



WARMIŃSKO – MAZURSKIE BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
W OLSZTYNIE, ul. Pstrowskiego 28b, 10-602 Olsztyn
bppwm@poczta.onet.pl, wmbpp@poczta.internetdsl.pl

KANAŁ MAZURSKI

STUDIUM MOŻLIWOŚCI ROZWOJU TURYSTYKI

Wstępne założenia

Informacja z opracowania



OLSZTYN 2004

WARMIŃSKO – MAZURSKIE BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO W OLSZTYNIE

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

GLÓWNY PROJEKTANT:

mgr inż. Teresa Szymankiewicz - Szarejko
Uprawnienia urbanistyczne nr 1576

ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE I OCHRONA ZABYTKÓW:

mgr inż. arch. Paulina Lemańczyk

ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE I KOMUNIKACJA:

mgr inż. Mariola Sarna

ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE I UWARUNKOWANIA SPOŁECZNE:

dr Marta Gwiazdzińska - Goraj

UWARUNKOWANIA ROZWOJU TURYSTYKI

mgr inż. Piotr Schilling

UWARUNKOWANIA PRZYRODNICZE:

mgr Katarzyna Krzymowska

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA:

mgr inż. Hanna Kurowska

OPRACOWANIE KOMPUTEROWE

inż. Małgorzata Jeremicz

mgr inż. Piotr Schilling

Leszek Buszyło

mgr inż. Katarzyna Rawa

Konsultacje w zakresie hydrologii:

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
Inspektorat w Giżycku

SPIS TREŚCI	STRONA
1. Cel opracowania	4
2. Metoda opracowania	5
3. Uwarunkowania zewnętrzne	6
4. Uwarunkowania wewnętrzne	8
4.1. Dane techniczne Kanału	8
4.2. Rys historyczny Kanału Mazurskiego	10
4.3. Uwarunkowania przyrodniczo - kulturowe	12
4.4. Uwarunkowania społeczno – gospodarcze	12
4.5. Wyposażenie w urządzenia medialne (woda, kanalizacja, energia elektryczna i gaz)	19
5. Warianty rozwiązań funkcjonowania Kanału Mazurskiego	20
6. Przygotowanie przestrzeni do realizacji turystyki	24
7. Wnioski	25

1. Cel opracowania

Temat opracowania tj. „Studium możliwości rozwoju turystyki w rejonie Kanału Mazurskiego” jest realizacją jednego z zadań ujętych w opracowanym i uchwalonym dnia 12 lutego 2002 roku Uchwałą nr XXXIII/505/02 przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego - Planie zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego oraz w Strategii rozwoju społeczno – gospodarczego województwa. Obecnie są to dwa podstawowe dokumenty niezbędne do kreowania polityki regionalnej.

Zarówno w Planie jak i w Strategii przyjęto, że jedną z podstawowych funkcji gospodarczych rozwoju województwa jest turystyka, z uwagi na położenie na obszarach o wybitnych walorach przyrodniczo – krajobrazowych. Także w koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, prognozuje się rozwój turystyki w województwie. Tereny Polski północno-wschodniej i wschodniej tzw „Zielone Płuca Polski”, w tym województwo warmińsko – mazurskie, według koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju znalazły się w strefie określonej jako obszar opóźnienia cywilizacyjnego. Szansą na przełamanie tego stanu może być wykorzystanie potencjału środowiska przyrodniczego. Nowoczesna gospodarka turystyczna oraz kształtowane współzależne z nią leśnictwo i rolnictwo, wraz z infrastrukturą społeczną i gospodarczą, mogą być podstawą dynamicznego rozwoju.

W niniejszym opracowaniu przyjęto metodę pozwalającą na analizę uwarunkowań rozwoju funkcji turystycznej w aspekcie konkurencyjności regionalnej podobnie do zasad przyjętych w Strategii Lizbońskiej (lecz w skali mikroregionu).

Większość definicji konkurencyjności za jej rezultat uznaje tworzenie wysokiego i rosnącego poziomu życia ludności. Uzyskanie takiego efektu konkurencyjności wymaga działań wielokierunkowych. W Strategii Lizbońskiej udowodniono, że istnieje niewielki związek między transferami finansowymi z zagranicy a tempem wzrostu gospodarczego. Najkorzystniejsze efekty (najbardziej trwałe) osiągnięto przy zwiększeniu poziomu inwestycji finansowanych przez inwestorów wewnętrznych i zewnętrznych. Obszar opracowania daje szanse uzyskania efektów konkurencyjności, dzięki wprowadzeniu nowych technologii przy uruchamianiu drogi wodnej, rozwoju przedsiębiorczości, wzrostu zatrudnienia,

zwiększenia ilości usług towarzyszących oraz ogólnego ożywienia gospodarczego obszaru związanego z Kanałem.

Zadaniem studium jest wykazanie możliwości realizacji zainwestowania turystycznego na obszarze w rejonie Kanału Mazurskiego w zależności od przyjętych jego rozwiązań funkcjonalno – eksploatacyjnych.

Podstawowym zadaniem jest więc przygotowanie przestrzeni zarówno do realizacji inwestycji związanych z Kanałem jak i do rozwoju przedsiębiorczości, usług i infrastruktury technicznej, transportowej itp.

2. Metoda opracowania

W pracach nad studium przyjęto metodę analizy zasobów potencjałów stanowiących o możliwościach rozwoju konkurencyjności na analizowanym obszarze. Przyjęto następujące etapy opracowania:

1. Analiza istniejących materiałów oraz opracowań, dotyczących Kanału Mazurskiego i terenu gmin Srokowo i Węgorzewo. Główne materiały źródłowe stanowiły następujące opracowania:
 - opracowania wykonane w Warmińsko-Mazurskim Biurze Planowania Przestrzennego (w tym trasy rowerowe i inne opracowania studialne);
 - studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin Srokowo i Węgorzewo;
 - opracowania archiwalne Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Inspektorat w Giżycku w tym konsultacje w sprawach hydrologicznych;
 - Publikacja Roberta Sarnowskiego „Kanał Mazurski. Przewodnik turysty” wydana w Warszawie 2002r.
2. Analiza uwarunkowań zewnętrznych dotyczących Kanału Mazurskiego;
3. Określenie diagnozy stanu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie Kanału;
4. Kierunki polityki przestrzennej, potrzeba opracowania programów, zadania niezbędne do realizacji inwestycji związanych z uruchomieniem drogi wodnej.

3. Uwarunkowania zewnętrzne

Kanał Mazurski został zbudowany jako połączenie Wielkich Jezior Mazurskich z Morzem Bałtyckim. Położony jest na obszarze Polski i Federacji Rosyjskiej. Po stronie Polskiej zajmuje fragmenty obszarów dwóch gmin Srokowo i Węgorzewo, w województwie warmińsko-mazurskim. Po stronie rosyjskiej (większy odcinek) na terenie Obwodu Kaliningradzkiego rejonu Prawdijsk.

