

Kanał Morąski

Thursday, 29 April 2010 13:23 Jakub Łoginow

Budowa kanału żeglugowego łączącego Jezioro Narie, przez Skiertąg, Morąg i rzekę Drełę do Rudej Wody może stać się największą inwestycją hydrotechniczną w naszym województwie. Dzięki niej Morąg mógłby stać się „drugim Giżyckiem”, a Pojezierze Iławskie stałoby się tak samo atrakcyjne dla żeglarzy, jak Wielkie Jeziora Mazurskie.

Chociaż wspomniany kanał na razie pozostaje jedynie w sferze koncepcji, niewykluczone, że wkrótce powstanie wstępna dokumentacja tego projektu. Środki pochodziłyby z budżetu Urzędu Marszałkowskiego, który pozytywnie ocenia pomysł połączenia Jeziora Narie z Kanałem Ostródzko-Elbląskim. – To ostatni moment, aby projekt „Kanału Morąskiego” podczepić pod program modernizacji i rozwoju śródlądowych dróg wodnych, który Warmia i Mazury realizuje razem z Pomorzem z udziałem środków unijnych – tłumaczą urzędnicy elbląskiego magistratu, upatrujący w nowej drodze wodnej szansy na zwiększenie atrakcyjności Elbląga jako żeglarskiej bazy wypadowej na Mazury Zachodnie.

Kanał Morąski składałby się z trzech odcinków, budowanych etapami. Stosunkowo najłatwiej byłoby wykonać połączenie Jeziora Narie ze Skiertągiem – kanał o szerokości kilkunastu metrów powstałby w miejscu obecnego rowu melioracyjnego, odprowadzającego wodę ze Skiertąga do Narie w rejonie Bogaczewa. Na szczęście, rów przebiega przez tereny rolnicze i niezabudowane, co znacznie ułatwi ewentualną inwestycję. Na tym odcinku potrzebne byłyby trzy mosty - na drogach: Bogaczewo - Żabi Róg, Morąg - Bogaczewo i Morąg – Gulbity. Co prawda, budowy trzeciego z wymienionych mostów można by uniknąć, jeśli końcowy odcinek kanału umieścić pod zabytkowym mostem nad dawną linią kolejową do Braniewa, w sąsiedztwie kotłowni. Tam też, przy wyjściu z kanału na Skiertąg, prawdopodobnie należałoby umieścić śluzę, gdyż poziom wody w Skiertągu jest nieznacznie wyższy, niż w Narie. Wyjaśnieniem tych kwestii musieliby się zająć autorzy studium wykonalności inwestycji, które mogłoby powstać już niebawem – w ramach programu renowacji Kanału Ostródzko-Elbląskiego.

Co by zmieniło otwarcie tego odcinka Kanału Morąskiego? Przede wszystkim kanał przybliżyłby Morąg do wody i ożywił Jezioro Skiertąg dla turystyki i rekreacji. Co prawda, Skiertąg jest za mały, aby na nim żeglować, ale jako baza wypadowa na Narie nadawałby się doskonale. Cypel znajdujący się między „Sklejką” a kotłownią – to doskonałe miejsce dla powstania ośrodka sportów wodnych, z przystanią, plażą miejską i wypożyczalnią desek windsurfingowych. Na tamtejszej polanie mogłyby odbywać się koncerty, powstałby amfiteatr. Miasto zwróciłoby się w stronę wody, co na Warmii i Mazurach jest koniecznością dla każdej miejscowości, która poważnie myśli o rozwoju turystyki.

Perspektywa turystycznego wykorzystania Skiertąga byłaby niezwykle ważnym impulsem na rzecz oczyszczenia tego zeutrofizowanego jeziora, do czego można posłużyć się m. in. sprawdzonym w podobnych sytuacjach tzw. eksperymentem kortowskim.

