



Uniwersytet Gdański

# RAPORT Z BADAŃ ANKIETOWYCH

---

2022

Chmiel Beata  
Żukowska Sandra  
Sydorów Martyna

Autorki:  
mgr Chmiel Beata  
mgr Żukowska Sandra  
lic. Sydorów Martyna

Opracowanie:  
Chmiel Beata

Gdańsk-Sopot 2022

Raport z badań ankietowych przeprowadzonych w dniach 01.07 - 31.08.2022 r. online, metodą "kuli śnieżnej". W badaniu udział wzięło 446 osób. Z analizy wykluczono 30 kwestionariuszy, ze względu na niepoprawność danych. Kwestionariusz składał się z 9 pytań i metryczki (2 pytania). Celem przeprowadzonego badania było poznanie opinii mieszkańców na temat inwestycji przekopu przez Mierzeję Wiślaną oraz zauważanych szans i zagrożeń w perspektywie poprawy mobilności w regionie.

Region Zalewu Wiślanego zagrożony jest trwałą marginalizacją, czyli wykluczeniem. Dodatkowo region traci dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze, co widoczne jest m.in. w odpływie mieszkańców, zwiększaniu się nierejestrowanego bezrobocia czy braku inwestycji. Sytuacja ta przekłada się także na mobilność. Mieszkańcy Zalewu Wiślanego odczuwają wykluczenie transportowe - transport publiczny nie dociera do każdej miejscowości, trudno także dostać się do aglomeracji trójmiejskiej, jak i do Olsztyna. Większość połączeń wymaga wielokrotnego przesiadania się, a środki transportu nie są ze sobą zintegrowane, zatem czas oczekiwania na kolejny środek transportu może się wydłużać.

Długotrwałe wykluczenie transportowe może prowadzić do wykluczenia społecznego. Transport publiczny oprócz spełniania swojej funkcji świadczenia usługi transportu, zapewnia także dostęp do innych usług oraz wpływa pozytywnie na odczuwanie więzi społecznych. Osoby pozbawione transportu publicznego i równocześnie nieposiadające samochodu osobowego spychane są na margines. Często są to osoby starsze oraz kobiety - często bowiem samochód osobowy jest środkiem transportu dla mężczyzny, który jest tzw. głową rodziny i zarabia na utrzymanie rodziny. W takiej sytuacji kobiety skazane są na korzystanie z transportu publicznego. A oferowany transport publiczny w regionie Zalewu Wiślanego charakteryzuje się niską jakością i nie spełnia oczekiwań i potrzeb mieszkańców. Na rynku usług przewozowych funkcjonuje wielu przewoźników, którzy nie posiadają wspólnej oferty (taryfy), brak jest zintegrowania ich przejazdów - także z koleją. Najważniejszym węzłem transportowym pozostaje Elbląg, skąd łatwo dostać się zarówno do aglomeracji Gdańsk-Gdynia-Sopot, jak i do Olsztyna. Dodatkowo kanał na Mierzei Wiślanej może pomóc w zaktywizowaniu transportu wodnego pasażerskiego, który z powodzeniem może wpłynąć pozytywnie na sieć transportową regionu i zwiększyć mobilność mieszkańców. Przy tym transport wodny, podobnie jak kolejowy, jest przyjazny dla środowiska.

Lokalne samorządy w swoich założeniach strategicznych i planistycznych wskazują na konieczność zmian w transporcie publicznym w regionie, jednak rozwiązania są wdrażane z dużym opóźnieniem, a plany tworzone są w sposób nieskoordynowany pomiędzy konkretnymi samorządami, co tworzy chaos informacyjny i organizacyjny. Duże znaczenie ma presja społeczna na władze lokalne. Wyrażanie swoich opinii oraz potrzeb w ramach dialogu mieszkańcy - władze lokalne można rozpatrywać różne punkty widzenia oraz tworzyć scenariusze dla podejmowanych działań.

