

Geneza sporu na linii PiS–PO w sprawie powstania kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną (lata 2005–2007)

MARCIN SAJNIAK

MGR

Uniwersytet Szczeciński, Wydział Nauk Społecznych
email: marcinsajniak@wp.pl

Słowa kluczowe: Mierzeja Wiśłana, kanał żeglugowy, PiS, PO

Abstrakt

W latach 2005–2007 Federacja Rosyjska blokowała żeglugę przez cieśninę Piławską (jedyne wyjście z Zalewu Wiślanego na Bałtyk). Odpowiedzią na to miała być budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Celem niniejszego artykułu jest porównanie stanowisk Platformy Obywatelskiej oraz Prawa i Sprawiedliwości dotyczących realizacji planów infrastrukturalnych. Autor posłużył się metodą porównawczą oraz metodą analizy instytucjonalno-prawnej. Przeprowadzone badania pozwoliły na wykazanie, że w latach 2005–2007 Platforma Obywatelska nie prezentowała ujednoczonego stanowiska w sprawie budowy kanału, część jej polityków wypowiadała się jednoznacznie pozytywnie, a część negatywnie. Tymczasem politycy Prawa i Sprawiedliwości we wszystkie publicznych wypowiedziach wyrażali aprobatę dla tych dążeń.

The genesis of the dispute between PiS and PO about the build of a shipping channel through the Vistula Spit (2005–2007)

Keywords: Vistula Spit, shipping canal, PiS, PO

Abstract

In 2005–2007, the Russian Federation was blocking navigation through the Piławska Strait (the only exit from the Vistula Lagoon to the Baltic Sea). The answer was to build a shipping canal through the Vistula Spit. The aim of the article was to compare the positions of the PO and the PiS in the implementation of these infrastructure plans. The author used a comparative method and the method of institutional and legal analysis. The conducted research allowed to show that the PO in 2005–2007 did not present a unified position on the construction of the canal, some of its politicians spoke positively and some negatively. Meanwhile, PiS politicians in all public statements expressed approval for these aspirations.

Wprowadzenie

Mierzeja Wiślana jest naturalnym buforem między Zalewem Wiślany a Zatoką Gdańską na Bałtyku. Jedynym połączeniem między tymi dwoma akwenami jest Cieśnina Piławska o szerokości 750 m, znajdująca się na wodach terytorialnych Rosji. Moskwa nałożyła liczne ograniczenia na żeglugę przez cieśninę. W przeszłości wielokrotnie zdarzało się, że przejście było zamykane, tym samym pozbawiając Zalew Wiślany i port w Elblągu wyjścia na pełne morze.

Urząd Morski w Gdyni prognozuje, że budowa kanału przecinającego Mierzeję Wiślana skróci czas przepływu z Zatoki Gdańskiej do Elbląga do 5,5 godz. (obecnie jest to ok. 15 godz.). Według prognoz pozwoli to m.in. na:

- a) wzrost przeładunków towarów w porcie w Elblągu do 1,5 mln t rocznie (obecnie nie wykorzystuje się nawet połowy potencjału);
- b) podwojenie przewozu pasażerów w portach w Elblągu, Fromborku, Krynicy Morskiej, Kątach Rybackich i Tolkmicku;
- c) rozwój sektora przemysłu i logistyki w Elblągu – bezpośredni dostęp do morza otworzy nowe rynki, m.in. w Finlandii, Łotwie, Estonii – dla przemysłu metalowego i meblarskiego, które są głównymi gałęziami produkcji w Elblągu;
- d) swobodny dostęp do Zalewu Wiślanego jednostkom Marynarki Wojennej i Straży Granicznej, co wpłynie korzystnie na bezpieczeństwo regionu (Raport, 2014, s. 96–108).

Pomysł budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślana, który połączyłby drogą wodną Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską powstał XVI wieku. W latach 1576–1577 trwała wojna Rzeczypospolitej z Gdańskiem. Buntownicy oblegali Elbląg, w którym stacjonowały polskie okręty. Król Stefan Batory widząc, że walka się przeciąga polecił podjęcie wielu działań, które miały wzmocnić port w Elblągu. Jednym z pomysłów było przekopanie Mierzei Wiślanej, aby uzyskać bezpośrednie wejście z Bałtyku. Plan nie doczekał się realizacji ponieważ 12 grudnia 1577 roku delegacja Gdańska złożyła hołd Stefanowi Batoremu, tym samym kończąc spór. Konieczność rozbudowy portu w Elblągu przestała być tak paląca i porzucono także plany przekopania Mierzei Wiślanej (Wójcicki, 1989, s. 198–208).

Kolejny raz powrócono do pomysłu po II wojnie światowej, gdy Polska uzyskała szeroki dostęp do Bałtyku. E. Kwiatkowski, wicepremier oraz minister przemysłu i handlu w II RP, był mocnym propagatorem budowy kanału. O planach pisał:

Narzucają się dwa zadania o dużym znaczeniu gospodarczym. Jest to przekopanie kanału na Mierzei zamykającego zatoką elbląską w okolicach Kahlbergu (Krynica Morska) dającego proste i bezpośrednio wyjście na Bałtyk i ożywającego małe porty rybackie tej Zatoki (Libudzka, 2019).