Obszar położony w rejonie Kanału Mazurskiego powiązany jest z województwem a następnie krajem i Europą poprzez:

- drogę krajową nr 63 granica państwa (Perły - projektowane przejście graniczne) – Węgorzewo – Giżycko – Pisz – Łomża – Siedlce – Sławatycze - granica państwa Ukraina. Dla tej drogi projektowana jest modernizacja do klasy technicznej G – główna;
- drogę wojewódzką nr 650 Barciany – Węgorzewo – Gołdap - przewidywana modernizacja do parametrów technicznych klasy G

Drogi te tworzą układ komunikacyjny wiążący obszar w układzie południkowym i równoleżnikowym z siecią dróg szybkiego ruchu kraju i Europy.

Na terenie opracowania sieć podstawową dróg w zakresie obsługi większych (ok.200M.) jednostek osadniczych stanowi układ dróg powiatowych. Uzupełnione są one siecią dróg gminnych które realizują potrzeby transportowe mieszkańców małych miejscowości oraz terenów turystycznych i rolnych.

Przez obszar objęty opracowaniem studium przebiega międzynarodowa trasa rowerowa: Trasa Tysiąca Jezior Północnych, wprowadzona na teren Polski w Choszcznie - wiąże Pojezierze Pomorskie z Pojezierzem Mazurskim. Na obszarze województwa warmińsko – mazurskiego trasa ta przebiega przez Iławę, Ostródę, Olsztyn, Lidzbark Warmiński, Kętrzyn, Węgorzewo, Giżycko, Gołdap i dalej w kierunku Litwy i Białorusi.

Mieszkańcy Europy zachodniej (głównie Niemcy i Skandynawowie) mogą się stać głównymi odbiorcami produktu turystycznego. Przez obszary nadmorskie i pojezierza: meklemburskie, pomorskie, mazurskie - przebiega główny szlak turystyczny łączący tereny przestrzeni rekreacyjnej z terenami silnie zurbanizowanymi Niemiec, Belgii i Holandii. Dla obszarów Polski północnej i północno-wschodniej turystyka jest widziana jako jeden z ważnych czynników

restrukturyzacji polskiej wsi i rolnictwa umożliwiającą wielofunkcyjny rozwój terenów wiejskich przy zachowaniu walorów środowiska.

Uwarunkowania integracji z przestrzenią europejską wynikają z porozumień międzynarodowych i transgranicznych oraz opracowanych strategii i programów międzynarodowych. W wymiarze przestrzennym warunki integracji określa położenie mikroregionu w zlewni Morza Bałtyckiego oraz położenie przygraniczne z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

Do najważniejszych programów które mogą mieć wpływ na uruchomienie drogi wodnej na Kanale Mazurskim należy:

- VASAB - 2010 „Wizje i strategie wokół Morza Bałtyckiego”. Program ten powstał w roku 1992 w wyniku porozumienia jedenastu krajów nadbałtyckich (w tym Polski) i jest kontynuowany poprzez cykliczne konferencje ministrów odpowiedzialnych za zagospodarowanie przestrzenne tych krajów. Jego celem jest stworzenie wspólnej struktury przestrzennej umożliwiającej koordynację działań na szczeblu: krajowym, regionalnym i lokalnym.

W celu osiągnięcia bardziej efektywnej współpracy obszarów położonych wokół Bałtyku utworzony został w 1998 roku Euroregion „Bałtyk”, w skład którego weszły gminy i województwa (regiony) sześciu państw nadbałtyckich: Danii, Litwy, Łotwy, Rosji (obwód Kaliningradzki), Szwecji i Polski.

Obszar województwa stanowi ważny element powiązań przyrodniczych nadbałtyckiej strefy pojeziernej, ciągnącej się od Skandynawii przez północno – zachodnie tereny Rosji, Estonię, Łotwę, Litwę, północną Białoruś, północną Polskę po północne Niemcy. Jest to tzw. okołobałtycki zielony pierścień – ważny składnik ogóлноeuropejskiego systemu powiązań przyrodniczych.

Zasady ochrony różnorodności biologicznej w krajach Unii Europejskiej określają: Dyrektywa 92/43/EWG z 1992r., na mocy której została powołana Europejska Sieć Obszarów Chronionych NATURA 2000 obejmująca szczególnie cenne ostoje gatunków i siedlisk fauny i flory, Dyrektywa 79/409/EWG z 1979r. o ochronie dzikich ptaków oraz program CORINE (Coordination of Information on the Environment), jako bank danych o ostojach przyrody o znaczeniu europejskim.

Na obszarze objętym opracowaniem znajdują się ostoje przyrody projektowane do objęcia ochroną na podstawie Dyrektywy Ptasiej i Siedliskowej w

tym między innymi rezerwat siedmiu wysp na jeziorze Oświn. Ze względu na wyjątkową wartość w skali kraju zarówno szaty roślinnej jak i świata zwierzęcego rezerwat ten został wpisany w 1983 r na listę obiektów wodno-błotnych o znaczeniu międzynarodowym (konwencja Ramsar).

W ramach współpracy transgranicznej dla obszaru Kanału Mazurskiego najważniejsze do rozwiązania będą następujące problemy:

- otwarcie przejścia granicznego w Perlach;
- przebieg liniowych urządzeń infrastruktury technicznej;
- ochrona cieków wodnych i zlewni rzek;
- identyfikacja istniejących zagrożeń dla środowiska przyrodniczego oraz określenie warunków lokalizacji obiektów powodujących takie zagrożenie;
- przebieg i zagospodarowanie szlaków turystycznych w tym tras rowerowych;
- ustanowienie transgranicznych obszarów chronionych.

4. Uwarunkowania wewnętrzne

4.1.Dane techniczne Kanału

Kanał Mazurski jest unikalną budowlą zabytkową z oryginalnymi rozwiązaniami, wspaniale wkomponowany w środowisko naturalne. Jest to jeden z niewielu obiektów w skali kraju dających świadectwo rozwoju myśli technicznej. Projektowany w początkach XX wieku w celu uzyskania połączenia Wielkich Jezior Mazurskich z Morzem Bałtyckim oraz wykorzystania energii wodnej (różnica poziomów wynosi ok.111m) do poruszania siłowni wodnych i osuszenia ok. 17 tys. hektarów łąk. W późniejszym okresie zrezygnowano z tej funkcji energetycznej kanału a planowano wykorzystanie jako drogi wodnej do przewozu ziemiopłodów, drewna, węgla, nawozów sztucznych oraz sprzętu wojennego.

Według Opracowania Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Inspektorat w Giżycku - łączna długość Kanału od miejscowości Mamerki do rzeki Łyny na terenie obwodu Kaliningradzkiego wynosi 51,5 km (z czego na terenie Polski 22km). Koryto kanału zostało wykonane na całej długości (oprócz niektórych połączeń do śluz) i jest w większości wypełnione wodą.

Prace nad budową kanału zawansowane w 90% zostały przerwane około 1940-1941r. w związku z prowadzonymi działaniami wojennymi. W wyniku działań

wojennych, jak również później, jako obiekty gospodarczo nieprzydatne i pozostawione bez opieki zostały w znacznym stopniu zdewastowane.

