

Projekt z dn.2014 r.

**Uchwała Nr .../2014
RADY MINISTRÓW
z dnia 2014 r.
w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi
wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”**

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 885 z późn. zm.¹) uchwała się, co następuje:

§ 1.

Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, zwany dalej „Programem”, stanowiący załącznik nr 1 do uchwały.

§ 2.

Program będzie realizowany w latach 2015-2022.

§ 3.

1. Program jest finansowany ze środków budżetu państwa.
2. Ogólna kwota środków w całym okresie realizacji Programu wyniesie 878 240 tys. zł.

§ 4.

1. Wykonawcą Programu jest Urząd Morski w Gdyni.
2. Nadzór nad realizacją Programu powierza się ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

§ 5.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

¹ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 938, poz. 1646.

Załącznik
do uchwały Nr ... Rady
Ministrów
z dnia 2014 r.

PROGRAM WIELOLETNI
„Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany
z Zatoką Gdańską”

I. Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej mezoregionu Pobrzeża Gdańskiego w odniesieniu do zakresu objętego programowaniem. Wyniki raportu ewaluacyjnego.

Program wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, poprzez otwarcie Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie oraz na inne, istniejące drogi wodne, doprowadzić ma do zniesienia istniejących barier infrastrukturalnych, ograniczających obecnie rozwój północno-wschodniej części Polski. Jego realizacja, skutkująca powstaniem drogi wodnej podlegającej w całości polskiej suwerenności i jurysdykcji, ma być również źródłem gwarancji swobodnej żeglugi statków wszystkich bander do portu w Elblągu, jako morskiego portu Unii Europejskiej, jak też do innych portów Zalewu Wiślanego. Prawo tej żeglugi determinowane jest obecnie przez stosunki międzypaństwowe z Federacją Rosyjską oraz podlega reglamentacji. Program pozwolić ma na pełne wykorzystanie istniejącego w regionie potencjału logistycznego, w tym w relacji do prognoz dynamicznego rozwoju portów i gospodarki Gdańska i Gdyni. Program tworzyć ma także bodźce dla przywrócenia gospodarczego znaczenia mezoregionu Pobrzeża Gdańskiego, odwrócenia trendu jego marginalizacji, jak też przeciwdziałania spadkowi poziomowi życia mieszkańców.

Na Zalewie Wiślanym istnieją naturalne możliwości utworzenia sprawnego morsko-rzecznego systemu transportowego. Drogi wodne, wzajemnie ze sobą połączone mogą zapewnić dobre połączenia żeglugowe prowadzące z Morza Bałtyckiego (droga E-60) do portu Elbląg i portów Zalewu Wiślanego, jak również między nimi a portami w Gdańsku i Gdyni. Porty Zalewu połączone są ponadto rzeką Nogat z Malborkiem i Wisłą, a następnie przez Kanał Bydgoski i rzeki Noteć, Wartę i Odre z zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych śródlądowych (międzynarodowa droga wodna E-70), co tworzyłoby dodatkowe szanse rozwoju. Nowa droga wodna poszerzałaby też i istotnie uzupełniała funkcję węzła logistycznego w transporcie multimodalnym, pełnioną już obecnie przez infrastrukturę drogową, włączoną do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Opisanych możliwości nie zapewnia istniejące połączenie żeglugowe przez Cieśninę Piławską. Umożliwia ono co prawda dostęp do Zalewu Wiślanego od strony morza, jednakże problemem jest jego położenie na terytorium Federacji Rosyjskiej. Powoduje to, iż jest ono w minimalnym stopniu wykorzystywane dla żeglugi polskich statków handlowych, jak też, że polska administracja morska nie ma prawnych możliwości kontroli i utrzymania drogi wodnej w całym jej przebiegu. Jednocześnie strona rosyjska nie wyraża zainteresowania modernizacją tej drogi

wodnej i aktywizacją tego kanału transportowego. Trudności z tym związane potęgowane są przez odnotowane, niezależne od strony polskiej, nawet kilkuletnie ograniczenia w ruchu na Zalewie Wiślanym (np.: wprowadzone w maju 2006 r. - zarówno dla statków pasażerskich jak i handlowych z Polski i Rosji). Wpłynęły one niekorzystnie na sytuację portu Elbląg oraz gmin: Braniewo, Frombork, Tolkmicko, Sztutowo i Krynica Morska. Opisane czynniki, w tym brak stabilności politycznej i gospodarczej, skutkują niskim stopniem wykonywania transportu wodnego przy wykorzystaniu drogi wodnej przez Cieśninę Piławską.