Ostatecznie nie doszło do realizacji tych planów.

W XXI wieku plany budowy kanału budzą spore emocje. Głos na ten temat zabierają: politycy, publicyści, wysocy urzędnicy (Polski i sąsiednich państw), przedstawiciele organizacji pozarządowych i instytucji międzynarodowych. Zazwyczaj nad zasadnością budowy tego typu konstrukcji dyskutują inżynierowie, a ich argumentami są dane techniczne. W przypadku planów

budowy kanału przez Mierzęcę Wiślaną mamy do czynienia z odwoływaniem się do argumentów suwerenności z jednej strony lub poszanowania środowiska z drugiej. Swoje opinie wyrażają również politycy Platformy Obywatelskiej oraz Prawa i Sprawiedliwości. Spór o budowę kanału przestał być zagadnieniem hydrotechnicznym i zaczął funkcjonować jako zagadnienie politologiczne, dlatego autor niniejszego artykułu potraktował go jako temat badawczy.

Celem niniejszej artykułu nie jest rozstrzygnięcie słuszności budowy kanału, ale porównanie stanowisk obu partii w latach 2005–2007, a więc w czasie, gdy powstawały jej prawne i polityczne podwaliny. Autor postawił hipotezę, że PiS prezentowało jednolite stanowisko w sprawie planów budowy kanału przez Mierzęcę Wiślaną, podczas gdy w PO brakowało zwartej agendy w tej sprawie. W celu dokonania analizy autor odpowie na pytanie – jakie stanowiska prezentowały wspomniane partie w mediach, dokumentach i programach partyjnych?

Zestawiając ze sobą wypowiedzi i stanowiska przedstawicieli obu partii, posłużono się metodą porównawczą, zaś w celu oceny i interpretacji dokumentów takich jak: uchwała Rady Ministrów, sprawozdania stenograficzne, oświadczenia senatorskie posłużono się metodą analizy instytucjonalno-prawnej.

Wybory parlamentarne i prezydenckie

W 2005 roku po raz pierwszy w historii Polski wybory parlamentarne (25 września) i prezydenckie (pierwsza tura – 9 października, druga – 23 października) odbyły się w tak zbliżonym czasie. W wyborach do Sejmu zwyciężyło PiS uzyskując 27% poparcia, co przełożyło się na 155 mandatów, drugie miejsce zdobyła PO uzyskując wynik 24,14%, co dało jej 133 mandaty. Do Sejmu RP dostały się także Samoobrona (11,41% – 56 mandatów), SLD (11,31% – 55 miejsc), LPR (7,97% – 34 mandaty) i PSL (6,96% – 25 mandatów) (Dudek, 2016, s. 535–536). W wyborach do Senatu RP najwięcej mandatów zdobyli także kandydaci PiS – 49, zaś kandydaci: PO – 34 mandaty, LPR – 7 mandatów, Samoobrony – 3 mandaty, PSL – 2 mandaty. Pięć miejsc zdobyli kandydaci niezależni (Dudek, 2016, s. 536).

Przed wyborami temat budowy kanału przez Mierzęcę Wiślaną był omawiany wyłącznie w pismach branżowych zajmujących się hydrotechniką. Politycy nie odnosili się jeszcze do tych planów w żaden sposób. Ani PiS, ani PO nie zawarły swojego stanowiska w programach partyjnych, jednak można doszukiwać się elementów (na temat: polityki morskiej, relacji polsko-rosyjskich, infrastruktury, ekologii), które stanowiły zapowiedź stanowiska obu stron w przyszłości. W programie wyborczym PiS-u nie było żadnej zapowiedzi jak będzie wyglądała polityka morska po dojściu do władzy. W kwestii relacji Polski z Rosją kładziono nacisk na zwiększenie polskiej niezależności:

Musimy dążyć do tego, by Rosja przestała uważać Polskę za naturalną sferę swoich wpływów, a zaczęła traktować Rzeczpospolitą jako równouprawnionego członka Unii Europejskiej. Do tego musimy jednak przekonać zarówno Moskwę, jak i Brukselę (Prawo i Sprawiedliwość – Program 2005, s. 47).

W kwestii rozwijania i utrzymywania infrastruktury odniesiono się jedynie do autostrad i dróg ekspresowych, kolei, szerokopasmowego internetu oraz telekomunikacji. Jeśli chodzi o sprawę ekologii, to w swoim programie PiS poruszał je jedynie w kontekście polskiego rolnictwa i unowocześnienia wsi (Prawo i Sprawiedliwość – Program 2005, s. 67–68, 132).