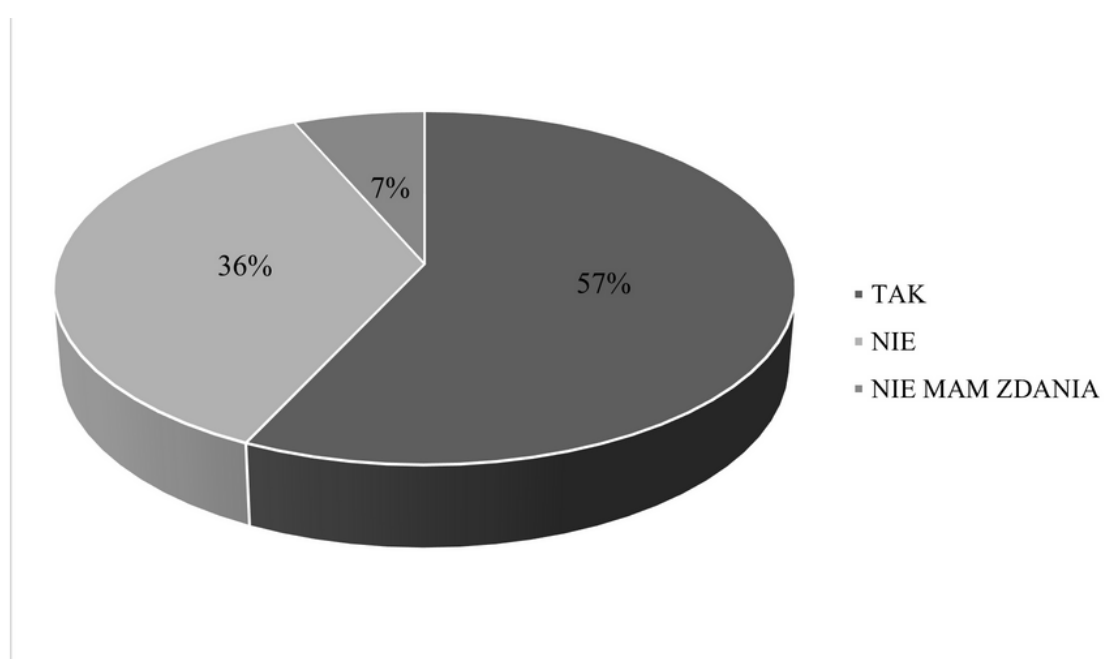
Badania mieszkańców początkowo miały zostać przeprowadzone przy współpracy z samorządami lokalnymi, jednak władze lokalne nie były zainteresowane. Może wynikać to z niechęci władz do proaktywnego zaangażowania się w problemy mieszkańców czy też innych priorytetów rozwojowych. Mimo zapytań władze lokalne nie podparły swojego stanowiska w kwestii braku współpracy konkretnymi argumentami. Współpraca samorządów z przedstawicielami nauki może przynieść niezwykle wymierne korzyści i być źródłem budowania wizerunku otwartości i innowacyjności.

Uzyskane wyniki posłużą do nakreślenia postrzegania przekopu przez Mierzeję Wiślaną przez mieszkańców regionu oraz zarekomendowania rozwiązań dotyczących rozwoju transportu publicznego, w tym również z wykorzystaniem rozwiązań nowej kultury mobilności oraz różnych środków transportu - autobusów, kolei, rowerów, a także mikromobilności (hulajnogi, skutery, itp.). Wdrażane rozwiązania wykorzystywać będą różne sposoby przemieszczania się, w tym carsharing, bikesharing, carpooling. Ponadto dobrze zorganizowany transport powinien funkcjonować w oparciu o koncepcję MaaS (Mobility-as-a-service). Poprawa mobilności może wpłynąć również na zmiany w transporcie towarów w kierunku powyższych rozwiązań.

Poniższy raport zawiera podsumowanie wyników badań ankietowych, uzupełnionych o wnioski z badań terenowych.

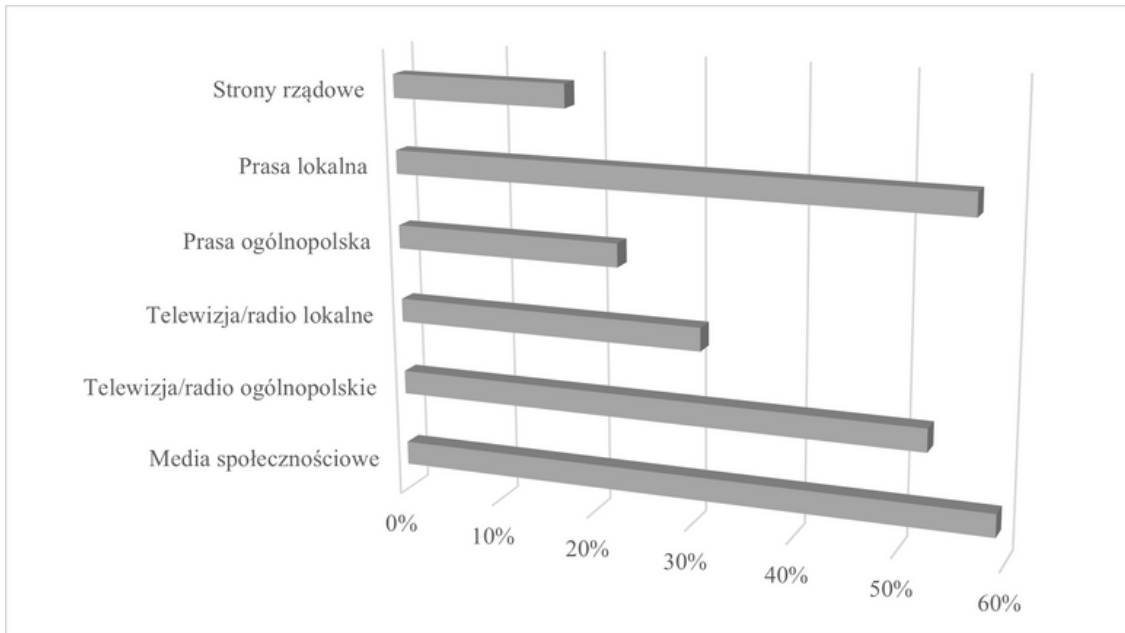
# 1. Postrzeganie przekopu Mierzei Wiślanej przez mieszkańców regionu

Poparcie dla inwestycji wyraziło 57% osób badanych, natomiast 36% jest przeciw (Ryc. 1). Największe poparcie odnotowano wśród mieszkańców Elbląga, co może wynikać z upatrywania szans na rozwój społeczno-gospodarczy miasta oraz zwiększenie jego regionalnego znaczenia. Rozwój portu w mieście z pewnością może przyczynić się do wzmocnienia marki miasta jako ważnego regionalnego ośrodka, spełniającego wiele funkcji. Dotychczasowy regres rozwoju Elbląga przyniósł wiele negatywnych skutków dla mieszkańców - w tym brak nowych miejsc pracy i migracje ludności w kierunku dominującej aglomeracji Trójmiasta.