Kanał Mazurski nigdy nie został wykonany w całości, a obecnie istniejące urządzenia są traktowane jako zabytki hydrotechniki. Różnica poziomów pomiędzy jez. Mamry, a rzeką Łyną wynosi 111m (116,0 – 116,5 m wynosi lustro wody jeziora), a Łyną (5,06 – 5,1 m – średnia woda Łyny) Szerokość w dnie 13m, a szerokość na poziomie zwierciadła wody ok. 23 m. Głębokość tranzytowa 2 m, a głębokość Kanału 2,5-3,0m. Na całej długości kanału zrealizowano 10 śluz jednokomorowych, w tym po stronie polskiej pięć o długości 45 m i szerokości 7,5.

Śluzy po stronie polskiej z zaawansowaniem budowy: **Leśniewo I** – w 60%, **Leśniewo II** – w 30%, **Piaski** – 100% (obiekt sprawny), **Bajory** - 90%, **Długopole** - 40%.

Śluzy po stronie rosyjskiej: **Ozierki** – ukończona (zdewastowana), **Marinowka** – brak urządzeń stalowych (wymontowane), **Kostromino** – ukończona (zdewastowana), **Družba I** i **Družba II** – ukończone.

Przy śluzach wybudowane zostały strażnice wodne wraz z budynkami gospodarczymi przeoczone dla pracowników obsługi kanału. Obecnie zabudowania w miejscowościach Przysań i Piaski znajdują się w administracji ODGW, natomiast dawna strażnica w Długopolu jest wykorzystywana jako budynek mieszkalny dla nauczycieli i administrowana przez władze oświatowe.

Poza śluzami Kanał Mazurski wyposażony jest w liczne budowle zabezpieczające przed powodzią tereny przyległe. Budowle te eliminują zagrożenie powodziowe w przypadku uszkodzenia obwałowań w części nasypowej kanału. W całkowitym zakresie zadanie to spełniają: grodza z podwójnej ścianki Larsena, brama bezpieczeństwa Piaski (jaz walcowy), stalowy próg stały z przelewem (Bajory). Natomiast zabezpieczenie w zakresie ograniczonym zapewniają: wrota bezpieczeństwa (Przysań), brama bezpieczeństwa (Leśniewo I) oraz grodzie ziemne (Leśniewo I i przed śluzą Długopole). Dodatkowo na trasie kanału znajdowało się do 1945r. - 36 przepustów wodnych, 4 mosty kolejowe, 2 jazy walcowe (obecnie w Polsce) oraz 24 mosty drogowe. Jazy (konstrukcja betonowa, skrzydełka typu Larsena, zamknięcia typu walcowego, napęd mechaniczny ręczny) znajdują się na 3,3 km we wsi Leśniewo oraz na 9,0 km we wsi Guja (Piaski). Nie hamują one

przepływu wody, światło ich jest równe szerokości kanału. Jaz we wsi Leśniewo obecnie jest nieczynny, jego rolę przejęła grodzia wybudowana przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Giżycko - administratora obiektu. Drugi jaz walcowy jest sprawny, obsługiwany ręcznie. Umożliwia on odcięcie dopływu wody z jeziora na służę.

Mosty kanałowe zniszczone w wyniku działań wojennych na głównych trasach drogowych i kolejowych zostały odbudowane, natomiast na drogach o znaczeniu lokalnym oraz nieczynnych liniach kolejowych ich konstrukcje nie zostały odbudowane.

4.2. Rys historyczny Kanału Mazurskiego

Ze źródeł archiwalnych wynika, że już w roku 1379 zaczęto analizować możliwości utworzenia połączeń kanałowych, szlaków wodnych w rejonie Wielkich Jezior Mazurskich – trasą od Węgorzewa jeziorami, kanałami i rzekami: Pisą, Narwią i Wisłą aż do Malborka. Czasy jednak nie były sprzyjające jakimkolwiek inwestycjom, trwały wojny z Polską, Litwą i Żmudzią, a od XV do XVI w. miał miejsce intensywny proces osiedleńczy.

W XVII w. powrócono do myśli połączenia Jezior Śniardwy i Mamry. W 1681 r. powstał szkic planu autorstwa kwatermistrza pruskiego von Scheidlera. Także wtedy rodziła się myśl o przedłużeniu szlaku dalej aż do Bałtyku. Takie połączenie miałoby tanim kosztem zaopatrywać w budulec okolice Królewca.

Na początku XVIII w. powstają dwie koncepcje trasy ku Bałtykowi. Pierwsza, która wtedy wygrała, wykorzystywała koryto Węgorapy ale później napotkała na duże problemy również finansowe i nie została ukończona. Druga koncepcja to zarys późniejszego Kanału Mazurskiego czyli szlak od Jeziora Przysań do rzeki Łyny.

Wiek XVIII dzięki staraniom Johana F. Von Donhardta to również czas realizacji szlaku Wielkich Jezior Mazurskich od Wiartła do Węgorzewa.

W połowie XIX w. powrócono do idei Kanału Mazurskiego. Stworzono koncepcję trasy kanału łączącego Jezioro Mamry (także szlak Wielkich Jezior) z Łyną i dalej przez Pregolę do Bałtyku. Od tego czasu projekt ewoluował choć sam zamysł pozostał identyczny. Wtedy też zaprojektowano pierwsze parametry: długość 50m i siedem stopni wodnych przy różnicy poziomów 111m. Statki i inne jednostki (o

wyporności, w tej fazie, do 100 t.) miały być holowane za pomocą lin i przeciągane mechanicznie pochylniami, a małe siłownie wodne miały dostarczać energii.

W roku 1908 uchwałą Rady Deputowanych zatwierdzono budowę Kanału przeznaczając na ten cel 14,7 miliona marek. Wtedy też zastąpiono stopnie śluzami, rezygnując z funkcji energetycznej. Zwiększono też parametry techniczne przekopów i obiektów hydrotechnicznych przystosowując go dla barek o wyporności 250 t. Kanał miał stać się drogą wodną do transportu drewna, zboża, torfu, granitu, żwiru i innych materiałów budowlanych do Królewca, a w drugą stronę miał płynąć węgiel.

Do realizacji Kanału Mazurskiego przystąpiono według projektu z 1911 r., w którym zaprojektowano 10 stopni i śluz o parametrach 45,0 x 7,5 m i głębokości 2m. Prace trwały do 1914 r. i zostały przerwane w czasie pierwszej wojny światowej, wznowiono je w 1934 r. z zachowaniem pozorów skrytości, co sugeruje, że Kanał mógłby być w przyszłości wykorzystywany do celów militarnych. Działania wojenne od 1939 r. spowolniły prace aż do ich przerwania ich w 1942 r. W tym czasie inwestycja była zrealizowana w 90%. Po wojnie prac nie kontynuowano, a kradzieże i dewastacje doprowadziły do pogorszenia stanu obiektów hydrotechnicznych.