W programie wyborczym PO również nie nakreślono planów dotyczących budowy kanału na Mierzei Wiślanej. Stworzono za to projekt planu wydatków państwa, który byłby realizowany w 2006 roku. PO zapowiadała, że przeznaczy na gospodarkę morską ponad 275 mln zł, na gospodarkę wodną ponad 235 mln zł, a na rybołówstwo i rybactwo ponad 25 mln zł (Państwo dla obywateli – plan rządzenia 2005–2009, s. 200–203). Jeśli chodzi o podejście Platformy do stosunków z Rosją, to program zawierał jedynie krótką wzmiankę, że razem z Ukrainą i Mołdawią, powinna ona mieć równe szanse rozwoju stosunków z Unią Europejską (Państwo dla obywateli – plan rządzenia 2005–2009, s. 259). W sprawach infrastruktury ograniczono się głównie do nakreślenia planów budowy autostrad, dróg ekspresowych, kolei i lotnisk. Przedstawiono jednak ogólne ramy tego, jak według PO powinny wyglądać inwestycje infrastrukturalne. Według twórców programu, to państwo powinno wziąć odpowiedzialność za efektywne planowanie i monitorowanie rozwoju systemu transportowego ponieważ dziedziny takie jak: drogi publiczne, niektóre linie kolejowe i żegluga należą do naturalnego obszaru władzy publicznej (Państwo dla obywateli – plan rządzenia 2005–2009, s. 123). Szeroko omawiano za to sprawy ochrony środowiska, utrzymując, że jest jeszcze wiele do zrobienia, aby osiągnąć zadowalający poziom i standard Unii Europejskiej, w tym należy poszerzyć sieć obszarów objętych programem „NATURA 2000” (Państwo dla obywateli – plan rządzenia 2005–2009, s. 154–158).

Jak pisze A. Dudek zwycięstwo PiS-u było zaskoczeniem dla większości polityków i obserwatorów sceny politycznej. 27 września 2005 roku J. Kaczyński poinformował, że na stanowisko premiera desygnuje K. Marcinkiewicza. Wyniki wyborów nie dawały partii Kaczyńskiego samodzielnej większości, dlatego należało szukać koalicjanta. Jedną z opcji było zawarcie sojuszu z Samoobroną i Ligą Polskich Rodzin. Wkrótce odbyła się pierwsza tura wyborów prezydenckich, w których zwycięzcą okazał się D. Tusk (uzyskując 36,3% głosów), przed L. Kaczyńskim (33,1%). Uzyskana przewaga okazała się zbyt mała, by D. Tusk pokonał swojego konkurenta w drugiej turze. Udana końcówka kampanii wyborczej oraz m.in. poparcie A. Leppera sprawiło, że na L. Kaczyńskiego zagłosowało 54,04% wyborców, a na D. Tuska 45,96% (Dudek, 2016, s. 536–538). Wkrótce potem rozpoczęły się negocjacje pomiędzy PiS, LPR i Samoobroną, w rezultacie których 10 listopada 2005 roku udzielono wotum zaufania rządowi Marcinkiewicza, mimo że nie było jeszcze w nim przedstawicieli LPR i Samoobrony. K. Marcinkiewicz wygłosił swoje *exposé*, w którym wprost nie padły żadne słowa na temat polityki morskiej, ani tym bardziej planów budowy kanału na Mierzei Wiślanej. Jedyną zapowiedzią planów dotyczących polityki morskiej była budowa terminalu LNG w Świnoujściu umożliwiającego import gazu drogą morską (Sprawozdanie stenograficzne, 2005).

2 lutego 2006 roku J. Kaczyński, A. Lepper i R. Giertych podpisali tzw. pakt stabilizacyjny, w którym deklarowali wsparcie dla rządu Marcinkiewicza i wspólne przyjęcie pakietu 144 ustaw. 5 maja 2006 roku prezydent L. Kaczyński powołał nowych członków rządu. A. Lepper

został wicepremierem i ministrem rolnictwa, R. Giertych również wicepremierem i ministrem edukacji. Specjalnie dla koalicjantów utworzono dwa nowe ministerstwa, w tym Ministerstwo Gospodarki Morskiej, na czele którego stanął, 28-letni wówczas, R. Wiechecki (Dudek, 2016, s. 556–560). Po czasie, jeden z posłów Platformy Obywatelskiej, T. Jarmuzewicz tak opisywał początki Wiecheckiego w rządzie:

Przyszedł do nowo utworzonego resortu z niesprecyzowanymi celami. Kompetencji za dużych nie miał, bo sam się nie połapał w tym, jak mało od niego zależy. Udzielał się kilkakrotnie, raczej w sprawach drugorzędnych, takich jak akcja ze statkiem „Rotterdam” czy problem przekopania Mierzei Wiślanej. Chyba tylko po to, by błyszczeć w mediach (Korzycki, 2006, s. 39).

Relacje z Rosją

Po wygraniu przez PiS wyborów parlamentarnych i prezydenckich w Polsce, doszło do pogorszenia relacji polsko-rosyjskich. PiS w kampaniach wyborczych zapowiadało prowadzenie asertywnej polityki względem naszego sąsiada, a Rosja kilkakrotnie dała do zrozumienia, że jest niechętna do współpracy z nowymi polskimi władzami (Zięba, 2010, s. 184–185). Jednym z przejawów braku dobrej woli była zapowiedź zablokowania od 1 stycznia 2006 roku przez rosyjskie służby graniczne rejsów polskich statków wycieczkowych z Elbląga do Kaliningradu (choć należy też dodać, że do podobnych incydentów utrudniających żeglugę po Zalewie Wiślanym dochodziło krótko przed i po wejściu Polski do UE). Pretekstem, dla którego Rosjanie zdecydowali się na ten krok była interpretacja, że od wejścia Polski do Unii stara umowa regulująca żeglugę po Zalewie Wiślanym zawarta pomiędzy PRL a ZSRR w 1946 roku przestała obowiązywać (Włodkowska, 2005). Interweniowały polskie służby konsularne. Jarosław Czubiński, Konsul Generalny RP w Kaliningradzie mówił:

MSZ zrobiło wszystko, aby zaspokoić oczekiwania strony rosyjskiej. Chcieli projektu nowej umowy i mają. Już półtora roku temu przedłożyliśmy w Moskwie projekt umowy między państwowej dotyczącej żeglugi przez cieśninę. Leży pewnie na dnie jakiejś szuflady w rosyjskim MSZ w Moskwie. To nie nasza wina, że umowy do dziś nie ma (Sandecki, Kowalewska, 2006).