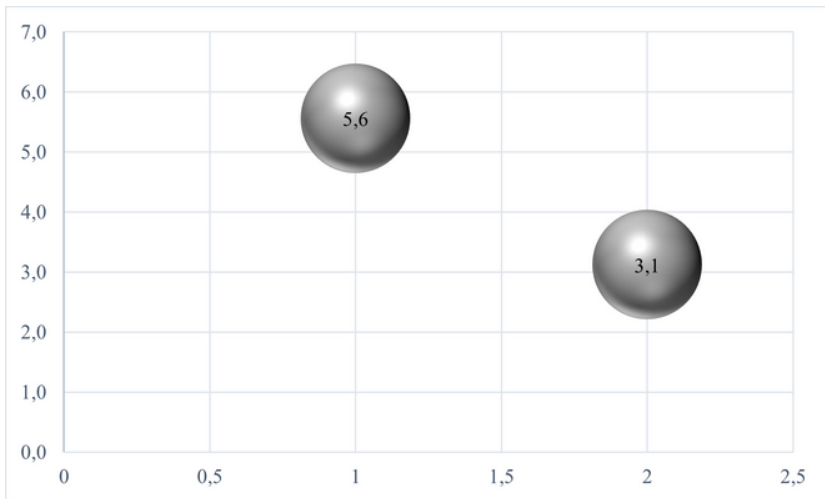
Ryc. 1. Poparcie dla inwestycji przekopu Mierzei Wiślanej [%]

Debata na temat przekopu przez Mierzeję Wiślaną toczyła się przez wiele lat w polskiej polityce, na co wskazuje wielu autorów literatury przedmiotu (m.in. Palmowski T., Sajniak M.). W latach 50. XX w. porty w Elblągu, Fromborku i Tolkmicku zostały odcięte od dostępu do Bałtyku, bowiem Cieśnina Piławska łącząca Zalew z Morzem Bałtyckim znalazła się poza granicami Polski. W związku z tym pojawiły się liczne problemy związane z koniecznością współpracy z Rosją (ZSRR), która to często wykorzystywała status Cieśniny do blokowania lub spowalniania przepływających polskich statków. Potwierdzają to wyniki badań ankietowych, z których wynika, że informacje na temat inwestycji najczęściej pojawiały się w mediach społecznościowych oraz prasie lokalnej (ryc. 2). Z reguły zatem czerpana wiedza była opiniotwórcza. Jako źródło informacji najrzadziej wskazywano na oficjalne strony samorządowe i rządowe - zaledwie 18% osób badanych. W mediach ogólnopolskich informacje znalazło 53% osób, a w mediach lokalnych - 31%. W przypadku prasy w tej ogólnopolskiej informacji o przekopie Mierzei zauważyło 23% osób badanych, natomiast w lokalnej było to 57%, czyli niemalże tyle, ile w mediach społecznościowych.



Ryc. 2. Źródła czerpania wiedzy na temat przekopu przez Mierzeję Wiślaną [%]

Inwestycja związana z przekopem niskie zaangażowanie mieszkańców w sprawie przekopu przez Mierzeję Wiślaną. 49,5% osób odniosło się pozytywnie do stwierdzenia, że inwestycja jest dla nich istotna, natomiast zaledwie 20,3% osób aktywnie zaangażowało się w temat przekopu. Wynika stąd, że mieszkańcy regionu nie podejmują się proaktywnych działań, tzn. nie uczestniczą w debatach, nie angażują się w protesty czy też nie wypowiadają się publicznie na temat inwestycji na Mierzei Wiślanej.



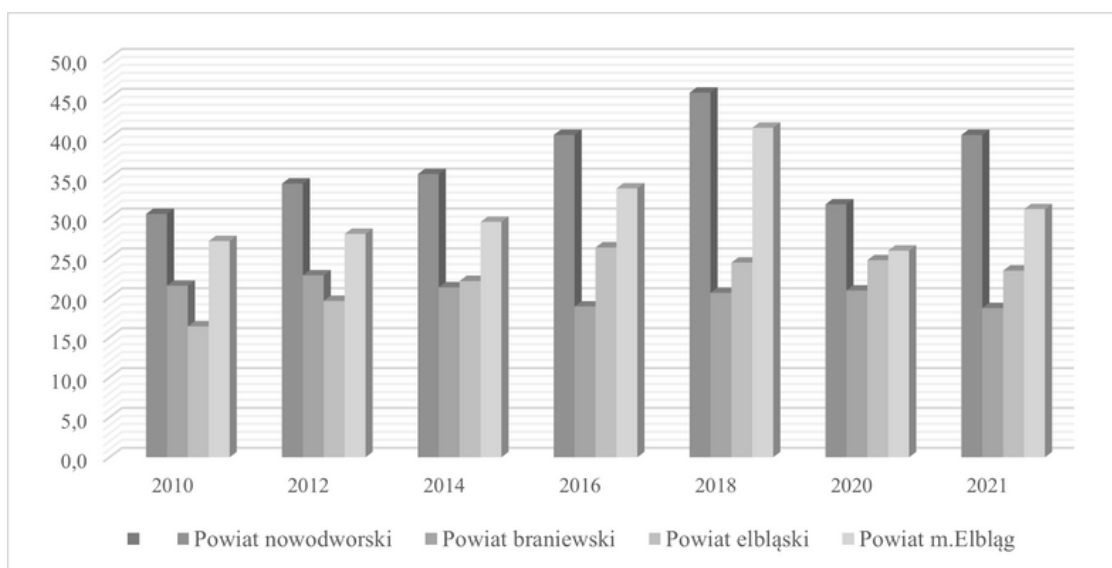
Ryc. 3. Średnia nota istotności tematu oraz zaangażowania mieszkańców