Obecnie żegluga przez Cieśninę Piławską jest regulowana przez postanowienia protokołu z 16 sierpnia 1945 r. do umowy między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o polsko-radzieckiej granicy państwowej, sporządzonej w Moskwie dnia 16 sierpnia 1945 r.. Zgodnie z art. 1 tego protokołu: „[w] czasie pokoju przejście przez Cieśninę Piławską otwarte będzie dla statków handlowych pod polską banderą zdążających do portu Elbląg i z powrotem”.

Żegluga po Zalewie Wiślanym w granicach Federacji Rosyjskiej jest obecnie regulowana przez umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym (Kaliningradzkiej zaliw), podpisanej w Sopocie dnia 1 września 2009 r.² oraz na zasadach wynikających ze stanowiska rządu Federacji Rosyjskiej z dnia 15 lipca 2009 r. o dopuszczeniu do rosyjskiej części Zalewu Wiślanego statków pod banderą państwa obcego, zmierzających do portów Rzeczypospolitej Polskiej lub z nich. Wspomniana umowa została zawarta na okres 5 lat. Dopuszcza on żeglugę statków polskiej i rosyjskiej bandery, za wyjątkiem statków w niehandlowej służbie państwowej. Jednocześnie zawiera on warunki zawieszenia dopuszczalności żeglugi, określając, że mogą do tego przyczynić się kwestie obrony narodowej, bezpieczeństwa i ochrony środowiska³. Z kolei stanowisko rządu Federacji Rosyjskiej z 15 lipca 2009 r., wymaga zaś, aby każde przejście przez Zalew Wiślany statku bandery państwa trzeciego odbyło się po uzyskaniu indywidualnego zezwolenia. Uzyskanie zezwolenia wymaga złożenia wniosku w terminie nie późniejszym, niż 15 dni przed terminem żeglugi.

² Monitor Polski z dnia 9 grudnia 2009 r. nr 78 poz. 975.

³ „Każda Strona w razie konieczności (...) w odniesieniu do części Zalewu, która stanowi terytorium jej Państwa, może wprowadzić ograniczenia dotyczące liczby oraz wielkości statków drugiej Strony, wchodzących na tę część Zalewu, lub wstrzymać przekraczanie przez nie polsko-rosyjskiej granicy państwowej, jak również wykonywanie przez nie żeglugi, jeśli wymagają tego względy obrony, zapewnienia bezpieczeństwa Państwa, bezpieczeństwa żeglugi bądź zachowania równowagi ekologicznej w Zalewie”.

Wskazane regulacje nie gwarantują prawa do swobodnego i niezakłóconego przepływu przez Cieśninę Piławską, ani równie nieskrępowanego ruchu statków na obszarze Zalewu Wiślanego (tak żeglugi regularnej – niepewność w zakresie istnienia możliwości zrealizowania zaciągniętych zobowiązań, jak i żeglugi nieregularnej – niepewność oraz niemożność przewidzenia istnienia jej potrzeby). W tym zakresie szczególnie istotne są: brak stabilności w zakresie ich stosowania, jak też gospodarcza nieefektywność z punktu widzenia planowania i organizacji procesów gospodarczych. Poruszanie się w granicach akwenów uznawanych przez Federację Rosyjską za morskie wody wewnętrzne bywa uzależniane od aktualnych relacji dobrosąsiedzkich między sygnatariuszami porozumienia, jak również jest ograniczone wyłącznie do statków handlowych pod polską banderą. Ponadto jest ono ograniczone wyłącznie do trasy do Elbląga i z powrotem, co ogranicza swobodę wyboru miejsca docelowego i rozwój innych portów niż Elbląg (w tym ich wyboru jako miejsca początkowego). Ograniczenia faktyczne i prawne powiązane są również z ograniczeniami technicznymi, których zakres praktycznie uniemożliwia wykorzystanie potencjału obszaru Zalewu Wiślanego, w tym swobodny ruch między Elblągiem a Morzem Bałtyckim. Wynikają one z głębokości istniejących torów wodnych, niedostępnością w okresie zimowym i porze nocnej oraz ich przebiegiem przez obszary ochrony przyrody. Są one przystosowane obecnie wyłącznie do ruchu jednostek o maksymalnym zanurzeniu około 2 metrów, co wyklucza ruch statków pełnomorskich. Ich pogłębienie na całej długości, co jest warunkiem niezbędnym do ich udroźnienia, nie podlega w pełni woli władz Rzeczypospolitej Polskiej (ich część znajduje się poza granicą kraju) oraz wymagałoby istotnej ingerencji w tereny wrażliwe przyrodniczo (przez cały obszar Zalewu Wiślanego). Nie stanowi to zatem alternatywy dla przedsięwzięć proponowanych w Programie.