Ostatecznie blokada zaczęła się w maju 2006 roku, a każdy jej dzień powodował straty dla polskich firm i przede wszystkim dla portu w Elblągu. Na początku 2006 roku zainwestowano 25 mln zł w dwa nowoczesne terminale – towarowy i pasażerski. Środki pochodziły z budżetu państwa i unijnej dotacji. Tylko po czterech tygodniach blokady port w Elblągu stracił 50 tys. zł (Sandecki, 2006b).

Po raz pierwszy o tym, że budowa kanału na Mierzei Wiślanej mogłaby stać się remedium na uzależnienie od Rosji w żegludze po Zalewie Wiślanym powiedział minister R. Wiechecki w maju 2006 roku, który stwierdził, że w pierwszej kolejności należy podpisać umowę polsko-rosyjską, umożliwiającą żeglugę, a następnie trzeba przystąpić do planowania budowy kanału. Nakreślając te plany, Wiechecki jednocześnie dodał, że nie jest to „wygrażanie pięścią Rosji”,

a przekop otworzy Zalew na Bałtyk i przyczyni się do rozwoju gospodarczego regionu, w tym do wzrostu przeładunków w porcie w Elblągu, nad którym Ministerstwo Gospodarki Morskiej obejmie patronat (Sandecki, Kozłowski, Ryński, 2006). Pierwsze wypowiedzi ministra oparte były na koncepcji przygotowanej w latach 1992–1995 przez zespół ekonomistów, inżynierów i architektów, którym kierował prof. T. Jednorął, prezes Pomorskiej Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych. Według tej koncepcji, kanał przebiegałby we wsi Skowronki, między Kątami Rybackimi a Krynicą Morską. Jego długość planowano na 1,5 km, szerokość 40 m, głębokość 5 m (Sandecki, Kozłowski, Ryński, 2006). Według szacunków, budowa miałaby pochłonąć od 50 do 80 mln euro (Izakowski, 2006).

Stanowiska polityków PiS i PO

Temat budowy kanału pojawił się w przestrzeni publicznej. Niedługo po wypowiedzi ministra, polityk PO z Trójmiasta – J. Lewandowski – napisał artykuł do „Gazety Wyborczej” – *Dyplomacja i muskuły*, w którym krytykował pomysł i negował analogię z budową portu w Gdyni w dwudziestolecie międzywojennym:

Pomysł nie jest nowy, ale nigdy nie doczekał się znamion realnego biznesplanu. Nowy minister pospieszył z poparciem, ale rząd słownie popiera wszystko, co się wyśni ludziom. Analogii historycznej nie ma. Gdynia była sprawą narodową i gardłową. Niezależny dostęp do morza w kleszczach nazizmu i bolszewizmu było polskim być lub nie być. Żegluga po zalewie jest sprawą lokalną. Bardziej turystyczną niż gospodarczą. Nie tu rozstrzyga się morska racja stanu. Elbląg nie odzyska blasku międzynarodowego węzła transportowego. Trzeba obronić istniejące porty morskie przed prowincjonalizacją. Czyli zapewnić im europejską jakość połączeń transportowych z zapleczem. To jest wyzwanie na najbliższe lata. Zaś problemy Elportu, Żeglugi Gdańskiej i rybaków w zakresie wycieczek i łączności z Kaliningradem, podobnie jak ambicje polskich eksporterów żywności do Rosji, powinna rozwiązać wytrawna dyplomacja. Nie mylić z napinaniem muskułów na pokaz! (Lewandowski, 2006).

Do krytyków realizacji tego pomysłu dołączył kolejny pomorski polityk PO – J. Kozłowski, Marszałek Województwa Pomorskiego w latach 2002–2010, który stwierdził, że przed podjęciem decyzji o realizacji należy przeprowadzić dokładne analizy, bowiem budowa tego kanału to „głęboka ingerencja w ekosystem Mierzei” (Sandecki, 2006d). Wśród polityków PO nie było jednolitego stanowiska w sprawie budowy kanału. Dowodem na to była opinia senator PO z Elbląga E. Gelert, która 24 maja 2006 roku skierowała oświadczenie senatorskie do Ministra Gospodarki Morskiej z pytaniem – jakie działania zamierza podjąć minister w celu zrealizowania budowy kanału. Dodała, że realizacja planów jest niezbędna dla całego regionu związanego z Zalewem Wiślanym, korzystnie wpłynie na wszystkie gałęzie gospodarki i rozwiąże problem zablokowania żeglugi przez Rosję (Oświadczenie senator Elżbiety Gelert, 2006). Pytanie pozostało bez odpowiedzi ministra. Kilka miesięcy później senator E. Gelert kandydowała z ramienia PO w wyborach na prezydenta Elbląga, dlatego jej stanowisko należy czytać jako wstęp do samorządowej kampanii wyborczej. Senator Gelert nie poprzestała na wysyłaniu oficjalnych zapytań.