Oczywistym miejscem dla drugiej przystani żeglarskiej na Skiertągu jest obecna plaża miejska na Zatorzu. Baza żeglarska i windsurfingowa doskonale uzupełniałaby ofertę sportową OSiR-u. Już teraz tamtejszy hotel nieźle sobie radzi na rynku obsługi zorganizowanych grup sportowych, a po uzupełnieniu oferty sportowej o żeglarstwo i windsurfing można będzie realnie myśleć o wypromowaniu tego miejsca jako jednego z ważniejszych ośrodków treningowych w Północno-Wschodniej Polsce. Oczywiście, należałoby jeszcze pomyśleć o nowych obiektach sportowych, w tym o budowie basenu, a

także o rozbudowie infrastruktury hotelowo-gastronomicznej (to już sprawa prywatnych inwestorów, których jednak trzeba zachęcić do inwestowania w mieście). To oczywiście perspektywa na przyszłość, jednak już teraz warto uświadomić sobie cele, do których powinniśmy zmierzać.

Zatorze to także potencjalnie dobre miejsce dla świadczenia tu usług w zakresie zimowania jachtów, a być może również zorganizowania tu małych stoczni jachtowych czy po prostu warsztatów, w których można będzie naprawić łódkę. Dużo przestrzeni, tanie grunty, bliskość miasta – to wszystko sprawi, że ceny za przechowanie jachtów w hangarach, które tu mogą powstać, będą atrakcyjne w porównaniu z alternatywnymi lokalizacjami. Do tego stopnia, że po całkowitym ukończeniu Kanału Morąskiego można będzie pomyśleć o przyciągnięciu tu żeglarzy z innych akwenów, którzy w innych portach musieliby zapłacić za zimowanie znacznie więcej. Aby przyciągnąć w to miejsce inwestorów zainteresowanych uruchomieniem hangarów dla zimowania jachtów czy stoczni jachtowych, warto rozważyć włączenie kilku nadjeziornych działek na Zatorzu do Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Drugim etapem budowy Kanału Morąskiego byłoby udrożnienie i poszerzenie rzeki Dreli, która mogłaby służyć jako droga wodna łącząca Morąg z jeziorem Ruda Woda (a więc – z Kanałem Ostródzko-Elbląskim). Z technicznego punktu widzenia ten etap nie stanowiłby większego problemu, jednak ze względu na długość kanału wymagałby większych środków, niż pierwszy odcinek. Tak wykonany kanał kończyłby się w pobliżu Rozlewiska Morąskiego, jednak ze względów ochrony przyrody ten akwen nie byłby udostępniony dla żeglarstwa. Za to pod samym Starym Miastem, w pobliżu Pałacu Dohnów i zamku krzyżackiego, powstałaby marina staromiejska – jedna z najlepiej ulokowanych na całej Warmii i Mazurach.

Z pewnością najtrudniejszy do wykonania i najdroższy odcinek Kanału Morąskiego stanowić będzie jego część miejska, łącząca marinę staromiejską z Jeziorem Skiertąg. Kanał należałoby zbudować na bazie potoku Morązek, poszerzając go do kilkunastu metrów. Na szczęście, wokół potoku na całym jego odcinku znajduje się wystarczający dla budowy kanału zapas niezabudowanej przestrzeni. Wykopanie kanału będzie jednak wymagało przebudowy trzech mostów drogowych (ul. Warmińska, Mickiewicza i Dąbrowskiego) i jednego kolejowego (wraz z drogą dojazdową do Sklejki), istotnych zmian w planie zagospodarowania przestrzennego, przeniesienia rynku przy ul. Mickiewicza. Stąd też odcinek miejski prawdopodobnie powstanie jako ostatni. Jednak wszelkie prace przygotowawcze (zmiany przeznaczenia i wykup gruntów, projekty techniczne) należałoby wykonać odpowiednio wcześniej – w czasie, kiedy będą budowane dwa poprzednie odcinki, tak aby zaraz po ich otwarciu można było przystąpić do realizacji tej finalnej fazy inwestycji. Taka trójfazowa budowa Kanału Morąskiego pozwoli na odpowiednie rozłożenie w czasie wydatków i rozpoczęcie eksploatacji, a więc i odnoszenie korzyści z dwóch pierwszych odcinków kanału przed zakończeniem kanału w całości.