Elbląg ma charakter ośrodka miejskiego o zasadniczym znaczeniu dla rozwoju regionu Zalewu Wiślanego. Uwarunkowania historyczne doprowadziły do znaczącej utraty przezeń znaczenia na mapie gospodarczej kraju. Wynikiem tego zahamowaniu uległ rozwój całego regionu, co prowadzi do spadku poziomu życia jego mieszkańców oraz ograniczenia perspektyw na odwrócenie istniejącego trendu. Jednocześnie od XIII wieku Elbląg wielokrotnie stawał się prężnie rozwijającym się ośrodkiem miejskim. Pozycja ta możliwa była dzięki istnieniu swobodnego dostępu do otwartego Morza Bałtyckiego. Ograniczenia w tym zakresie powodowały zaś negatywne konsekwencje dla jego rozwoju oraz potencjału gospodarczego. Jako że miasto to stanowi największy ośrodek miejski w rejonie Zalewu Wiślanego, sytuacja Elbląga oddziaływała także na pozostałe miejscowości. Ostatni okres znaczącego rozwoju miał miejsce przed wybuchem II wojny światowej. Po jej zakończeniu nie udało się jednak odbudować pozycji Elbląga. Wśród zasadniczych

przyczyn tego faktu należy wskazać całkowitą degradację zakładów przemysłowych oraz działających ówczesnie przedsiębiorstw, jak również brak faktycznej swobody przepływu między portami zlokalizowanymi na Zalewie Wiślanym a otwartym Morzem Bałtyckim. Istnienie takiej swobody otworzyłoby nowe możliwości i ułatwiłoby rewitalizację regionu. Tym samym utworzenie toru wodnego od portu w Elblągu do otwartego morza - niezależnego od sytuacji międzynarodowej, w pełni kontrolowanego przez Rzeczpospolitą Polską - otworzyłoby perspektywę stabilnego rozwoju regionu Zalewu Wiślanego.

Sytuacja na rynku pracy w rejonie Zalewu Wiślanego jest jedną z najtrudniejszych nie tylko w skali województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, lecz także Polsce i Unii Europejskiej. Województwo Warmińsko-Mazurskie cechuje się jednym z najniższych udziałów w ogólnym PKB Polski (w 2012 roku 2,7%). Elbląg, na tle innych miast analizowanego regionu może być postrzegany, jako jeden najprężniej rozwijających się ośrodków miejskich. Jego infrastruktura nie jest jednak w pełni wykorzystywana, ponadto istnieją rezerwy pozwalające na jej rozbudowę. Realizacja Programu tworzy szansę nie tylko utrwalenia istniejących powiązań gospodarczych, lecz może także umożliwić zagospodarowanie niewykorzystywanego potencjału oraz dać asumpt do jego powiększenia. Dzięki realizacji Programu Elbląg i miejscowości nadzalewowe uzyskałyby bezpośrednie połączenie z Morzem Bałtyckim, co przyczyniłoby się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego i rozwoju żeglarstwa na Zalewie Wiślanym, a przede wszystkim zwiększyłoby możliwości przeładunkowe portu elbląskiego nawet do 3-4 mln rocznie. Realizacja Programu umożliwi pełne wykorzystanie potencjału portu elbląskiego. Istnieje potrzeba budowy suwerennego korytarza transportowego, który umożliwi komunikację pomiędzy portami leżącymi na terytorium Unii Europejskiej tj. portem Elbląg a portami w Gdańsku, Gdyni, Kłajpedzie, Windawie, Rydze, Tallinie, Kilonia, Lubeka, Rostock. Wydatnie wpłynie to na zmniejszenie zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska przez transport drogowy na odcinku Gdańsk - Elbląg. Dzięki możliwości transportu drogą morską z innych portów bezpośrednio do Elbląga zamiast pośrednictwa portu w Gdańsku nie będzie potrzeby transportu tych towarów drogą lądową z Gdańska do Elbląga. Należy pamiętać, że Elbląg jest węzłem drogowym, który może być przekształcony w skuteczny węzeł drogowo-wodny.

Budowa kanału żeglugowego i drogi wodnej przez Mierzę Wiślaną to nie tylko stworzenie nowego szlaku transportowego, lecz także istotny czynnik aktywizacji gospodarczej gmin nadzalewowych, które (z wyjątkiem Krynicy Morskiej) należą do najuboższych w kraju (wynagrodzenia stanowią ok 76% średniej krajowej). Zapewnia bowiem integrację przestrzenną Zatoki Gdańskiej z Zalewem Wiślanym.