W 1945 r. Kanał Mazurski podzieliła granica między Polską a Obwodem Kaliningradzkim. Obecnie kanał nie jest w pełni wypełniony wodą, śluz w większości nieukończone i zdewastowane. Na 14,3 km jest zastawka wyznaczająca koniec mokrego szlaku i dalej koryto jest już przeważnie suche.

Po stronie polskiej jest 5 śluz komorowych:

Śluza	Lokalizacja na km	Spadek	Stan
Leśniewo Górne	4,6	16,3	Nieukończona
Leśniewo Dolne	5,2	16,3	Nieukończona, tylko fundamenty
Piaski (Guja)	9,8	12,5	Ukończona, sprawna technicznie
Bajory Małe	14,8	10,6	Była na ukończeniu
Długopole – Bajory Wielkie	18,4	5,0	Nieukończona

Po stronie rosyjskiej znajdują się śluz: Ozierki, Marianowka, Kostromino, Dróżba oraz już na Łynie śluza w Znamieńsku (Welawie). Budowle ukończone przez Niemców aktualnie są w złym stanie technicznych zniszczone i zdewastowane. Szlak po stronie rosyjskiej, idący także po nasypie stanowi wyraźnie widoczny element krajobrazu.

4.3. Uwarunkowania przyrodniczo - kulturowe na obszarze objętym opracowaniem

Kanał Mazurski położony jest na obszarze bardzo cennym pod względem przyrodniczym. Lasy, torfowiska, zabagnione łąki są rajem dla wszelkiego bogactwa flory i fauny. Obszar znajduje się na szlaku wędrówek ptaków. Corocznie w okresie przelotów spotyka się tu stada różnych gatunków ptaków. Osobliwością są też bobry.

O wysokich wartościach przyrodniczych świadczy fakt, że duża powierzchnia terenu opracowania objęta jest ochroną w postaci: obszarów chronionego krajobrazu (OChK Jez. Oświn, OChK Kraina Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Krainy Gołdapy i Węgorapy), rezerwatów (Siedem Wysp, Kałuckie Błota, Bajory, Półwysep i 5 wysp na jeziorze Rydzewskim, Wyspy na jeziorze Mamry i Kisajno). Niewątpliwą kolizję na dzieńdzisiejszy stanowi ustalenie w rezerwacie Bajory zapisu o zakazie pływania łodzi, kąpieli i uprawiania sportów wodnych, z projektowaną w studium funkcją Kanału. Duże obszary zakwalifikowano do sieci NATURA 2000 (Warmińskie Bociany, Jezioro Oświn i Okolice, Mamerki).

Walorem turystycznym obszaru opracowania jest niewątpliwie zachowany krajobraz kulturowy tego terenu z końca XIX i początku XX wieku. Największymi ośrodkami koncentracji zabytków są miejscowości gminne: Srokowo i Węgorzewo, lokowane w XV i XVI wieku. Obiekty zabytkowe poza miastem to: dość duża liczba założeń parkowo – pałacowych i parkowo – dworskich, które w przyszłości mogą stanowić zaplecze bazy noclegowo – turystycznej obszaru (np. Sztynort, Brzeźnica, Kałki, Rudziszki i inne); zabytkowe cmentarze; zabudowa wiejska oraz stanowiska archeologiczne. Warto także wspomnieć o obiektach militarnych z II wojny światowej w Ogonkach, Przystani i Radziejach. Niewątpliwym zabytkiem techniki jest również cały Kanał Mazurski wraz z wszystkimi urządzeniami technicznymi mimo, iż nie został objęty prawną ochroną, czyli wpisem do rejestru zabytków.

4.4. Uwarunkowania społeczno – gospodarcze na obszarze objętym opracowaniem

W roku 2002 obszar objęty opracowaniem zamieszkiwało 21 566 osób. W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba ludności powoli zmniejsza się zgodnie z ogólną tendencją w województwie, przy czym spadek liczby mieszkańców nie przekroczył

6,0 % w porównaniu do roku 1995. Wpłynęły na to dwa czynniki malejący przyrost naturalny i migracje.

Tab. Podstawowe dane statystyczne dla terenu objętego opracowaniem

Wyszczególnienie	Gmina Srokowo	Gmina Węgorzewo	Miasto Węgorzewo	Średnia wartość dla obszaru	Województwo warmińsko-mazurskie	Kraj
Liczba ludności	4323	5487	11756		1428449	38190608
Gęstość zaludnienia	22,2	16,6	1082	373,6	59	122
Przyrost naturalny na 1000 ludności	-0,9	-4,4	-2,5	-2,6	2,0	-0,4
Saldo migracji na 1000 ludności	-9,5	-8,7	-2,5	-6,9	-2,1	-0,4
Ludność w wieku poprodukcyjnym	14,2	17,4	13,9	15,2	13,1	15,0
Wskaźnik feminizacji	98	98	101	99,0	105	106
Wyższe	3,7	3,1	9,2	5,3	8,3	10,2
Podstawowe, podstawowe niepełne i bez wykształcenia	48,4	53,0	34,1	45,2	38,6	45,3
Stopa bezrobocia w %	33,6	33,8	31,8	33,1	28,2	21,2
Współczynnik aktywności zawodowej	53,2	54,3	51,9	53,1	55,1	55,5
Współczynnik zatrudnienia	35,3	35,9	35,4	35,5	39,6	43,7
Liczba jednostek Regon na 1000 mieszkańców	35,9	40,6	87,8	54,8	75,5	93,8

Dane przedstawione w powyższej tabeli świadczą o nie najlepszej sytuacji obszaru w zakresie zagadnień społecznych i demograficznych. Wynika to głównie z peryferyjnego położenia obszaru w województwie, znacznej odległości od Olsztyna oraz nie najlepszego wpisania w układ transportowy.

Przemiany społeczno-gospodarcze po roku 1989 przyczyniły się do spadku zatrudnienia w gospodarce narodowej, w tym także w rolnictwie. Wiele zakładów pracy, które nie potrafiły dostosować się do nowych warunków uległo likwidacji. Szczególnie niekorzystna sytuacja powstała w gminach, o dużym udziale gruntów państwowych jak w przypadku gminy Srokowo i Węgorzewo. Po likwidacji państwowych gospodarstw rolnych (PGR) mieszkańcy wsi stracili pracę,

niejednokrotnie podstawowe źródło utrzymania rodziny. Niskie wykształcenie, a często i wiek przedemerytalny, utrudniały możliwość przekwalifikowania. Zmiana kwalifikacji, nie zawsze jest gwarantem znalezienia pracy, zwłaszcza wtedy, gdy nie ma przygotowanych nowych miejsc pracy.

Za niepokojące zjawisko należy także uznać wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym do ogółu ludności. Na całym badanym obszarze udział ludności w wieku poprodukcyjnym wynosił średnio 15,2%, co wskazuje na postępujący proces demograficznego starzenia się społeczeństwa. Najmniej korzystna sytuacja jest w gminie Węgorzewo, gdzie proces starzenia się społeczeństwa jest najbardziej zawansowany w stosunku do pozostałych jednostek.