4 sierpnia 2006 roku w miejscowości Kąty Rybackie ufundowała pomnik przedstawiający miedzianą łopatę wbity w ziemię, opatrzony tablicą z napisem: „Symbol konieczności wykonania kanału żeglugowego łączącego Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Przekop Mierzei – konieczny – możliwy – potrzebny” (Trusewicz, 2008). Orędownikiem i propagatorem idei budowy kanału był także inny polityk PO – J. Weisła, który w roku 2006 był dyrektora Biura Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Elblągu, a później senatorem IX i X kadencji. Jest autorem książki pod tytułem *Kanał przez Mierzeję. Koncepcja, uwarunkowania i skutki budowy Kanału łączącego Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*, napisanej w 2006 roku, w której przekonywał, że budowa będzie opłacalna dla państwa polskiego (Senator PO zachęcał do przekopu Mierzei w książce z 2006 roku, 2020).

Na temat blokady żeglugi po Zalewie Wiślanym, jaką Rosjanie nałożyli na Polskę, głos zabierała ówczesna Minister Spraw Zagranicznych A. Fotyga (pierwsza po 1989 r. minister spraw zagranicznych tak blisko związana z polskim wybrzeżem). Minister twierdziła, że sprawę traktuje priorytetowo, a temat jest poruszany przy każdej okazji kontaktów z Rosjanami, a także, że zostanie poruszony na forum Unii Europejskiej (Sadoś, 2006a). W rzeczywistości strona rosyjska pozorowała negocjacje. 1 czerwca 2006 roku do Gdańska na spotkanie z wojewodą pomorskim z PiS – P. Orłowskim – przyjechał ambasador Federacji Rosyjskiej W. Grinin. Spotkanie przebiegało w przyjaznej atmosferze, ambasador wyraził dobrą wolę w rozwiązaniu problemu żeglugi na Zalewie Wiślanym, ale była to wyłącznie kurtuazja. Rosjanie nie podjęli żadnych kroków.

Swoją apel do MSZ wystosowała senator PiS-u, D. Arciszewska-Mielewczyk:

Polska nie może sobie pozwolić na takie traktowanie ze strony Rosji. Chcemy z Rosją współpracować, chcemy rozwijać dobrosąsiedzkie i przyjazne stosunki, jednak w pierwszej kolejności musimy patrzeć na swój interes. Dlatego też powinniśmy poważnie rozważyć alternatywne rozwiązanie, to jest budowę kanału przez Mierzeję Wiślaną, tak aby umożliwić swobodny dostęp Polski do Morza Bałtyckiego na tym obszarze (Oświadczenie senator Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk, 2006).

Minister Anna Fotyga odpowiedziała na pytanie, ale odniosła się jedynie do sprawy żeglugi i relacji z Rosją pomijając kwestię budowy kanału (Odpowiedź Minister Spraw Zagranicznych Anny Fotygi, 2006).

24 czerwca 2006 roku Ministerstwo Gospodarki Morskiej zorganizowało w Elblągu centralne obchody Dni Morza, gdzie minister Wiechecki powtórzył chęć budowania kanału (Katka, 2006). Projekt zyskał także poparcie całego koalicyjnego rządu, bowiem został wpisany do rządowego programu „Infrastruktura i Środowisko”, który zawierał listę strategicznych projektów. Planowano rozpocząć budowę w 2008 roku i zakończyć w 2010 roku (Sandecki, Chrzan, 2006). Jediną ekspertyzą jaką dysponowało ministerstwo była jednak analiza prof. Jednorała sprzed 10 lat. R. Wiechecki obiecywał, że jego ministerstwo przygotuje ekspertyzę ekonomiczną i ekologiczną (Sandecki, Chrzan, 2006).

Z czasem zaczęło pojawiać się coraz więcej głosów krytycznych. Do ministerstwa wpłynął oficjalny protest ekologów (Izakowski, 2006). Plany budowy kanału oprotestowała także Wojewódzka Rada Ochrony Przyrody w Gdańsku, w skład której wchodziłi ekolodzy, naukowcy

i samorządowcy. W uchwale, którą przyjęła w czerwcu 2006 roku czytamy, że przekop spowoduje nieodwracalne zmiany w ekosystemie mierzei, Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej, dlatego oświadczyła, że będzie naciskać UE, aby ta nie dotowała projektu. Podobne zdanie wyrażał burmistrz Krynicy Morskiej (w tamtym czasie najbogatszej polskiej gminy), który mówił, że budowa kanału nie ma sensu, bo port w Elblągu nigdy nie będzie znaczący, Zalew Wiślany jest płytki i wielkie jednostki nie będą na niego wpływać (Sandecki, 2006c).