Miejski odcinek Kanału Morąskiego wraz z dwoma przystaniami (staromiejską i parkową) stanowić będzie dla Morąga atrakcję turystyczną, której znaczenie trudno przecenić. Wokół kanału będzie skupiać się życie turystyczne i towarzyskie miasta. W ten sposób powstanie niezwykle atrakcyjna, rozległa przestrzeń publiczna (waterfront, „obszar prestiżu miasta”), obejmująca następujące obszary:

- Rozlewisko Morąskie – użytek ekologiczny o dużych walorach turystycznych ze względu na unikalną wartość przyrodniczą (ostoja ptaków). Kanał na tym odcinku będzie przebiegał równolegle do brzegów jeziora (pomiędzy ul. Wenecką a brzegiem). Obecna linia brzegowa rozlewiska i jej naturalny charakter (trzciniowiska) będą zachowane – kanał prawdopodobnie nie będzie połączony z akwenem ze względu na obostrzenia związane z ochroną przyrody (konieczna konsultacja z naukowcami – przyrodnikami). Pomiędzy kanałem a brzegiem jeziora będzie przebiegać ścieżka dydaktyczna wraz z wieżami obserwacyjnymi –

przedłużenie już istniejącej ścieżki wytyczonej wokół akwenu. Na styku rozlewiska i Starego Miasta zostanie zlokalizowana Marina Staromiejska, która również sama w sobie będzie swoistą atrakcją turystyczną. W pobliżu mariny, od strony jeziora mogłoby powstać moło oraz wypożyczalnia łódek wiosłowych i kajaków, co ułatwi obserwację ptaków (ilość sprzętu wodnego wypuszczanego na ten akwen będzie z pewnością limitowana ze względu na ochronę przyrody). Należy zadbać o zagospodarowanie okolic ul. Weneckiej i Dąbrowskiego, gdyż będą to tereny eksplorowane turystycznie. Marina Staromiejska, kanał i promenada (ścieżka dydaktyczna) wytyczona wzdłuż kanału i brzegów jeziora w naturalny sposób zintegrują dwa obszary aktywności turystycznej: Stare Miasto i okolice rozlewiska wraz ze znajdującą się w pobliżu zabytkową wieżą ciśnień. Obecna ścieżka dydaktyczna wraz z wieżą obserwacyjną zostanie w naturalny sposób przybliżona do miasta i będzie ulubionym miejscem spacerów morażan i turystów. W przyszłości można rozważyć jeszcze większe wykorzystanie walorów przyrodniczych rozlewiska dla celów promocji turystycznej miasta np. poprzez zorganizowanie wystawy ornitologicznej w Pałacu Dohnów, czy też poprzez sprzyjanie organizacji w tym rejonie obozów naukowych i wczasów agroturystycznych dla ekologów-pasjonatów.

- Stare Miasto. Można się tylko domyślić, jak bardzo sąsiedztwo przystani żeglarskiej może ożywić morąskie Stare Miasto. W pobliżu zamku, pałacu i ratusza z pewnością powstanie kilka stylowych knajpek, a cały obszar zyska nieznaną obecnie, żeglarski klimat, podkreślony dodatkowo przez odpowiednie wyeksponowanie krajobrazu rozlewiska. Warto rozważyć poddanie Starego Miasta częściowej rewitalizacji, na co można zdobyć środki z funduszy unijnych lub norweskich. Można w tym względzie wykorzystać doświadczenie Elbląga, tym bardziej, że tamtejszy magistrat deklaruje gotowość udzielenia Morągowi merytorycznej pomocy w przygotowaniu i wdrożeniu takiego projektu. Jednym z najciekawszych miejsc mogą stać się okolice zachodniego odcinka zrekonstruowanych murów obronnych (między Pałacem Dohnów a ul. Mickiewicza), wzdłuż których będzie przebiegać kanał i promenada. Ze względu na to, że obszar ten stanie się swoistą żeglarską wizytówką miasta, uwidacznianą w ogólnopolskich albumach i przewodnikach żeglarskich, do stworzenia ciekawej i spójnej koncepcji architektonicznej tego miejsca należy przywiązać ogromną wagę. Kanał w miejscu średniowiecznej fosy oraz rekonstrukcja murów obronnych będą istotnym krokiem na rzecz odtworzenia autentyczności historycznej morąskiego Starego Miasta, otoczonego w przeszłości ze wszystkich stron wodą.