Otwiera nowe możliwości dla turystyki i rekreacji morskiej. Dotyczy to zarówno pasażerskiej żeglugi turystycznej jak i żeglarstwa. Pozwoli także lepiej wykorzystać istniejące nad zalewem przystanie żeglarskie i stanie się impulsem do powstania nowych. W sumie należy oczekiwać wzrostu zatrudnienia w nowych specjalnościach, co jest szczególnie pożądane również w kontekście ograniczenia rybołówstwa na Zalewie Wiślanym. Miejscowości nadbrzeżne dopiero wtedy będą mogły w pełni wykorzystać walory położenia nad akwenem morskim.

Dodatkowe korzyści mogą być także związane z niedawno utworzoną Pętlą Żuławską oraz kanałem Elbląsko-Ostródzkim, pozwalającym na żeglugę z Zalewu na pojezierze Iławskie.

Mimo statusu portu morskiego Unii Europejskiej, Elbląg nie jest obecnie w pełni dostępny dla statków bander innych niż polska (w tym państw członkowskich UE). Ogranicza to traktatowe wolności przepływu towarów i osób. Dostęp do tego portu od strony morza jest obecnie również niemożliwy w okresie zimowym i nocą, co istotnie ogranicza możliwość współpracy gospodarczej, w tym logistycznej, między Elblągiem a innymi miastami. Brak możliwości sprawnej dystrybucji towarów dostarczanych do portów Gdańska i Gdyni jest obecnie jednym z głównych czynników hamujących rozwój obrotu gospodarczego przy udziale transportu morskiego. Istniejące prognozy rozwoju gospodarczego, w tym sektora transportu morskiego, wskazują na niewystarczalność zmodernizowanej już infrastruktury transportowej w postaci autostrady A1 oraz linii kolejowej E65/C-E65 dla realizacji zwiększających się potrzeb. Obecny stan prawny oraz istniejąca infrastruktura nie umożliwiają także swobodnego ruchu po całym obszarze Zalewu Wiślanego, w tym korzystania z innych portów i ośrodków miejskich niż Elbląg. Utrzymywanie istniejących barier nie leży w interesie Rzeczypospolitej Polskiej, ich usunięcie wymaga zaś podjęcia efektywnych działań zaradczych. Takowych nie stanowi utrzymanie rozwiązań istniejących od 1945 r. (droga wodna przez Cieśninę Piławską). Wiąże się ona bowiem z istotną ingerencją w obszary objęte formami ochrony przyrody wzdłuż całego obszaru Zalewu Wiślanego, a więc najdłuższą możliwą drogą wodną. Mimo tego jej modernizacja nie gwarantowałaby - w uwagi na brak faktycznej i pełnej kontroli nad częścią toru wodnego do Cieśniny Piławskiej - stworzenia infrastruktury stanowiącej bodziec do rozwoju regionu. Utrzymanie obecnego stanu oraz niepodejmowanie działań określonych w Programie może prowadzić do postępującej utraty znaczenia wskazanych ośrodków miejskich oraz petryfikację barier rozwoju tej części terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a tym samym odejście od koncepcji dokonywania go w sposób zrównoważony.

Realizacja Programu powinna skutkować usunięciem zdiagnozowanych barier w rozwoju rejonu Zalewu Wiślanego. Stworzenie infrastruktury będącej przedmiotem składających się nań zadań inwestycyjnych powinno skutkować:

1. otwarciem suwerennego dostępu do Morza Bałtyckiego dla miast i gmin nadzalewowych oraz umożliwieniem dostępu do Portu Morskiego w Elblągu jednostek morskich o długości do 100m szerokości 20 m i zanurzeniu 4m, a także dostępu do portów Zalewu Wiślanego jachtom od strony morza;
2. rozwojem sektora transportu morskiego. Przewiduje się wzrost w ilości ładunków towarów przewożonych transportem morskim, do co najmniej 1,5 mln ton rocznie. Stanowi to 5-krotny wzrost względem obecnego poziomu przeładunków. Rozbudowując port w Elblągu możliwe będzie dalsze zwiększenie przeładunków nawet do 3,5 - 4,0 mln ton/rok (ponad 10-krotny wzrost przeładunków);
3. rozwojem transportu intermodalnego. Możliwe jest przeniesienie na transport wodny około 20 mln ton ładunków (w okresie 2023-2045r.). Transport intermodalny (przeniesienie części ładunków z transportu drogowego na morski) wygeneruje oszczędności środowiskowe rzędu 86,5 mln zł i oszczędności finansowe około 1,3 mld zł. (w okresie 2023-2045 r.);
4. otwarciem nowej drogi wodnej, skracającej drogę morską o 52 Mm, co umożliwi skrócenie czasu przepływu pomiędzy Elblągiem i portami w Gdańsku lub Gdyni o około 9,5 godz. Skrócenie czasu przepływu dla jednostek morskich to około 300 tys. godzin, co przekłada się na oszczędności finansowe rzędu 490 mln zł. (w okresie 2023-2045 r.);
5. rozwojem żeglugi pasażerskiej. Szacuje się, że dzięki realizacji programu liczba pasażerów wzrośnie ponad pięciokrotnie - z około 40 tyś. osób obecnie, do 150 tyś. osób w roku 2045. W okresie 23 lat stanowi to około 800 tyś pasażerów;
6. rozwojem gospodarczym regionu. Istniejące i planowane centra logistyczne w obszarze miasta Elbląga, dzięki dobremu powiązaniu komunikacyjnemu z portem będą mogły zwiększyć przeładunki. Przyrost funkcji przeładunkowej (związany tylko z portem elbląskim) szacuje się na około 4,1 mln ton, co wygeneruje przychody rzędu 88,4 mln zł. (w okresie 2023-2045 r.). Także sektor przemysłowy będzie mógł rozwijać się bardziej intensywnie. Przyrost przychodów w sektorze przemysłowym związany z realizacją Programu szacuje się na 360,3 mln zł. (w okresie 2023-2045 r.);
7. poprawą sytuacji na rynku pracy - szacuje się przyrost miejsc pracy na poziomie 3300 (do roku 2045), w tym około 170 w sektorze transportu morskiego, 390 w sektorze logistyki, 33 w sektorze przemysłu oraz 2750 w sektorze turystyki. Należy zauważyć, że w sektorze przemysłu, należy się liczyć z sukcesywnym spadkiem miejsc pracy (rozwój technologii, wzrost wydajności pracy),

zatem Program będzie w tym przypadku wpływał raczej na utrzymanie miejsc pracy;

8. wzrostem przychodów i oszczędności budżetowych traktowanych jako wzrost podatków CIT, PIT, zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych i zasiłków społecznych, które oszacowano na ok. 1,16 mld zł (lata 2023- 2045);
9. rozwojem sektora usług turystycznych i okołoturystycznych. Szacuje się, że dzięki Programowi nastąpi wzrost liczby turystów o co najmniej 100% – z około 120 tyś. osób rocznie do około 250- 264 tyś. osób rocznie. Wygeneruje to przychody rzędu 1,5 mld zł. w okresie 23 lat. Wzrost liczby turystów spowoduje rozbudowę bazy noclegowej i gastronomicznej. Oszacowano, że w okresie 2023-2045 r. przybędzie ok. 13 tyś miejsc noclegowych i około 10 tyś miejsc gastronomicznych, inwestycje tym sektorze oszacowano na 750 mln zł.

Lokalizacja kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną rozważana była w wariantach, w których byłby on umiejscowiony w okolicach miejscowości Skowronki, Nowy Świat, Przebrno i Piaski. Rozważano także wariant alternatywny, tj. modernizacji dróg wodnych łączących Port w Elblągu z Zatoką Gdańską poprzez Szkarpawę i Wisłę (dla statków o zanurzeniu do 2,5 m) i budowie toru wodnego do Cieśniny Piławskiej (dla statków o zanurzeniu do 4 m). W ujęciu środowiskowym, w tym pod kątem oddziaływania na obszary sieci Natura 2000, najkorzystniejszymi na etapie budowy są: Nowy Świat i Piaski. Dla etapu eksploatacji, najbardziej korzystnym jest wariant Nowy Świat. Należy bowiem zauważyć, że choć na etapie budowy zakres oddziaływania na większość zmiennych będzie silniejszy niż na etapie eksploatacji, to jednak podczas eksploatacji będzie ono długoterminowe lub stałe. W pozostałym zakresie najdogodniejszym położeniem kanału żeglugowego jest Nowy Świat (wynika to w szczególności z różnic w długości torów wodnych do pogłębienia/budowy i związanych z tym kosztów, w tym kosztów eksploatacji).

Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską będzie wywierać negatywny wpływ na środowisko i obszary objęte ochroną przyrody, w tym Natura 2000. Jest ona jednak uzasadniona koniecznymi względami nadrzędnego interesu publicznego oraz bezpieczeństwa powszechnego. Realizacja uzasadnionych celów Programu nie jest możliwa przy wykorzystaniu innych środków (w tym dróg wodnych przez Cieśninę Piławską oraz rzekę Szkarpawę). Umiejscowienie niezbędnych interwencji w wariantcie Nowy Świat poddaje się kompensacji w stopniu zapewniającym utrzymanie spójności sieci Natura 2000.