Sieć osadnicza w obu gminach charakteryzuje się znacznym rozdrobnieniem, z tym że na terenie gminy Srokowo jest ono znacznie większe (duża grupa miejscowości do 50 mieszkańców tj. 34 % ogólnej liczby miejscowości)

Największymi miejscowościami na obszarze objętym opracowaniem są: miasto Węgorzewo i ośrodek obsługi gminy – Srokowo. Miasto Węgorzewo wyposażone jest w usługi o ponadlokalnym zasięgu oddziaływania (powiat). Obie miejscowości stanowią wielofunkcyjne węzły obsługi. Znajdują się tu także urządzenia usługowe związane z obsługą turystyki, jak handel, gastronomia, obiekty kultury – muzea, banki i inne urządzenia obsługi. Głównie w tych ośrodkach skoncentrowane jest zainwestowanie przemysłowe, związane z obsługą rolnictwa, magazynowaniem produktów, składy i bazy.

Gminy Srokowo i Węgorzewo posiadają bardzo korzystne warunki przyrodniczo – rolnicze. Zbiorczy wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej wynosi tu powyżej 71 punktów, przy średniej dla województwa 65,0 (w kraju 66,6). Obecnie w strukturze agrarnej gospodarstw indywidualnych zarysowują się korzystne trendy przemian. Zwiększyła się ilość gospodarstw powyżej 20 ha oraz w ostatnich latach grupa gospodarstw powyżej 50 i 100 ha, która stanowi ok.7% ogólnej liczby gospodarstw.

Ponadto podobnie jak na pozostałym obszarze województwa o wysokich walorach krajobrazowych, zdecydowanie zwiększyła się grupa gospodarstw do 2 ha, które praktycznie nie zajmują się produkcją rolną. Są to głównie właściciele

domów mieszkalno – rekreacyjnych, którzy pojawiają się na tym terenie w sezonie letnim.

Gminy te są diametralnie różne pod względem wykorzystania oraz wielkości bazy i obsługi ruchu turystycznego.

Srokowo leżące w zachodniej części obszaru jest gminą głównie rolniczą. Znaczna część tej gminy to tereny uprawne, jak również (w części północnej) lasy oraz tereny podmokłe (objęte w dużej części ochroną rezerwatową).

Miasto Węgorzewo i otaczająca je gmina, to najbardziej na północ wysunięta część obszaru nazywanego Krainą Wielkich Jezior Mazurskich. Jest to powodem koncentracji dużej ilości obiektów obsługi ruchu turystycznego, związanego z turystyką pobytową (nad jeziorami Mamry i Świącajty) jak i obsługą ruchu turystycznego związanego z żeglarskim. Wielkość bazy obsługowej turystyki wynika z kilku zasadniczych czynników m.in.: dobrego dojazdu drogą krajową z Giżycka, dogodnego położenia Węgorzewa jako punktu początkowego lub końcowego kilku szlaków wodnych (szlak Wielkich Jezior, rzeki Sapina i Węgorapa), wielkości miasta i co za tym idzie obecności w nim szerokiej gamy usług (punkty usługowe, handlowe, służba zdrowia itp.), renomy miasta jako ośrodka turystycznego.

Ten odmienny charakter gmin prowadzi do różnic związanych z wykorzystaniem Kanału Mazurskiego jako atrakcji turystycznej. O ile w Węgorzewie Kanał jest tylko jedną z wielu atrakcji turystycznych, o tyle dla gminy Srokowo jest to w zasadzie jedyny ważny obiekt zwiększający atrakcyjność turystyczną.

W gminie Węgorzewo duże jeziora przyciągają wielu turystów zainteresowanych sportami wodnymi. Nad brzegami jez. Mamry i Świącajty rozlokowano wiele ośrodków wypoczynkowych, pensjonatów, pól namiotowych, portów i przystani żeglarskich. Poza tym dobrze rozwinięta jest oferta pobytowa w kwaterach prywatnych, a także (głównie na płw. Kal i w okolicach jez. Przysań) prywatne budownictwo letniskowe. W gminie Srokowo zabudowa letniskowa koncentruje się głównie nad jez. Rydzówka. Inne obiekty to m.in. nieliczne gospodarstwa agroturystyczne oraz trudna do zidentyfikowania ilość nie rejestrowanych kwater prywatnych.

Baza noclegowa (jak już wcześniej wspomniano) rozlokowana jest głównie w mieście i gminie Węgorzewo. W samym mieście znajduje się wiele obiektów, w których w sumie jest ponad 880 miejsc noclegowych. Na terenie gminy występują trzy miejsca koncentracji obiektów turystycznych. Są to:

- Półwysep Kal oddzielający jezioro Mamry od jez. Świącajty. Na półwyspie tym rozmieszczone są głównie ośrodki wypoczynkowe, pensjonaty ale również duża ilość prywatnych kwater i domów letniskowych.
- Brzegi jeziora Przysań (najbardziej na północny – zachód wysunięta część jez. Mamry) i miejscowości Trygort, Stawki i Przysań. Na tym terenie przeważa budownictwo prywatne, ale również znajdują się tu pensjonaty oraz gospodarstwa agroturystyczne.
- Południowe brzegi jez. Mamry, Mamry Małe i Mamerki tzn. miejscowości Sztynort, Pniewo i Kietlice. W Sztynorcie znajduje się duży port jachtowy oraz wspaniałe założenie pałacowo – parkowe, gdzie docelowo można usytuować duży obiekt hotelowy połączony jednakże z innymi formami obiektów noclegowych.

Oprócz tych rejonów koncentracji obiekty noclegowe usytuowane są głównie we wsiach i są to przeważnie kwatery prywatne lub gospodarstwa agroturystyczne (Węgielsztyn i Guja) oraz duży pensjonat w Karłowie.

Na obszarze gminy Srokowo obecnie występuje niewielka ilość obiektów zorganizowanego wypoczynku. Duże gospodarstwo agroturystyczne położone jest w Leśniewie nad brzegiem jeziora Rydzówka. Jest to gospodarstwo o bardzo szerokim profilu usług turystycznych obecnie w rozbudowie. Znaczącym na terenie gminy gospodarstwem agroturystycznym jest położone w Wilczynach, czyli w znacznej odległości od Kanału Mazurskiego (około 10 km) gospodarstwo, w którym odbywają się coroczne (w lipcu) międzynarodowe plenery malarskie.

Na zachodnim brzegu jeziora Rydzówka oraz w okolicach miejscowości Leśniewo rozlokowano niewielką ilość prywatnych domów letniskowych. Należy jednak spodziewać się, dużego oddziaływania Kanału Mazurskiego w gminie Srokowo ze względu na jego wyjątkowość i fakt, iż jest to jedna z bardzo niewielu atrakcji tej gminy. Baza noclegowa w gminie Srokowo opierać się może jedynie o kwatery prywatne, często możliwe do powiązania z szeroko pojętą agroturystyką.