Wybory samorządowe

W międzyczasie doszło do zmiany na stanowisku Prezesa Rady Ministrów. K. Marcinkiewicz podał się do dymisji, a 10 lipca 2006 roku prezydent L. Kaczyński wręczył nominację na stanowisko premiera swojemu bratu (Dudek, 2016, s. 562). W trakcie *exposé* J. Kaczyński nie poruszył tematu planu budowy kanału. Jedyne odniesienie do polityki morskiej dotyczyło budowy terminalu LNG koniecznego do dywersyfikacji dostaw gazu (Sprawozdanie stenograficzne, 2006).

Tymczasem rozpoczynała się kampania samorządowa. Plany budowy kanału na Mierzei Wiślanej były przedmiotem dyskusji w Elblągu. Kandydatka PO na prezydenta – wspomniana wcześniej senator E. Gelert – popierała realizację projektu. Kandydat z PiS-u – J. Wilk – również był za (Mongiało, 2020). Do Elbląga udał się premier J. Kaczyński, aby wspomóc swojego kandydata. Na temat budowy kanału mówił dwa dni przed wyborami: „Przekopimy Mierzęję i powstanie kanał żeglugowy łączący Zalew Wiślany z Morzem Bałtyckim, dzięki czemu Elbląg i umiejscowiony tu port morski będą mogły się rozwijać” (Wyborczy kanał premiera, 2006). Elbląg zawsze był ważnym miejscem dla J. Kaczyńskiego. To tam zdobył swój pierwszy mandat parlamentarny, startując w 1989 roku do Senatu RP z Komitetu Obywatelskiego „Solidarność”. Jak pisze M. Krzymowski w biografii *Jarosław – Tajemnice Kaczyńskiego*, prezes PiS-u wspomina bardzo dobrze kampanię wyborczą w Elblągu, spędzony tam czas i nawiązane znajomości (Krzymowski, 2015, s. 309). To może tłumaczyć przywiązanie do tego miasta i zrozumienie dla jego interesów. Elbląscy politycy i samorządowcy od lat lobbują za budową kanału, jednym z pierwszych był K. Luks – elblążanin, wiceminister transportu i gospodarki morskiej w rządzie J. Buzka (Socha, 2006, s. 32). Lokalni działacze mogli zaszczyć w J. Kaczyńskiemu ideę budowy kanału, co może tłumaczyć dążenia prezesa PiS do realizacji projektu.

Pomimo udzielonego wsparcia w wyborach samorządowych, kandydat PiS-u nie zdołał zwyciężyć w wyborach prezydenckich. Uzyskał 19,25% głosów (PKW – Wybory Prezydenta Miasta Elbląga, 2006). Zwycięzcą wyborów był H. Słonina, kandydat Koalicyjnego Komitetu Wyborczego lewicowych partii (który *notabene* również opowiadał się za budową kanału), pokonał przeciwników zdobywając 58,22% głosów i wygrał w pierwszej turze (Sandecki, 2006a). Kandydatka PO, E. Gelert zajęła trzecie miejsce, otrzymała 16,46% (PKW – Wybory Prezydenta Miasta Elbląga, 2006).

Zmiana władzy

W sierpniu 2007 roku, 12 miesięcy od rozpoczęcia rosyjskiej blokady żeglugi przez Cieśninę Piławską, negocjacje bilateralne w dalszym ciągu nie przynosiły rezultatów (Sandecki, 2007a). Plany budowy kanału doczekały się zarezerwowania 1 mln zł w budżecie państwa na 2007 rok na przygotowanie studium wykonalności inwestycji. Przetarg ogłosił Urząd Morski w Gdyni. Od tego momentu projekt przeszedł z fazy czysto teoretycznych dyskusji w tworzenie planów jego realizacji (Trusewicz, 2007).

W związku jednak z licznymi konfliktami wewnątrz koalicji rządzącej i decyzją o rozpisaniu przedterminowych wyborów, 11 sierpnia 2007 roku Rada Polityczna PiS przyjęła uchwałę o zakończeniu współpracy z Samoobroną i LPR (Dudek, 2016, s. 589). Swoje stanowisko stracił m.in. Minister R. Wiechecki, a jego miejsce zajął M. Gróbarczyk (Zwolnienia grupowe w Radzie Ministrów, 2007). Nowy minister potwierdził wolę budowania kanału i mówił o tym w trakcie trwającej kampanii parlamentarnej. Na trzy tygodnie przed wyborami Gróbarczyk w Elblągu stwierdził, że rząd w całości sfinansuje projekt ze środków własnych. Wcześniej liczone na uzyskanie dotacji z UE, jednak pod koniec sierpnia 2007 roku okazało się, że plan został skreślony z listy inwestycji unijnego programu „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007–2013 (Chrzan, 2007). Wybory parlamentarne zostały wyznaczone na 21 października 2007 roku, kampania wyborcza trwała zaledwie sześć tygodni. Zwycięstwo ze znaczną przewagą osiągnęła PO, uzyskując poparcie na poziomie 41,51%. PiS uzyskało 32% głosów (Dudek, 2016, s. 598).