Przekop Mierzei pozostaje neutralny - średnia uzyskana ocena to 5,6. Z kolei zaangażowanie mieszkańców jest negatywne - ocena na poziomie 3,1. Świadczy to o braku możliwości lub chęci do aktywności obywatelskiej. Wnioski z badań terenowych wskazują na to, że w Elblągu, jak i całym regionie, zdecydowanie brakuje wydarzeń dotyczących tej ważnej inwestycji.

Problem braku wydarzeń angażujących mieszkańców w temat przekopu to istotny czynnik wpływający na postrzeganie samej inwestycji oraz napędzający podział społeczności lokalnej. Również fakt, iż mieszkańcy najrzadziej czerpią informacje z oficjalnych stron może wpływać na zwiększone ryzyko rozpowszechniania fałszywych informacji, tzw. fake newsów, a przez to wywoływania paniki. Debata lokalna oparta na rzetelnej informacji dla mieszkańców przyniosłaby korzyści zarówno dla władz samorządowych, jak i mieszkańców regionu.

## 2. Szanse i zagrożenia w opinii mieszkańców regionu

Mierzeja Wiślana stanowi wyjątkowy rejon Polski. Jest słabo zurbanizowany i zindustrializowany, dominuje działalność rolnicza i turystyczna. Tereny Zalewu Wiślanego i Żuław wpisują się w krajobraz terenów nadmorskich wraz z istniejącą florą i fauną. Na terenie Mierzei utworzony został Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana (1985 r.) oraz Rezerwat przyrody Kąty Rybackie (1957 r.). Wielu autorów wskazuje na znaczne niedoinwestowanie sektora turystycznego, co przekłada się na niepełne wykorzystanie jego potencjału (m.in. Waśniewska, 2014; Modzelewski, 2017).



Ryc. 4. Wykorzystanie miejsc noclegowych w latach 2010-2021 [%]; Bank Danych Lokalnych

Rokrocznie zaobserwować można wzrost wykorzystania miejsc noclegowych (ryc. 4.) w poszczególnych powiatach Zalewu Wiślanego. Najwyższe wykorzystanie miejsc noclegowych odnotowywano w powiecie nowodworskim oraz w Elblągu. Pandemia Covid-19 najbardziej wpłynęła na wykorzystanie noclegów w Elblągu - odnotowano tu spadek o 14 punktów procentowych. Równocześnie sytuacja w powiecie braniewskim nie zmieniła się - powiat ten w ciągu 10 lat utrzymuje bardzo zbliżony wskaźnik wynoszący średnio 21% i jest to wynik najniższy w całym obszarze Zalewu Wiślanego.

Turystyka w regionie nie rozwija się w sposób adekwatny do posiadanych zasobów i walorów, a sama Mierzeja Wiślana określana jest w literaturze jako tzw. martwy produkt turystyczny (Olszewski-Strzyżowski, 2018). Wynika to po części z krótkiego sezonu turystycznego. Poza miesiącami letnimi obszar Zalewu oraz Żuław nie stanowi atrakcyjnej destynacji dla turystów krajowych i zagranicznych. Kolejno region nie posiada spójnej, rozpoznawalnej marki. Brak także nowych inicjatyw i pomysłów na promowanie regionu. Mimo że aglomeracja Trójmiasta, w tym przede wszystkim Gdańsk, stanowi jedną z najczęściej wybieranych destynacji turystycznych osób spoza Polski, to region Zalewu i Żuław nie jest w stanie zachęcić tychże turystów do odwiedzin.



Ryc. 5. Zagrożenia dla regionu w następstwie przekopu Mierzei Wiślanej









Obawy związane z prowadzoną inwestycją przekopu przez Mierzeję Wiślaną odzwierciedla mapa słów (ryc. 5). Wśród pojawiających się głosów najczęściej pojawiającą się obawą była kwestia wysokich kosztów - zarówno tych ekonomicznych, jak i ekologicznych. Równie często wskazywano na zagrożenie związane z podziałem lokalnej społeczności, co stanowi obawę uzasadnioną w kontekście wyrażanego poparcia dla inwestycji oraz silnego upolitycznienia. Mieszkańcy obawiają się także powodzi i lokalnych podtopień - głównym źródłem jest kwestia stanu wałów przeciwpowodziowych oraz lęku przed tzw. cofką, która występuje w tym regionie, jednak nie wiadomo w jaki sposób oddziaływać będzie sam kanał żeglugowy. Ponadto mieszkańcy obawiają się utraty cennych walorów przyrodniczych i krajobrazowych, co uzasadniają zagrożeniami związanymi z ewentualnym zabieraniem plaży, wycinkami drzew, zwiększeniem zanieczyszczenia i zaśmiecenia przez turystów oglądających przekop. Wiele odpowiedzi dotyczyło mobilności.