Oprócz opisanych wyżej obiektów bazy noclegowej oraz urządzeń związanych z kreowaniem i obsługą ruchu turystycznego należy wspomnieć o kilku elementach zagospodarowania wpływających dodatkowo korzystnie na rozwój turystyki. Są to m.in. szlaki turystyczne. Na omawianym terenie występuje ich sporo i ze względu na sposób wykorzystania można je podzielić na szlaki: wodne, rowerowe, samochodowe oraz piesze.

Szlaki wodne związane są z występowaniem dużej ilości spławnych wód powierzchniowych zarówno jezior jak i rzek. Główne jeziora to należące do systemu Wielkich Jezior Mazurskich jez. Mamry, Świącajty, Stręgieł, Kirsajty, Łabap (W gminie Węgorzewo) oraz leżące już poza obszarem opracowania, a przylegające do granic gminy Węgorzewo jez. Dargin i Dobskie. System tych zbiorników wodnych ściśle ze sobą powiązanych tworzy wspaniałe warunki do żeglowania, ale również do uprawiania kwalifikowanej turystyki kajakowej. Główny szlak wodny na tym obszarze to Szlak Wielkich Jezior Mazurskich Węgorzewo – Giżycko – Mikołajki – Pisz z odnogami na jez. Łabap i Dobskie, jez. Przysań oraz jez. Świącajty i Stręgieł. Szlaki kajakowe związane z rzekami to: szlak rzeki Węgorapy z Węgorzewa na północ w stronę granicy państwa oraz do rzeki Gołdapy i w stronę miasta Gołdap. Drugi ważny szlak prowadzi od rzeki Sapiny, jez. Stręgieł (na wschodzie gminy Węgorzewo) do jez. Gołdapiwo i Kruklin. Poza wymienionymi szlakami Kanał Mazurski na pewnych odcinkach jest dostępny dla spływów kajakowych. Są to odcinki: od jez. Mamry do śluzy Leśniewo Górne (ok. 4,5 km, również dostępny dla jachtów), jez. Rydzówka i odcinek od śluzy Piaski przez leśniczówkę Marszałki do śluzy Bajory Małe (ok. 4,3 km).

Szlaki rowerowe są bardzo istotnym elementem zagospodarowania turystycznego ze względu na ich wysoką międzynarodową rangę. Jeden z dwóch głównych szlaków rowerowych na obszarze województwa to wyżej opisana w nawiązaniu do programu Euro Velo (ogólno europejskiego projektu tras rowerowych) w projekcie Europejskich Tras Rowerowych Polski Północnej - trasa Tysiąca Jezior Północnych. Biegnie ona z Pojezierza Pomorskiego m.in. przez Olsztyn, Lidzbark Warmiński, Kętrzyn, Węgorzewo i Gołdap w kierunku Litwy i Białorusi. Uzupełnieniem tej trasy jest wariant jej przebiegu z Węgorzewa na południe do Giżycka i dalej przez Olecko do Świętajna. Bardzo ważnym szlakiem jest również

Szlak Bociani, nadgraniczna trasa rowerowa łącząca Trasę Tysiąca Jezior Północnych z międzynarodową Trasą Nadmorską. Szlak Bociani biegnie od Braniewa przez Pieniężno, Sępólno, Srokowo do Węgorzewa. W systemie tras i ścieżek rowerowych Węgorzewo stanowi istotny węzeł jako jeden z podstawowych ośrodków obsługi turystycznego ruchu rowerowego.

Główne szlaki rowerowe okolic Węgorzewa i Kanału Mazurskiego to:

1. Szlak prowadzący do rezerwatu Siedmiu Wysp (72.2 km) o przebiegu: Węgorzewo - Węgielsztyn - Śluza Guja – Leśniewo – Srokowo - Bajory Małe – Wyskok - Mała Guja – Wesołowo – Pasternak – Łęgwarowo - Olszewo Węgorzewskie – Pawłowo - Czerwony Dwór – Węgorzewo. Ciekawe miejsca na szlaku: Śluza Guja na kanale Mazurskim, wieża Bismarcka w Srokowie, Dworek w Łęgwarowie
2. Szlak wokół jeziora Mamry (41 km) o przebiegu: Węgorzewo – Trygort – Przysań – Mamerki – Kietlice - Sztynort Duży – Harsz – Ogonki - Kolonia Rybacka – Węgorzewo. Ciekawe miejsca na szlaku: Była Kwatera Niemieckich Wojsk Lądowych w Mamerkach, kanał Mazurski, Pałac w Sztynorcie.
3. Szlakiem Kanału Mazurskiego (40 km) o przebiegu: Węgorzewo – Brzozowo – Guja - Guja Piaski – Rydzówka – Leśniewo – Mamerki – Przysań – Trygort – Węgorzewo. Ciekawe miejsca na szlaku: Była Kwatera Niemieckich Wojsk Lądowych w Mamerkach, kanał Mazurski.

Trasy turystyki samochodowej opierają się o główne szlaki komunikacyjne opisywanego obszaru. Najważniejszym ciągiem komunikacyjnym na osi północ – południe jest droga krajowa nr 63, od granicy państwa w Perłach, przez Węgorzewo, Giżycko, Pisz i dalej na południe w kierunku Łomży i Siedlec. Drugim ważnym szlakiem jest na kierunku wschód – zachód droga wojewódzka nr 650: Barciany – Srokowo – Trygort – Węgorzewo w kierunku Gołdapi. Pozostałe istotne ciągi dróg to połączenia:

- Brzeźnica – Bajory Małe – Srokowo – Solanka – Siniec i dalej przez Nową Różynkę do Kętrzyna (kierunek północ – południe);
- Rudziszki – Pasternak – Guja – Węgielsztyn – Przysań – Kamionek Wielki – Radziejewo – Pilwa (kierunek północ – południe);

- Srokowo – Silec – Surwile – Kamionek Wielki – Sztynort – most nad jez. Kirsajty – Harsz – Okowizna – Ogonki.

Szlaki te łączą najważniejsze ośrodki obsługi ruchu turystycznego oraz atrakcje turystyczne, a także zapewniają połączenia zewnętrzne z pozostałą częścią województwa.

Do szlaków pieszych można zaliczyć zarówno oznakowane szlaki wędrówkowe obejmujące trasy wielodniowe jak i wyznaczone krótkie ścieżki przyrodnicze (dydaktyczne ścieżki leśne). Na opisywanym obszarze głównym szlakiem pieszym jest szlak Wielkich Jezior Mazurskich, biegnący wzdłuż ich zachodnich brzegów z Węgorzewa przez Przysań, Pilwę do Giżycka i dalej do Mikołajek i Rucianego – Nidy. Bardzo ważnym szlakiem pieszym jest liczący około 20 km szlak zielony poprowadzony w zasadzie równolegle do Kanału Mazurskiego na całej jego długości po polskiej stronie granicy. Biegnie on od ujścia Kanału do jez. Mamry poprzez wszelkie obiekty techniczne na kanale (śluzy, jazy, mosty i ruiny mostów) aż do Brzeźnicy – ostatniej wsi tuż przed granicą w Obwodem Kaliningradzkim.