Ostatnią decyzją jaką podjął rząd Jarosława Kaczyńskiego było przyjęcie uchwały „Program wieloletni budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. W dokumencie oszacowano koszty budowy kanału na 417 mln zł przeznaczonych z budżetu państwa (Uchwała Rady Ministrów nr 276/2007, 2007). Uchwałę przyjęto, gdy już było wiadomo, że PiS odda władzę koalicji PO-PSL, dlatego ten ruch wzbudził kontrowersje. M. Sawicki z PSL typowany wówczas na przyszłego ministra rolnictwa (który według spekulacji medialnych miał wchłonąć resort gospodarki morskiej) na pytanie czy nowy rząd będzie realizował uchwałę przyjętą przez PiS, odpowiedział:

Rząd podjął ją w przedostatnim dniu rządów, więc trzeba będzie się jej szczególnie przyjrzeć. Warto rozważyć koncepcję przekopu z uwagi na ciągłą blokadę żeglugi przez Rosjan, ale to nie może być jedyny argument. Muszą być uzasadnienia ekonomiczne i pozytywna ocena oddziaływania na środowisko. Uchwały rządowe można realizować, ale można też uchylić (Sandecki, 2007b).

Podsumowanie

Spór między Prawem i Sprawiedliwością a Platformą Obywatelską dotyczący połączenia drogą wodną Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską ma swoje początki w latach 2005–2007, a więc kilkanaście lat przed rozpoczęciem budowy. Rząd J. Kaczyńskiego planował, że inwestycja rozpocznie się w 2008 roku i zakończy w 2010 roku. Ostatnią decyzją jaką podjął gabinet było przyjęcie uchwały „Program wieloletni budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką

Gdańską”, jednak w 2007 roku PiS przegrało wybory parlamentarne. Późniejsze rządy D. Tuska i E. Kopacz nigdy oficjalnie nie zrezygnowały z budowy kanału. Ministerstwo Infrastruktury zlecało kolejne ekspertyzy, jednak brakowało oficjalnych decyzji czy realizować czy porzucić projekt (Romanowski, 2012, s. 20–21).

Przeprowadzona analiza pokazała, że w latach 2005–2007 politycy PiS prezentowali zwarte stanowisko w sprawie budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną, nie odnotowano publicznych głosów sprzeciwu z ich strony. Mniej spójny pogląd prezentowali politycy PO. Europeoseł J. Lewandowski był zdania, że plany budowy kanału to „napinanie mięśni na pokaz”, a spór z Rosją powinna rozwiązać wytrawna dyplomacja. Również negatywną opinię prezentował J. Kozłowski – Marszałek Województwa Pomorskiego w latach 2002–2010 – twierdząc, że kanał będzie ingerencją w ekosystem. Przeciwnego zdania byli za to senator E. Gelert i późniejszy senator J. Wcisła. Nie bez znaczenia jest także to, że za budową opowiadali się politycy, którzy pochodzą z Elbląga i w realizacji projektu upatrywali korzyści dla regionu, który reprezentowali.

Bibliografia

- Chrzan, M. (2007). Przekop za naszą kasę. *Gazeta Wyborcza*, 28.09. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Dudek, A. (2016). *Historia polityczna Polski 1989–2015*. Kraków: Wydawnictwo Znak Horyzont.
- Gursztyn, P. (2017). Musimy mieć kanał. *Do Rzeczy*, 21 (223), 34–35.
- Izakowski, L. (2006). Przekop ratunkiem dla portu w Elblągu. *Rzeczpospolita*, 11.08. Pobrane z: <https://archiwum.rp.pl/>.
- Katka, K. (2006). Wiechecki broni ziemi. *Gazeta Wyborcza*, 25.06. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Korzycki, R. (2006). Mieć ministra w CV. *Polityka*, 49 (2583), 39.
- Kościelak, Z. (2019). Szansa na Balaton północy. *Do Rzeczy*, 13 (316), 70–71.
- Krzymowski, M. (2009). Putin wykiwał Tuska. *Wprost*, 39, 14.
- Krzymowski, M. (2015). *Jarosław – Tajemnice Kaczyńskiego*. Warszawa: Ringier Axel Springer Polska.
- Lewandowski, J. (2006). Dyplomacja i mięśnie. *Gazeta Wyborcza*, 14.05. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Libudzka, A. *Idea budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną sięga czasów króla Stefana Batorego*. Pobrane z: <https://dzieje.pl/rozmlaitosci/idea-budowy-kanału-żeglugowego-przez-mierzeje-wislana-siega-czasow-krola-stefana> (4.10.2019).
- Mongiałło, M. *Jerzy Wilk w Radiu Zet o przekopie i małym ruchu granicznym*. Pobrane z: <http://www.elblag.net/artykuly/jerzy-wilk-w-radiu-zet-o-przekopie-i-malym-ruchu-g,37609.htm> (22.08.2020).
- Odpowiedź Minister Spraw Zagranicznych Anny Fotygi z 7.07.2006 r. na pytanie senator Doroty Arciszewskiej-Mielewcyk.
- Oświadczenie senator Doroty Arciszewskiej-Mielewcyk z 24.05.2006 r. skierowane do Minister Spraw Zagranicznych w sprawie wstrzymania przez rosyjską straż graniczną ruchu statków na Zalewie Wiślanym.
- Oświadczenie senator Elżbiety Gelert z 24.05.2006 r. skierowane do Ministra Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa w sprawie możliwości zrealizowania budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.
- Państwo dla obywateli – plan rządzenia 2005–2009. Instytut Państwa i Administracji.
- Pawlicka, A. (2011). Prawdziwe życie prezesa. *Wprost*, 23, 16.
- PKW – Wybory Prezydenta Miasta Elbląga w 2006 r.* Pobrane z: <https://wybory2006.pkw.gov.pl/kbw/wynikiWbp835e.html?instytucja=286101-WBP> (22.08.2020).
- Prawo i Sprawiedliwość – Program 2005 – IV Rzeczpospolita Sprawiedliwość dla Wszystkich.
- Romanowski, C. (2012). Gdzie wbić łopatę? *Nasze Morze*, 2 (74), 20–21.