II. Cel główny i cele szczegółowe w nawiązaniu do dokumentów o charakterze strategicznym

W ramach Programu wyróżnia się cele o charakterze zasadniczym oraz cele szczegółowe. Pośród celów głównych należy wskazać na stworzenie infrastrukturalnych i instytucjonalnych gwarancji wspólnotowej wolności swobodnego przepływu towarów, poprzez ustanowienie suwerennej drogi wodnej umożliwiającej swobodny i całoroczny dostęp statków morskich wszystkich bander do Elbląga, jako morskiego portu Unii Europejskiej. Wiąże się to ze stworzeniem nowego intermodalnego węzła pomiędzy paneuropejską drogą wodną E60 a korytarzem drogowym TEN-T – IA, usuwającego bariery logistyczne portów i zakładów Trójmiasta na rzecz efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych oraz rozwój funkcji transportowej w transporcie lądowym i wodnym (droga wodna śródlądowa E-70). Umożliwi to odbudowę i rewitalizację potencjału społeczno-gospodarczego Elbląga, jako regionalnego ośrodka rozwoju, jak również stworzenie alternatywnych dróg ewakuacji i kanałów zaopatrzenia na wypadek zaistnienia stanów nadzwyczajnych (droga wodna łączy Zalew Wiślany i Morze Bałtyckie otworzy nowe możliwości w zakresie ewakuacji, logistyki pomocy humanitarnej i innych elementów zarządzania kryzysowego w razie wystąpienia stanów nadzwyczajnych lub konfliktu militarnego dla obszarów Polski północno-wschodniej). Realizacja niniejszych celów ma charakter priorytetowy i stanowi o priorytetach realizacji Programu.

Cele szczegółowe mają charakter komplementarny. Są one powiązane z rozwojem sektora transportu morskiego, w tym transportu intermodalnego, rozwojem sektora przemysłu i logistyki, rozwojem rynku pracy, wzrostem bezpieczeństwa narodowego oraz rozwojem sektora usług turystycznych i okołoturystycznych. W kontekście rozwoju sektora transportu morskiego, w tym transportu intermodalnego celem programu jest:

- a) umożliwienie transportu morskiego pomiędzy portami UE w granicach terytorium podlegającego polskiej suwerenności, bez konieczności wpływania na akweny uznawane przez Federację Rosyjską za wewnętrzne wody morskie, tj. Zalew Kaliningradzki, a poprzez to przełamanie barier ograniczających wdrożenie Programu „Niebieski Pas”,
- b) rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych, w transporcie średniodystansowym:
 - pomiędzy portami leżącymi na terytorium UE, tj. portem Elbląg, a portami w Gdańsku, Gdyni, Kłajpedzie, Windawie, Rydze, Tallinie, Kilonii, Lubece, Rostoku,
 - pomiędzy portami leżącymi na terytorium UE i portami rosyjskimi, tj. portem Elbląg, a portami w Królewcu, Sankt Petersburgu,
- c) odciążenie trasy S7 na odcinku z Gdańska do Elbląga dzięki stworzeniu nowego węzła intermodalnego z wykorzystaniem istniejącego potencjału portu

morskiego w Elblągu, w powiązaniu z rozwijającym zapleczem logistycznym w Elblągu przy węzłach dróg kołowych S-7 i S-22 przynależnych do sieci TEN-T, dzięki stworzeniu połączenia z paneuropejską drogą wodną E 60,

- d) rozwój sektora transportowego w oparciu o transport morski,
- e) stworzenie dodatkowego połączenia paneuropejskich dróg wodnych śródlądowych (E 70) z morskimi (E 60), co umożliwi tworzenie sieci infrastruktury transportu wodnego o randze międzynarodowej.

W pozostałym zakresie celami Programu są:

- a) rozwój gospodarczy sektora przemysłowego i logistycznego (centra logistyczne), skoncentrowanego wokół miasta i portu Elbląg, a w ślad za tym obszarów zintegrowanych z miastem Elbląg;
- b) poprawa sytuacji na rynku pracy utożsamiana ze zmniejszeniem tempa przyrostu bezrobocia, poprzez aktywizację sektorów transportu morskiego;
- c) usprawnienie zarządzania kryzysowego poprzez stworzenie alternatywnych dróg ewakuacji (z rejonu Elbląga lub do tego rejonu) lub do dostawy sił i środków (w rejon Elbląga lub z tego rejonu) z wykorzystaniem dróg transportu wodnego w tym transportu morskiego;
- d) rozwój turystyki w obszarze Zalewu Wiślanego oraz obszarów powiązanych (w szczególności, kanału Elbląskiego i pojezierza Iławskiego) poprzez stworzenie bezpośredniego dostępu do morza.