Znajdują się tu także leśne ścieżki dydaktyczne jedna z nich została wyznaczona w bezpośredniej bliskości Kanału Mazurskiego w lasach gminy Srokowo (w okolicach leśniczówki Marszałki).

4.5. Wyposażenie w urządzenia medialne (woda, kanalizacja, energia elektryczna i gaz)

Zaopatrzenie w wodę ludności na terenie objętym opracowaniem, jest na poziomie zadawalającym. Prawie wszystkie miejscowości zaopatrzone są w wodę z wodociągów zbiorowych. Nowe inwestycje włączane są do systemu gminnych wodociągów.

Odprowadzenie ścieków. Na obszarze opracowania zainwestowanie turystyczne na terenie gminy Srokowo, nie jest włączone do systemów kanalizacji sanitarnej, Na większości obiektów ścieki ze zbiorników bezodpływowych wywożone są do punktu zlewnego najbliższej oczyszczalni ścieków. Obecnie realizowana jest w miejscowości Srokowo nowa gminna oczyszczalnia ścieków do której zgodnie ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy będą

włączone tereny położone w obszarze objętym opracowaniem, w pierwszej kolejności tereny nad jeziorem Rydzówka..

Na terenie gminy Węgorzewo część terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie miasta oraz na trasie kolektora kanalizacyjnego do wsi Ogonki jest włączona do systemu kanalizacji sanitarnej. Projektowane jest włączenie wszystkich terenów zainwestowania rekreacyjnego w rejonie Wielkich Jezior Mazurskich do systemów kanalizacji sanitarnej na terenie miasta i gminy.

Energia elektryczna do odbiorców doprowadzana jest przez Główny Punkt Zasilania 110/15 kV w Węgorzewie i Punkt Zasilania 15 kV w Srokowie.

Energia elektryczna do odbiorców doprowadzana jest, w większości poprzez stacje transformatorowe 15/0,4 kV promieniowo podłączone do sieci rozdzielczej 15 kV. Zarówno konfiguracja sieci elektroenergetycznej jak i stan urządzeń zasilających zapewnia wystarczającą dyspozycyjność i duże możliwości przesyłowe, gwarantujące właściwe zabezpieczenie potrzeb elektroenergetycznych gminy .

Na większości obszaru gminy, ewentualne plany inwestycyjne wymagające zabezpieczenia elektroenergetycznego można realizować po wykonaniu lokalnych dowiązań do istniejącej sieci SN 15 kV i wybudowaniu stacji 15/0,4 kV w zależności od potrzeb.

Na teren gminy Srokowo doprowadzony jest **gaz ziemny** gazociągiem wysokiego ciśnienia z kierunku Kętrzyna gazociągiem Dn 150 mm, a od Srokowa przebiega gazociąg Dn 100 mm w kierunku Węgorzewa. Generalnie gospodarka gazowa nie stanowi bariery rozwojowej gmin. Budowa i rozbudowa sieci gazowej uzależniona jest jedynie od możliwości finansowych gminy.

5. Warianty rozwiązań funkcjonowania Kanału Mazurskiego

Aktualnie stan techniczny kanału, po 65 latach od jego budowy jest zróżnicowany. Związane jest to głównie z zaawansowaniem prac przy jego budowie w momencie przerwania realizacji inwestycji.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykorzystanie Kanału Mazurskiego do rozwoju turystyki na obszarze gmin.

Na rozwiązanie tego zagadnienia ma wpływ znaczna ilość uwarunkowań. Przeprowadzona analiza SWOT określiła podstawowe bariery i ograniczenia oraz

preferencje mające wpływ na rozwiązanie tej problematyki. Do podstawowych barier i ograniczeń (słabe strony) należą:

- brak drożności kanału i zły stan urządzeń (nie dokończonych w budowie) na nim zainstalowanych;
- położenie kanału na obszarze dwóch państw: Polski w Unii Europejskiej i Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej;
- konieczność realizacji rozwiązań funkcjonalno – eksploatacyjnych kanału równocześnie na obszarze dwóch państw;
- przebieg kanału przez obszary cenne przyrodniczo, co stanowi zarówno czynnik ograniczający jak i podnoszący walory przestrzeni wokół kanału;
- niedoinwestowanie obszaru zarówno w infrastrukturę techniczną w tym komunikację i infrastrukturę społeczną.

Do preferencji (mocnych stron) należą:

- idea powiązania turystycznego drogą wodną Wielkich Jezior Mazurskich z morzem Bałtyckim, a nawet dalej przez drogę wodną E70;
- aktualny intensywny rozwój funkcji turystycznej na obszarze Wielkich Jezior Mazurskich;
- przygotowanie terenów w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Srokowo oraz w planach miejscowych do rozwoju usług turystycznych powiązanych z funkcjonowaniem kanału.

Rozwiązanie powyżej scharakteryzowanych głównych problemów oraz wykorzystanie preferencji i potencjałów zawartych w warunkach środowiska naturalnego i społeczno – gospodarczych dało podstawę do wykreowania kierunków rozwoju turystyki w ujęciu wariantowym.

Wariant I

Głównym celem wariantu I jest odbudowa Kanału jako drogi wodnej z Wielkich Jezior Mazurskich do Bałtyku.

Jednym z rozwiązań technicznych jest zainstalowanie na spadach poszczególnych śluz małych elektrowni wodnych. Energia z elektrowni wodnych wykorzystywana będzie do napędu urządzeń (podnośni, pochylni szynowych itp), a rezerwy energii sprzedawane na zasadach komercyjnych. Dla poszczególnych obiektów na kanale

są proponowane rozwiązania wariantowe. Podobne zasady należałoby przyjąć po stronie rosyjskiej. Rozwiązania techniczne związane z udrożnieniem kanału miałyby wpływ głównie na wielkość i możliwości przepływu na nim jednostek pływających.

Jednym z zadań związanych z udrożnieniem kanału byłaby przebudowa drogi wojewódzkiej nr 650 Barciany – Węgorzewo – Gołdap (most nad kanałem) oraz śluza Leśniewo II i nasypowe koryto kanału przy śluzie (zaawansowanie śluzy zaledwie w 30%). To są przykładowe koszty związane z dwoma początkowymi śluzami na początku kanału.

Jak więc widać zadanie to związane jest z olbrzymimi kosztami oraz uruchomieniem przejścia granicznego do Obwodu Kaliningradzkiego. Niezbędne jest tu także równoległe działanie inwestycyjne na kanale po stronie rosyjskiej.

Wydawałoby się, że jest to wariant najmniej realny, pomimo to śródlądowe drogi wodne odgrywają w krajach Unii Europejskiej coraz poważniejszą rolę. Problemy w ruchu samochodowym zmuszają rządy do tworzenia substytucji transportowej ze szczególnym uwzględnieniem transportu wodnego i szynowego.

