop Mierzei może stanowić szansę dla rozwoju naszej gospodarki morskiej i poprawić nasze bezpieczeństwo. Nie przekreślamy samej idei, ale musi być ona jednak poprzedzona rzetelnym bilansem zysków i strat. Takiego rząd po dziś dzień nie przedstawił opinii publicznej.

Temat przekopu nie jest nowy i trudno uznać go za wymysł obecnego rządu. Pierwsze pomysły przekopu Mierzei powstały jeszcze w XVI wieku, za rządów Stefana Batorego, wracano do nich w okresie zaborów i w dwudziestoleciu międzywojennym, gdy tereny Mierzei były częścią Prus Wschodnich. Po wojnie pomysł ten ponownie przypomniał minister Eugeniusz Kwiatkowski, ale władze PRL zaniechały wszelkich prac nad inwestycją.

W okresie III RP różne rządy postulowały przekop, należał do nich także rząd Donalda Tuska. Nieprawdą jest więc twierdzenie, że jest to koncepcja forsowana wyłącznie przez Prawa i Sprawiedliwość. Jednakże to objęcie rządów przez tą formację wyraźnie przyspieszyło prace nad przekopem. Oprócz obietnic powstały także konkretne działania legislacyjne oraz rozpoczęto pracę przygotowawcze. Cały proces ma zostać zakończony według planów w 2022 roku.

Przekop Mierzei pozytywnie wpływa na nasze bezpieczeństwo

Obecnie dostęp do portu w Elblągu całkowicie reglamentowany jest przez Federację Rosyjską, która kontroluje Cieśninę Pilawską – stanowiącą jedyną możliwość dotarcia do Elbląga drogą morską. Żadna jednostka płynąca z/lub do portu Elbląg nie ma gwarancji, że w momencie dotarcia do wód terytorialnych Federacji Rosyjskiej droga będzie dla niej nadal otwarta.

Przekop umożliwi Marynarce Wojennej RP:

- Swobodny dostęp do wód Zalewu Wiślanego oraz zwiększenie wachlarza działań mniejszych okrętów Marynarki Wojennej np. jednostek reagowania kryzysowego,
- Wykonywanie zadań operacyjnych jednostkom specjalnym stacjonującym w garnizonie Gdańsk i Gdynia z wykorzystaniem środków pływających, bez konieczności transportu drogą lądową,
- Ułatwia przerzut 16 dywizji zmotoryzowanej drogą morską.

RADA PROGRAMOWA: **PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI** (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), **DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI** VEL **ŻURAWSKI** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **DR. HAB. JAN KŁOS** (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), **PROF. DOMINIKA MAISON** (UNIwersYTET WARSZAWSKI), **PROF. WITOLD KWAŚNICKI** (UNIwersYTET WROCLAWSKI), **MARCIN PIASECKI** (GREMI MEDIA), **PROF. ZBIGNIEW RAU** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **PROF. BOGDAN SZLACHTA** (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

RADA FUNDACJI: **MARCIN NOWACKI**, **MARIUSZ PAWLAK**

ZARZĄD: **TOMASZ WRÓBLEWSKI**, PREZES, **CZESZY KAŻMIERCZAK**, CZŁONEK ZARZĄDU

Dodatkowo obecnie stan techniczny zbiornika wodnego zależy jest całkowicie od Federacji Rosyjskiej – zarówno co do jego stanu technicznego jak i np. głębokości.

Polska ma prawo do przekopu

Ze strony Komisji Europejskiej pojawiają się wątpliwości dotyczące zagrożenia dla środowiska, które niesie za sobą przekop. Polska argumentuje, że przekop ma nieznaczny wpływ na tereny objęte obszarem „Natura 2000”, innego zdania są ekologowie i do ich zdania wydaje się przychylić Komisja Europejska. Najważniejszym argumentem jaki posiada polska strona jest fakt, że przekop ten ma znaczenie dla gwarancji bezpieczeństwa państwa. Tym samym nie ma konieczności przedkładanie opinii środowiskowej. Abstrahując od ekonomicznej sensowności przekopu Polska powinna twardo stać na stanowisku, że ma prawo do podejmowania działań zmierzających do poprawy swojego bezpieczeństwa.