Zidentyfikowane cele są zbieżne i stanowią przejaw realizacji polityk, strategii i programów o charakterze europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym. Z uwagi na ich rangę należy jednak zwrócić szczególną uwagę na dokumenty o zasięgu europejskim i krajowym.

W kontekście europejskim stanowi o tym treść dokumentów takich jak:

- 1) „Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (KOM(2011)144), z której wynika, iż:
 - a) wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu powinna być realizowana m.in. poprzez rozwiązania multimodalne z wykorzystaniem środków transportu wodnego i kolejowego na dalekie odległości w odniesieniu do transportu towarów. W dokumencie tym wskazano, że „W przypadku śródlądowych dróg wodnych istnieje niewykorzystany potencjał. Muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i stworzenie połączenia z morzami europejskimi.” (Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami);

- b) „[d]o 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę.” (Cele na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu);
- c) „[p]referowane opcje rozdziału powinny zapewnić rozwój konkurencji, ciągłość inwestycji i oszczędność w zakresie kosztów świadczenia usług. Europejski obszar transportu morskiego bez barier należy przekształcić w „niebieski pas” swobodnego transportu morskiego w Europie i wokół niej; należy również w pełni wykorzystać potencjał transportu wodnego.” (Jednolity europejski obszar transportu - Morski „niebieski pas” i dostęp rynkowy do portów).
- 2) „Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – dokument roboczy” (SEC (2011) 1071), z której wynika, iż istnieje potrzeba promowania zrównoważonego transportu pasażerskiego i towarowego oraz ułatwiania przejścia na intermodalność. Jednym z projektów o charakterze priorytetowym jest rozwój transportu intermodalnego północ – południe w linii Skandynawia – Niemcy/Polska – Morze Adriatyckie (Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych);
- 3) „Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – Komunikat Parlamentu Komisji Europejskiej” (COM (2012) 128), z której wynika, iż wśród zaproponowanych przez Komisję Europejską wskaźników mierzących realizację zadania pn. „Zwiększenie dostępności regionu” wymieniono między innymi lepsze i zrównoważone skomunikowanie wewnętrzne i zewnętrzne Regionu, w celu skrócenia czasu trwania podróży oraz czasu oczekiwania na zewnętrznych granicach (w tym projekty TEN-T);
- 4) „Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – Komunikat Parlamentu Komisji Europejskiej” (COM(2009) 248/3), z której wynika, iż:
- a) „[n]iezbędne są również działania na rzecz ułatwienia transgranicznego przemieszczania towarów i komunikacji między administracjami.” (Region dobrobytu – Usunięcie barier dla handlu);
- b) „[w] wielu obszarach regionu dostępność jest wciąż niska: północna Finlandia, Szwecja i kraje bałtyckie mają najniższe wskaźniki dostępności w całej Europie, zarówno w kontekście połączeń wewnętrznych jak i zewnętrznych. Wynika to z wielkości regionu i związanymi z nią dużymi odległościami i długim czasem podróży, a także z trudnych warunków geograficznych i klimatycznych. Niska gęstość infrastruktury i usług wiąże się z wysokimi cenami. Ulepszenia w tej dziedzinie należy

wprowadzać w formie zrównoważonych rodzajów transportu.” (Region dostępny i atrakcyjny – Transport);

5) „Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – Komunikat Parlamentu Komisji Europejskiej – Plan działania z uwzględnieniem aktualizacji z 2012 r.” (SEC(2009) 712/2), z której wynika, iż:

a) istotne jest „[u]sunięcie utrudnień dla rynku wewnętrznego w regionie Morza Bałtyckiego, w tym poprawa współpracy w dziedzinie cel i podatków. Działania oparte na współpracy: „Otwarcie sektora publicznego na konkurencję”. Zwiększenie wydajności w zakresie usług tradycyjnie świadczonych przez służby państwowe i samorządowe poprzez stopniowe otwieranie na swobodną konkurencję w odpowiednich obszarach, takich jak gospodarowanie odpadami, rekreacja, usługi pocztowe, powiązana logistyka i szeroko rozumiany sektor telekomunikacji, dostawy energii na potrzeby lokalne itd. w celu zapewnienia pełnego dostępu do odpowiednich rynków w regionie Morza Bałtyckiego.” (Przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w obszar dobrobytu);