Jednym ze wskazywanych problemów związanych z inwestycją jest zniszczenie lokalnych dróg, co znacznie utrudnia ruch samochodowy. Z transportem związana jest również obawa o ewentualne "pogorszenie komunikacji" w regionie, choć w związku z przekopem planowana jest rozbudowa połączeń kolejowych (Krajowy Program Kolejowy do 2023, 2015). W związku z przekopem odnotowano także wzrost ruchu turystycznego - mieszkańcy okolicznych powiatów odwiedzają Zalew Wiślany po to, by zobaczyć kanał żeglugowy Nowy Świat, dodatkowo jest to sezon letni. Zatem na drogach pojawia się kongestia, czyli większe niż zazwyczaj zatłoczenie pojazdów. Powoduje to szereg negatywnych skutków, do których zaliczyć można m.in. hałas, zanieczyszczenie powietrza (smog, pyły), drgania (niszczenie budynków, zwłaszcza starych) czy też problemy zdrowotne dla mieszkańców, w tym zwiększone ryzyko chorób serca oraz zaburzenia snu.

Sporną pozostaje kwestia administrowania portem Elbląg w przyszłości. Dla części osób badanych port powinien pozostać w zarządzaniu władz samorządowych, natomiast inni wskazywali na konieczność przejęcia portu przez państwo i zarządzanie centralne.



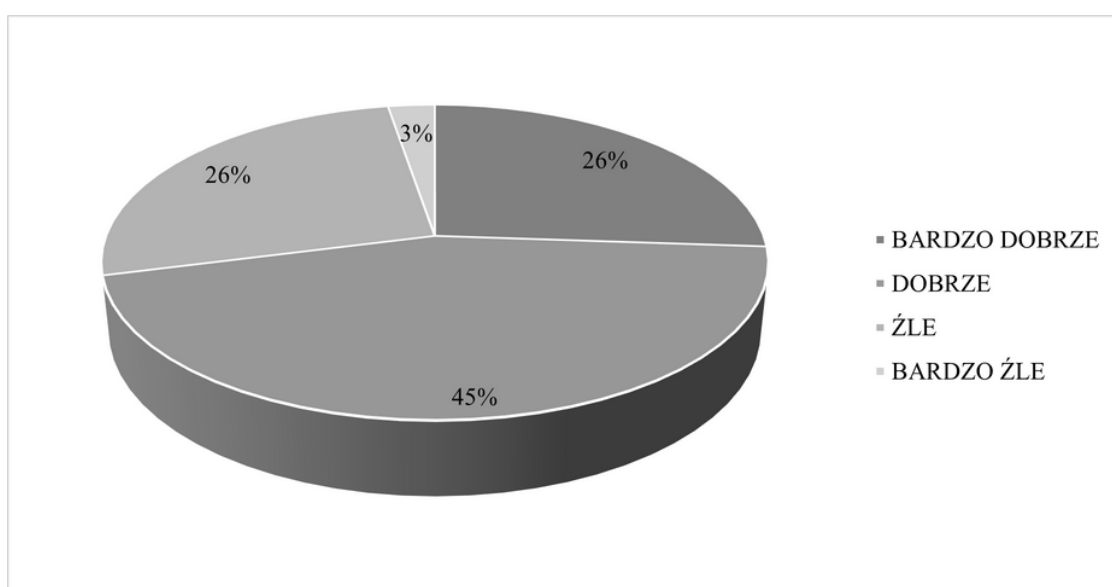
Można wysnuć wniosek, że każda z opcji skorelowana jest z wybraną opcją polityczną, z którą dana osoba sympatyzuje. Zatem problem administrowania portu uznać należy za element związany z dzieleniem społeczności lokalnej. Dużo wątpliwości budzi także kwestia późniejszych kosztów utrzymania inwestycji oraz podziału tychże kosztów pomiędzy samorząd lokalny a rząd. Mieszkańcy wskazują na problem zamulania się wód Zalewu i co za tym idzie - konieczność odmulania, która pochłaniać będzie kolejne środki finansowe. Administrowanie również generować będzie koszty. Zachodzą zatem obawy o źródło pozyskiwania finansowania na te cele i możliwość bankructwa samorządu lokalnego. Trudno jasno wskazać, czy powyższe obawy są uzasadnione, bowiem brakuje oficjalnego stanowiska władz Elbląga oraz przedstawicieli polskiego rządu.