W Niemczech i Holandii w końcu XX wieku udział żeglugi śródlądowej w transporcie wynosił ok. 25%, ale już na rok 2010 planuje się zwiększenie go do 33% (w Polsce obecnie stanowi 0,5% i zakładany jest do 2013 roku wzrost do 1%). Pozwoli to na równy podział pracy transportowej pomiędzy trzech udziałowców: transport drogowy, kolejowy i wodny.

Takie planowanie spowodowało, że opracowano konwencję AGN, zgodnie z którą wyznaczono na mapie Europy główne drogi wodne, o międzynarodowym znaczeniu, zarówno już istniejące, jak i planowane do budowy.

Budowa Kanału Mazurskiego umożliwi włączenie się do międzynarodowej drogi wodnej E 70, która łączy Antwerpię, Ren, Łabę, Odrę, Wisłę, Zalew Wiślany i Pregolę z Niemnem. Kanał Mazurski umożliwi również połączenie Wisły, Bugu i Narwi z międzynarodową drogą śródlądową E 40 poprzez Pisę i Wielkie Jeziora Mazurskie.



Z uwagi na niepowtarzalne walory przyrodniczo – krajobrazowe obszaru położonego w rejonie Kanału Mazurskiego, główną funkcją gospodarczą związaną z tą drogą wodną będzie turystyka. Transport produktów rolnych mógłby stanowić marginalny dodatek jako uzupełniająca funkcja gospodarcza.

Takie powiązanie terenów o wybitnych walorach przyrodniczych jakie stanowią Wielkie Jeziora Mazurskie z Bałtykiem i dalej do innych państw Unii, sprawiłoby, że wydatnie wzrosłaby konkurencyjność naszego regionu w skali kraju.

Dziś trudno określić termin kiedy mogłoby to nastąpić. Realizacja tego zadania daje duże możliwości zwiększenia konkurencyjności regionu w skali Unii, zwłaszcza, że na terenach cennych przyrodniczo niezbędnym będzie zastosowanie najnowszych technologii i innowacyjnych rozwiązań.

Wariant II

Polega na wykorzystaniu kanału jako obiektu zabytkowego w jego aktualnym stanie dla turystyki krajoznawczej. Związane to byłoby z odpowiednim oznakowaniem i udrożnieniem szlaku dla turystyki samochodowej, rowerowej i pieszej. Jest to wariant statyczny, który nie dynamizuje rozwoju turystyki na obszarze gmin. Wiąże się też z minimalnymi kosztami. Należy się jednak liczyć z tym, że stan urządzeń będzie coraz gorszy i jego atrakcyjność będzie malała.

6. Przygotowanie przestrzeni do realizacji turystyki

Wyodrębniony po analizach uwarunkowań obszar bezpośredniego oddziaływania Kanału Mazurskiego obejmuje część gminy Srokowo i część gminy Węgorzewo z miastem. Obie gminy i miasto Węgorzewo oraz miejscowość Srokowo posiadają zatwierdzone przez Samorządy studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. W studium gminy Srokowo była rozważana możliwość udrożnienia Kanału Mazurskiego jako elementu dynamizującego rozwój gospodarczy. Studia gmin są to podstawowe dokumenty do koordynowania polityki przestrzennej na ich obszarze. Gminy te posiadają także strategie rozwoju i programy rozwoju lokalnego, które rozwiązują ich podstawowe problemy społeczno – gospodarcze.

W gminie Srokowo obecnie w trybie obowiązującej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (z 27 marca 2003r.) zostały zatwierdzone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego na obszarach w rejonie Kanału Mazurskiego nad jeziorem Rydzówka. W planie zarezerwowane są tereny pod zabudowę turystyczną, ogólnodostępną z określonymi zasadami jej realizacji. Istnieje tu możliwość realizacji szerokiego wachlarza usług turystycznych jak hotele, motele, zajazdy, restauracje, plaże, kąpieliska itp.. Na trasie Kanału Mazurskiego przy wejściu do jez. Rydzówka projektowana jest realizacja portu jachtowego i przystani. Miejsca lokalizacji portów będą generowały rozwój infrastruktury towarzyszącej (miejscia noclegowe, hotele, gastronomia, usługi, handel, obsługa biznesu itp.). Miejscowość Srokowo także posiada obecnie uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego ze znacznymi rezerwami terenu pod nowe zainwestowanie zarówno przemysłowe jak i mieszkalno – usługowe. Ośrodek gminny będzie koncentrował efekty rozwoju gospodarczego w formie rozwoju

przedsiębiorczości, handlu, gastronomii, usług związanych z obsługą turystów. Jest to generacja nowych miejsc pracy, nowych inwestycji i ogólnie rozwoju społeczno - gospodarczego. Taka forma ożywienia gospodarczego pozwala na prognozowanie poprawy warunków życia ludności w formie stałego wzrostu co jest zgodne z podstawami konkurencyjności.

Na terenie miasta i gminy Węgorzewo zatwierdzone są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego na półwyspie Kał, w mieście na terenach nad jez. Świącajty, w Ogonkach gdzie także rozpoczęto opracowanie nowego planu

W studiach uwarunkowań obu gmin znajdują się rezerwy pod nowe zagospodarowanie turystyczne, na które można opracować miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

7. Wnioski

1. Realizacja polityki gospodarczej poprawy konkurencyjności, opiera się na innowacjach i zdolności tworzenia nowych produktów. W przypadku Kanału Mazurskiego może ona być realizowana przez wykorzystanie kanału jako drogi wodnej powiązanej z drogą E70 wykorzystywanej dla turystyki oraz jako uzupełniająca funkcja drobny transport produktów rolnych.
2. Odbudowa Kanału Mazurskiego i jego udrożnienie musi być realizowane równocześnie na obszarze Polski i Federacji Rosyjskiej przy ścisłej współpracy obu krajów;
3. W obu przypadkach inwestycje te będą oddziaływały na tereny sąsiednie, stymulując rozwój przedsiębiorczości i usług;
4. Inwestycje będą wymagały sporządzenia raportów oddziaływania na środowisko;
5. Niezbędnym elementem do wybrania wariantowego rozwiązania będzie analiza kosztów;
6. Koniecznym działaniem będzie przygotowanie przestrzeni przez wyposażenie istniejącego i projektowanego zainwestowania w infrastrukturę techniczną;
7. Należy sprawdzić możliwość realizacji nowych inwestycji turystycznych (w przypadku uruchomienia kanału jako drogi wodnej) na terenie gminy Węgorzewo w rejonie miejscowości: Karłowo, Guja, Dąbrówka Mała i Węgielsztyn.
8. Niezbędnym czynnikiem warunkującym rozwój turystyki wodnej na obszarze Kanału będzie dostosowanie istniejącego prawa w zakresie ochrony przyrody;

m.in. zmiana Zarządzenia Ministra Ochrony Środowiska i Zasobów Naturalnych z dnia 17 listopada 1988r. (MP nr 32 poz.293) powołującego utworzenie rezerwatu Bajory, według którego na obszarze rezerwatu zabrania się pływania łodzi, kąpieli i uprawiania sportów wodnych.