- Raport ewaluacyjny „Programu wieloletniego Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” (2014). Gdynia: Urząd Morski w Gdyni.
- Sadoś, A. (2006a). MSZ o Cieśninie Pilawskiej. *Gazeta Wyborcza*, 24.05. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sadoś, A. (2006b). O znaczeniu żeglugi na Zalewie Wiślanym. *Gazeta Wyborcza*, 26.05. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sandecki, M. (2006a). Bitwa rządu z ekologami. *Gazeta Wyborcza*, 16.11. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sandecki, M. (2006b). Blokada cieśniny doskwiera naszym firmom. *Gazeta Wyborcza*, 1.06. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sandecki, M. (2006c). Mierzeja Wiślana wpuszczona w kanał? *Gazeta Wyborcza*, 9.08. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sandecki, M. (2006d). Przekopią Mierzeję Wiślaną. *Gazeta Wyborcza*, 14.05. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sandecki, M. (2007a). Zalew Wiślany zamknięty na kłódkę. *Gazeta Wyborcza*, 5.07. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sandecki, M. (2007b). Ostatnia decyzja: kanał. *Gazeta Wyborcza*, 13.11. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sandecki, M., Chrzan, M. (2006). Kanałem do Bałtyku. *Gazeta Wyborcza*, 7.08. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sandecki, M., Kowalewska, J. (2006). Rosjanie nie dają pływać. *Gazeta Wyborcza*, 8.05. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Sandecki, M., Kozłowski, J., Ryński A. (2006). Minister chce przekopać Mierzeję. *Gazeta Wyborcza*, 11.05. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Senator PO zachęcał do przekopu Mierzei. W książce z 2006 roku. Pobrane z: <https://dorzeczy.pl/kraj/94337/Senator-PO-zachecal-do-przekopu-Mierzei-W-ksiazce-z-2006-roku.html> (25.08.2020).
- Sękowski, S. (2017). Jak nie utopić Mierzei. *Do Rzeczy*, 19 (221), 84.
- Socha, R. (2006). Marzenia o mierzei. *Polityka*, 38 (2572), 32.
- Sprawozdania stenograficzne z posiedzeń Sejmu RP V kadencji – dzień 19.07.2006 r.
- Sprawozdanie stenograficzne z posiedzenia Sejmu RP V kadencji – dzień 10.11.2005 r.
- Szymtkievicz, M. (2018). Ocena oddziaływania falochronów osłaniających wejście do projektowanego kanału żeglugowego w rejonie Nowego Światu na brzegi Mierzei Wiślanej. *Inżynieria Morska i Geotechnika*, 6, 384–394.
- Trusewicz, I. (2007). Gdzie kopać i za ile na Mierzei Wiślanej. *Rzeczpospolita*, 6.08. Pobrane z: <https://archiwum.rp.pl/>.
- Trusewicz, I. (2008). Niech ktoś w końcu zacznie kopać w Skowronkach. *Rzeczpospolita*, 23.05. Pobrane z: <https://archiwum.rp.pl/>.
- Uchwała Rady Ministrów nr 276/2007 z 13.11.2007 r. w sprawie przyjęcia programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.
- Warzecha, Ł. (2019). Przekop niezgody. *Do Rzeczy*, 9 (312), 32–34.
- Włodkowska, K. (2005). Nie będzie rejsów do Kaliningradu?. *Gazeta Wyborcza*, 7.12. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Wójcicki, J. (1989). *Dzieje Polski nad Bałtykiem*. Warszawa: Książka i Wiedza.
- Wyborczy kanał premiera (2006). *Gazeta Wyborcza*, 12.11. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.
- Zadroga, B. (2010). Budowanie wspólnie z naturą. Działania minimalizujące i kompensujące straty środowiskowe potwierdzające celowość budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. *Inżynieria Morska i Geotechnika*, 2, 229–243.
- Zięba, R. (2010). *Główne kierunki polskiej polityki zagranicznej po zimnej wojnie*. Warszawa: Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne.
- Zwolnienia grupowe w Radzie Ministrów (2007). *Gazeta Wyborcza*, 12.08. Pobrane z: <https://prenumerata.wyborcza.pl>.

Cytowanie

Sajniak, M. (2021). Geneza sporu na linii PiS–PO w sprawie powstania kanału żeglugowego przez Mierzęcę Wiślaną (lata 2005–2007). *Acta Politica Polonica*, 1 (51), 67–78. DOI: 10.18276/ap. 2021.51-05.