	Więcej miejsc pracy i Inwestycji/Zmniejszenie bezrobocia	Większe przychody samorządu lokalnego	Rozwój ruchu turystycznego oraz wydłużenie się sezonu turystycznego	Zwiększenie dostępności transportowej regionu oraz mobilności	Rozwój portu morskiego w Elblągu i jego zaplecza	Zwiększenie bezpieczeństwa narodowego	Większa integracja pomiędzy województwem pomorskim a warmińsko-mazurskim
TAK	 50%	45%	 68%	 54%	 52%	35%	42%
NIE	 38%	34%	26%	 39%	33%	 49%	 43%
NIE WIEM	12%	20%	6%	7%	15%	16%	15%

Tab. 1. Szanse związane z przekopem Mierzei Wiślanej

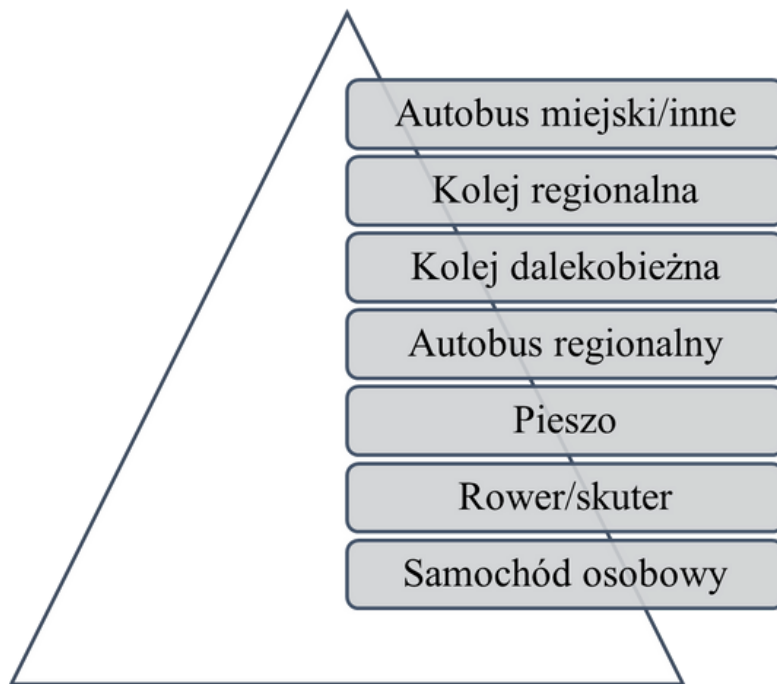
Powstały kanał na Zalewie Wiślanym ma za zadanie pobudzenie gospodarcze regionu oraz uniezależnienie się od Rosji. Teoretyczne rozważania akcentują potrzebę ożywienia portu w Elblągu - dawniej mającego charakter międzynarodowy, dziś o znaczeniu marginalnym. Elbląski port ma potencjał by stać się portem feederowym dla portu Gdynia i Gdańsk. Od czasu rozpoczęcia agresji zbrojnej na Ukrainę rozpoczęła się dyskusja o znaczeniu portu morskiego w Elblągu w kontekście obronności państwa. Równocześnie rozwój miasta może przyczynić się do aktywizacji całego regionu - plany rządowe zakładają m.in. budowę magazynów w gminie Tolkmicko. Nowe inwestycje wpłyną na wyższe przychody dla samorządów, co może przyczynić się do rozwoju transportu w regionie Zalewu Wiślanego. Większość badanych osób - 68% - uważa, że przekop Mierzei Wiślanej spowoduje rozwój turystyki w regionie oraz wydłużenie się sezonu turystycznego. Taki trend można zaobserwować już w tym momencie. Ponad połowa osób wskazuje na poprawę mobilności w obszarze Zalewu Wiślanego oraz na rozwój portu w Elblągu, jak i samego miasta. Elbląg na przekopie może zyskać nową markę i szansę na ponowne zaznaczenie swojej obecności w regionie. Jednak należałoby zaangażować w ten proces odpowiednie zasoby - finansowe, organizacyjne czy ludzkie. W tym celu konieczne jest utworzenie strategii rozwoju spójnej ze strategią rozwoju elbląskiego portu.

Rozwój regionu to również szansa na poprawę sytuacji transportowej. Dobrze funkcjonująca komunikacja miejska i regionalna to podstawowy czynnik świadczący o odczuwanej jakości życia. Transport publiczny powinien być co do zasady dostępny dla każdego (także pod względem finansowym) oraz odpowiadać na potrzeby zgłaszane przez użytkowników. Ponadto transport publiczny jest bardziej ekologiczny i tańszy niż podróżowanie prywatnym samochodem osobowym. Obszar Zalewu Wiślanego i Żuław jest słabo zurbanizowany, co przekłada się na stosunkowo duże odległości od niewielkich miejscowości. Dlatego też efektywność transportu publicznego powinna zostać oparta o dywersyfikację środków transportu i sposobów przemieszczania się - pieszo, rowerem, skuterem, hulajnogą, autobusem, tramwajem, pociągiem, samochodem. Rozwijane powinny być także węzły przesiadkowe, które pozwolą na szybkie i łatwe przesiadki. Ważnym elementem efektywnego transportu publicznego jest wspólna taryfa biletowa w ramach jednego regionu (kilku powiatów/województwa), co znacznie ułatwia korzystanie z transportu oraz usprawnia przesiadki.