Potrzeba pokazania ekonomicznych zysków

Według informacji rządu przekop kosztować ma 880 milionów złotych. Przy tak kosztownej inwestycji konieczne jest przedstawienie solidnej analizy ekonomicznej, która miałaby pokazać sensowność tego rozwiązania. Po dziś dzień ze strony rządu takowa analiza nie powstała, albo przynajmniej nie ujrzała ona światła dziennego. W uzasadnieniu specustawy, na podstawie której rozpoczęto pracę nad przekopem, przedstawiono jedynie argumenty związane z obronnością kraju, ekonomiczno-społecznych zysków zabrakło. W takim przypadku nie dziwią, więc krytyczne głosy, które mówią o zbędności inwestycji. Według takowych głosów, głoszonych chociażby przez profesora Rydzikowskiego przekop miałby zwracać się przez 450 lat.

Teza ta jest do podważenia, bowiem opiera się jedynie na zyskach z obrotu handlowego portu w Elblągu. Nie mówi ona o wzroście ruchu pasażerskiego w Elblągu, która także będzie stanowić dodatkowy zysk oraz idący za nim rozwój turystyki jachtowej, hotelarstwa czy gastronomii. Dodatkowo krytycy całkowicie pomijają wojskowy aspekt inwestycji. Pasywność rządu wzmacnia jednak negatywny przekaz i tworzy wrażenie, jakby rząd nie miał pomysłu na planowaną przez siebie inwestycję.

Zła polityka informacyjna wobec samorządów i lokalnej społeczności

Przekop Mierzei Wiślanej powoduje szereg obaw wśród mieszkańców zamieszkujących ten teren. Obiekcje mieszkańców podziela część samorządów, z opozycyjnymi władzami województwa

RADA PROGRAMOWA: **PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI** (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), **DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI** **VEL ŻURAWSKI** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **DR. HAB. JAN KŁOS** (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), **PROF. DOMINIKA MAISON** (UNIwersYTET WARSZAWSKI), **PROF. WITOLD KWAŚNICKI** (UNIwersYTET WROCLAWSKI), **MARCIN PIASECKI** (GREMI MEDIA), **PROF. ZBIGNIEW RAU** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **PROF. BOGDAN SZLACHTA** (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

RADA FUNDACJI: **MARCIN NOWACKI**, **MARIUSZ PAWLAK**

ZARZĄD: **TOMASZ WRÓBLEWSKI**, PREZES, **CZARY KAŻMIERCZAK**, CZŁONEK ZARZĄDU

pomorskiego na czele. Szczególnie silny jest opór mieszkańców miejscowości Krynica Morska, którzy obawiają się, że przekop spowoduje odcięcie miejscowości od reszty kraju.

Podobnie jak w przypadku ekonomicznych skutków przekopu istnieje spory wachlarz kontrargumentów stojących za kontynuowaniem przekopu. Przede wszystkim inwestycja zakłada budowę dwóch mostów zwodzonych, wzorowanych na rozwiązaniach holenderskich. Ruch kołowy i pieszych nie zostanie więc przerwany, stąd mieszkańcy Krynicy nie spotkają związku z tym żadne negatywne konsekwencje. Wręcz przeciwnie, śluzą stać się może atrakcją turystyczną która spowoduje, że większa ilość turystów będzie chciał właśnie w tej miejscowości zaplanować swój wypoczynek.

Rząd jednak także i w tym przypadku nie podjął dostatecznych działań informacyjnych, które mogłyby przekonać i uspokoić lokalną społeczność. Do Krynicy Morskiej przyjechał co prawda minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, ale zabrakło do tej pory wizyty premiera czy też szerokiej kampanii informacyjnej w lokalnych mediach.

Konieczność zbudowania szerszego poparcia politycznego dla inwestycji

Budowa przekopu rozpoczyna się w roku wyborczym a zakończy się już za kadencji kolejnego rządu. To niesie za sobą ryzyko przerwania inwestycji i zmarnowanie środków, które już zostały pochłonięte w tym celu, jeśli kolejny rząd nie będzie chciał inwestycji kontynuować. Dlatego konieczne jest zbudowanie szerszego poparcia politycznego dla przekopu. Rząd osiągnął już pewne sukcesy na tym polu, bowiem za specustawą głosowało aż 401 posłów przy jedynie 9 posłach głosujących przeciw. Opozycja widząc jednak silne lobby antyprzekopowe, może dostrzec cel polityczny w negowaniu inwestycji. Dlatego potrzebne jest ponadpartyjne porozumienie rządu z opozycją, w której obie strony zadeklarują chęć kontynuowania przekopu niezależnie od wyniku jesiennych wyborów i wspólną obronę przedsięwzięcia na forum Unii Europejskiej.