- Park Miejski (Alejki). Przeprowadzenie Kanału Morąskiego przez tereny parkowe będzie dodatkową atrakcją tego miejsca. W północnej części parku (w pobliżu ul. Warmińskiej – koło kortów tenisowych) można zlokalizować drugą przystań żeglarską. Pojawienie się w tym miejscu jachtów ułatwi wypromowanie w przyszłości jakiegoś cyklicznego festiwalu lub innej imprezy organizowanej na parkowej scenie, co może na trwale umiejscowić Morąg na festiwalowej mapie Polski.

Na obrzeżach miasta można będzie wyróżnić dwa kolejne atrakcyjne obszary dla spędzania wolnego czasu: okolice południowego brzegu jeziora Skiertąg i wylotu Kanału Morąskiego w stronę Bogaczewa (rejon ul. Przemysłowej) oraz Zatorze wraz z terenami sportowymi (stadion), hotelem i plażą. Tereny te będą w pewnym sensie kontrastować z bardziej ożywionym centrum miasta (Stare Miasto – Alejki – obie przystanie: Staromiejska i Parkowa) i będą miały bardziej spokojny, wyciszony charakter. Warto rozważyć stworzenie dodatkowej atrakcji turystycznej – punktu widokowego, poprzez usypanie np. w Jurkach lub w rejonie ogródków działkowych na Zatorzu sztucznej górkę z ziemi pozyskanej do budowy kanału, rozwiązując w ten sposób problem zagospodarowania tego materiału. Górkę może służyć w zimie jako stok narciarski (tak jak w Lidzbarku Warmińskim), co będzie kolejnym krokiem do wykreowania Zatorza jako liczącego się ośrodka sportowego.

Podsumowując, można wyróżnić następujące przedsięwzięcia i cele związane z budową Kanału Morąskiego:

- 1) Budowa kanału wraz z towarzyszącą mu infrastrukturą hydrotechniczną, mostami itp.
 - 2) Stworzenie infrastruktury żeglarskiej wokół kanału i na jeziorze Skierniewickim: przystań staromiejska, przystań parkowa, zagospodarowanie turystyczne polany nad Skierniewicami w rejonie ul. Przemysłowej, przystań na Zatorzu, strefa małego przemysłu i usług na rzecz jachtów (zimowanie, naprawy, budowa jachtów) na Zatorzu (w tym w ramach rozszerzonej Warmińsko-Mazurskiej SSE).
 - 3) Poprawa stanu środowiska Jeziora Skierniewickiego i jego zlewniska.
 - 4) Rewitalizacja Starego Miasta.
 - 5) Rozwój funkcji sportowych, rekreacyjnych i hotelowo-turystycznych na Zatorzu i w okolicach – wypromowanie Morąga jako liczącego się ośrodka treningowego: stadion, boiska, korty tenisowe, basen, ośrodek żeglarsko-windsurfingowy, górnica narciarska plus rozwój infrastruktury hotelowej i gastronomicznej.
 - 6) Lepsze wyeksponowanie walorów turystycznych Rozlewiska Morąskiego i rozwój turystyki ekologicznej w Morągu i okolicach.
 - 7) Rozwój funkcji żeglarskich i turystycznych jeziora Narie (w tym przede wszystkim budowa profesjonalnych przystani w Kretowinach i Bogaczewie).
- Opracowanie koncepcji: Portal Port Europa - www.porteuropa.eu Wykorzystanie materiału dozwolone z podaniem źródła.

Źródło: www.porteuropa.eu - Twój portal o Europie Środkowo-Wschodniej