Ryc. 6. Ocena łatwości poruszania się po województwie Pomorskim i Warmińsko-Mazurskim [%]

26% osób badanych uważa, że po obszarze obu województw można poruszać się z dużą łatwością, natomiast 45% zauważa niewielkie trudności (ryc. 6). Niemal 30% osób źle ocenia łatwość przemieszczania się. Z badań terenowych wynika, że mieszkańcy Elbląga nie są zadowoleni z funkcjonowania komunikacji miejskiej, jednak nadal posiadają znacznie więcej możliwości przemieszczania się od mieszkańców mniejszych miast i wsi. Dominującym środkiem transportu w miejscowościach pochodzenia osób badanych był samochód osobowy, którego wykorzystanie w przemieszczaniu się deklaruje 96% osób (ryc. 7). Kolejno wskazywano na poruszanie się pieszo - 67% osób oraz rower lub skuter, z którego korzysta 72% badanych. Zatem mieszkańcy regionu Zalewu i Żuław zdecydowanie częściej korzystają z indywidualnego transportu prywatnego. Najrzadziej wykorzystywany jest transport autobusowy miejski oraz inne środki transportu, tj. hulajnogi elektryczne i zwykłe, deskorolki, segway'e, itp. Małą popularnością cieszy się kolej zarówno ta regionalna (jedynie 17% osób), jak i dalekobieżna - korzystanie z niej zadeklarowało niemal 30% badanych. Zauważyć można niski stopień wykorzystania publicznego transportu zbiorowego, z wyjątkiem komunikacji autobusowej regionalnej (przewoźnicy prywatni oraz PKS) - korzysta z niej 50% osób badanych.

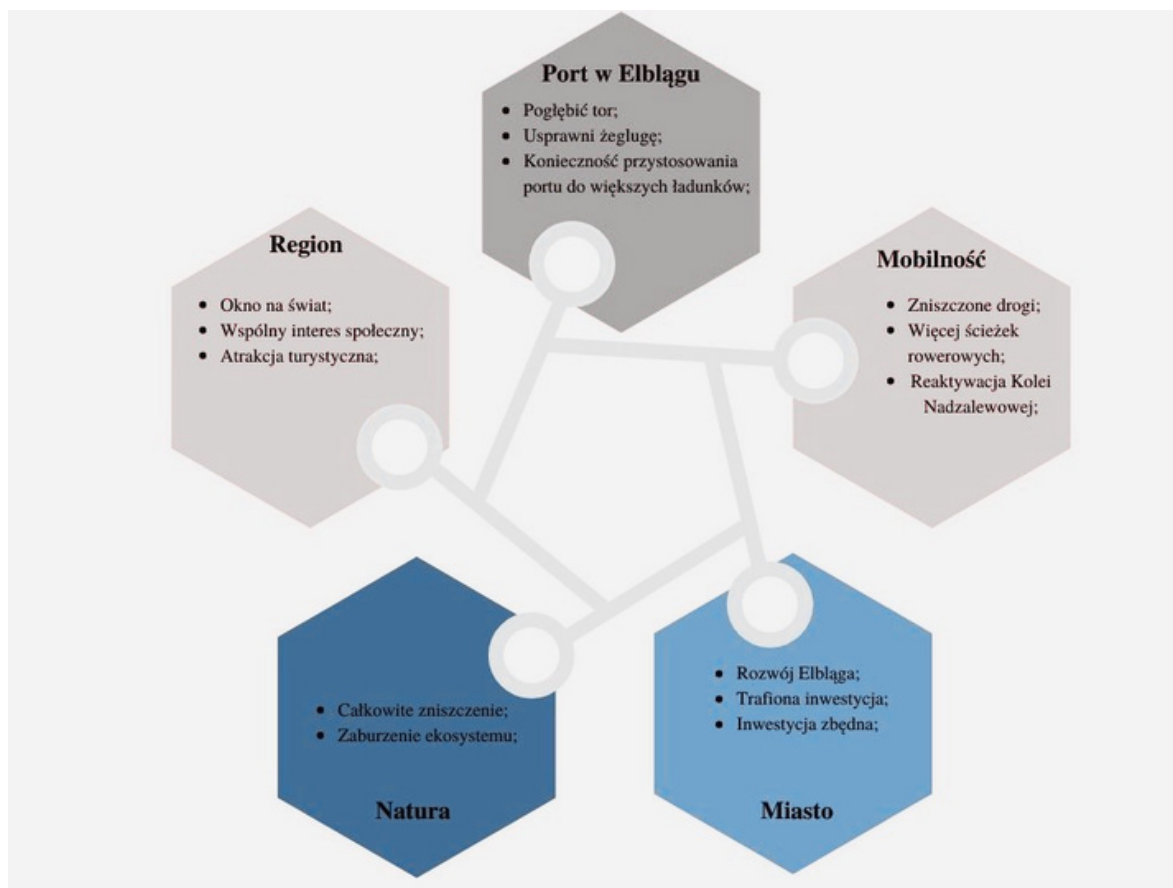


Ryc. 7. Środki transportu oraz sposoby poruszania się po regionie Zalewu Wiślanego

Wynikać z tego może, że transport publiczny nie odpowiada na oczekiwania i potrzeby mieszkańców, przez co staje się nieatrakcyjny. Do wielu miejscowości transport publiczny nie dociera, a pozostałe z nich obsługiwane są przez różnych przewoźników, zatem zachodzi konieczność nabywania kilku biletów. Dostępność transportowa do aglomeracji Trójmiasta jest dużo lepsza aniżeli do stolicy woj. warmińsko-mazurskiego - Olsztyna. Również czas podróży jest zazwyczaj długi, co wynika z konieczności długiego oczekiwania na kolejny środek transportu. Dodatkowo ze względu na dominującą rolę sektora turystycznego siatka połączeń zmienia się wraz z zakończeniem sezonu, co sprawia, że dla mieszkańców jest to bardzo niepewny środek przemieszczania się, często niedostosowany do rytmu życia codziennego.

### 3. Dyskusja i wnioski końcowe

Bardzo atrakcyjny teren Zalewu Wiślanego nie jest w pełni wykorzystywany. Turystyka w regionie rozwija się i stanowi ważne źródło przychodów, jednak sezon turystyczny trwa krótko - okres wakacyjny. Poza sezonem region nie jest chętnie odwiedzany przez turystów, mimo że położony jest niedaleko aglomeracji Trójmiasta, które stanowi drugą w skali kraju destynację turystyczną (po Krakowie). Teren Zalewu Wiślanego i Żuław ma charakter rolniczy, a największym miastem jest Elbląg, który stanowi centrum rozwoju dla całego regionu. Ma on jednak znaczenie marginalne w stosunku do miast wchodzących w skład aglomeracji Gdańsk-Gdynia-Sopot. Przed II wojną światową miasto rozwijało się, głównie za sprawą portu morskiego. Jednakże powojenny podział granic spowodował regres miasta, a co za tym idzie - również regionu. Port morski w Elblągu stał się niewielkim i mało znaczącym portem w porównaniu z rozwijającymi się portami w Gdyni i Gdańsku. Równocześnie region jest niedoinwestowany, o czym świadczy zły stan techniczny dróg, niewielka ilość zakładów przemysłowych czy wyludnianie się.



Ryc. 8. Przemyślenia osób badanych na temat przekopu Mierzei Wiślanej

Wśród osób badanych pojawiły się głosy świadczące o często bardzo odmiennych odczuciach w stosunku do inwestycji i jej wpływu na region (ryc. 8). Osoby badane wyrażały swoje przemyślenia, nadzieje, potrzeby i oczekiwania: "więcej ścieżek rowerowych", "pogłębić tor [wodny]", "całkowite zniszczenie [przyrody]" czy "okno na świat".

Trudno zatem znaleźć wspólną płaszczyznę dla tak różnorodnych opinii. Stąd konieczność rozpoczęcia publicznej debaty w regionie, która poprzez rzetelne informacje, pozwoliłaby na wypracowanie kompromisu. Jest to o tyle ważne, iż wśród osób badanych istotnym zagrożeniem był podział lokalnej społeczności - stoi to bowiem w sprzeczności z interesem społecznym oraz ideą społeczeństwa obywatelskiego.

Na podstawie przeprowadzonych badań trudno jednoznacznie wskazać na konkretny możliwy scenariusz przyszłości regionu po otwarciu kanału Nowy Świat przez Mierzę Wiślaną. Nie budzi wątpliwości fakt, że nowa inwestycja w tym regionie pozytywnie wpłynie na aktywizację gospodarczą, może także przynieść pozytywne skutki w zakresie mobilności mieszkańców. W przeanalizowanych planach transportowych oraz strategiach rozwoju gmin występują zapisy odnoszące się bezpośrednio do rozwoju transportu publicznego oraz modernizacji dróg. Przekop Mierzei Wiślanej może wspomóc samorządy w pozyskiwaniu nowych inwestorów i tym samym dodatkowych środków finansowych. Równocześnie poszczególne gminy i powiaty powinny pogłębiać współpracę w celu kreowania silnej marki regionu atrakcyjnego pod względem prowadzenia działalności i turystyki. Tylko wówczas inwestycja okaże się sensowna i zasadna.

Dużo wątpliwości rodzi kwestia środowiska naturalnego. Obawy o zniszczenie środowiska są zasadne, bowiem inwestycja wymagała dużej ingerencji w naturalne środowisko, tj. wycinki drzew, zniszczenia naturalnych siedlisk, itp. Głosy mieszkańców wyrażają lęk o naturalne walory regionu oraz specyfikę samego Zalewu. Obecnie kanał może powodować nadmierne zasolenie wód Zalewu, co może negatywnie oddziaływać na florę i faunę. Wdrożone działania zapobiegawcze mogą okazać się niewystarczające. Brakuje w tym zakresie przede wszystkim dialogu publicznego. Niemniej jednak należy zwrócić uwagę na spójność opinii pod względem obaw o stan przyrody. Lokalna społeczność jest silnie zakorzeniona w regionie Zalewu Wiślanego i Żuław, stąd też poczucie zbiorowej odpowiedzialności za specyfikę Mierzei Wiślanej.

Dla budowania atrakcyjności regionu niezbędne są działania samorządów lokalnych nakierowane na rozwój marki regionu i przyciąganiu inwestycji. Silny region to także aktywne społeczeństwo obywatelskie, partycypujące w działaniach lokalnych. Zalew Wiślany ma potencjał przede wszystkim ludzki, bowiem sfera infrastruktury pozostaje niedoinwestowana. Rozwój turystyki to szansa na aktywizację regionu - przy wykorzystaniu bliskości aglomeracji Trójmiasta oraz rozwijaniu transportu publicznego. Samorządy powinny skupić uwagę na zadaniach organizacyjnych, bowiem zauważalny jest brak kompetencji organizacyjno-zarządczych, co negatywnie oddziałuje na rozwój regionu. Priorytetem rozwoju należy uznać rozbudowę portu w Elblągu oraz nawiązanie ścisłej współpracy gmin i powiatów (województw) regionu Zalewu Wiślanego w celu określenia wspólnych dążeń i potrzeb.



**University  
of Gdańsk**