b) „[f]ilar dotyczący przekształcenia regionu Morza Bałtyckiego w miejsce dostępne i atrakcyjne obejmuje następujące obszary priorytetowe: (...) ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych; utrzymanie i zwiększenie atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego, zwłaszcza dzięki edukacji, turystyce, kulturze i zdrowiu.” (Przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w miejsce dostępne i atrakcyjne);

c) do działań strategicznych zaliczyć należy koordynację polityki transportowej i inwestycji infrastrukturalnych w poszczególnych krajach. Przyjmuje się, że uzgodnione projekty priorytetowe w ramach TEN-T powinny zostać wdrożone w wyznaczonym czasie. Podkreśla się także, że „[n]ależy koordynować długoterminową politykę rozwoju transportu w poszczególnych krajach oraz krajowe strategie inwestycyjne na rzecz poprawy dostępu do regionu oraz połączeń międzyregionalnych. W szczególności zainteresowane strony w regionie Morza Bałtyckiego powinny uzgodnić wspólne stanowisko regionu w sprawie zmian, które mogłyby zostać wprowadzone w ramach przeglądu polityki w zakresie TEN-T oraz zmiany wytycznych TEN-T (wspólna propozycja, wykraczająca poza interesy krajowe). Należy promować żeglugę śródlądową i przyujściową (pełne wdrożenie programu działań „NAIADES”) mając na względzie likwidację wąskich gardeł w zakresie infrastruktury w celu zapewnienia optymalnych połączeń pomiędzy różnymi regionami obszaru Morza Bałtyckiego, np. Odrzańska Droga Wodna (projekt E30) lub połączenie Odry z Wisłą (projekt E70). Zainteresowane strony powinny wspólnie określić braki w infrastrukturze, które mają znaczenie dla całego

regionu (np. na osiach północ-południe lub wschód-zachód) . Należy rozważyć kwestię połączeń z odległymi wyspami i obszarami oddalonymi (w tym połączenia powietrzne).” (Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych);

- d) wśród działań opartych na współpracy zwraca się uwagę na „(...) [p]odniesienie wydajności całościowych rozwiązań w zakresie transportu towarowego i logistyki na Morzu Bałtyckim (...), zwiększanie roli Morza Bałtyckiego w systemach transportowych regionu (...), promowanie zrównoważonego transportu pasażerskiego i towarowego oraz ułatwianie przejścia na intermodalność.” (Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych);
 - e) „[w]spółpraca na rzecz bardziej inteligentnego transportu” poprzez opracowanie i wdrożenie konkretnych inicjatyw pilotażowych, które przyczyniłyby się do poprawy bezpieczeństwa, wydajności logistyki transportu towarowego, przejścia z drogowego transportu towarowego do transportu kolejowego i morskiego oraz minimalizacji oddziaływania transportu na środowisko w regionie (np. projekt zielonego korytarza prowadzącego z portów Szwecji, Danii i Niemiec do portów na Litwie i w Kaliningradzie; projekt „Easy Way” w regionie Morza Bałtyckiego⁴ ; projekt transportu ekologicznego ECOWILL oraz wspólne programy promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego). (Partner wiodący: Litwa i Szwecja; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia). PROJEKT PRZYSPIESZONY” (Projekty flagowe);
- 6) „Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego –podsumowanie w zakresie obszarów priorytetowych”, z której wynika, iż celowe są:
- a) usuwanie barier na jednolitym rynku oraz wdrażanie europejskiej przestrzeni transportu morskiego bez barier w regionie Morza Bałtyckiego (Usunięcie utrudnień dla rynku wewnętrznego w regionie Morza Bałtyckiego, w tym poprawa współpracy w dziedzinie cel i podatków) oraz
 - b) współpraca na rzecz bardziej inteligentnego transportu (Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych);
- 7) „Europa 2020 - strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”, z której wynika, iż:
- a) strategia obejmuje między innymi takie priorytety jak: rozwój zrównoważony (przez który należy rozumieć wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku

⁴ „Projekt „Easy Way”, wspierany poprzez program transeuropejskiej sieci transportowej i łączący 21 państw członkowskich, w tym kilka z regionu Morza Bałtyckiego, ma na celu współpracę na rzecz wprowadzenia inteligentnych systemów transportowych w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz przyspieszenie tego procesu. Korzystne dla projektu byłoby przystąpienie do niego w najbliższej przyszłości pozostałych krajów regionu, a mianowicie Łotwy, Estonii i Polski.”

i bardziej konkurencyjnej), jak również rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu (dążenie do wspierania gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną);

- b) wśród projektów przewodnich, które umożliwią postępy w ramach każdego z priorytetów tematycznych strategii znajdują się „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” (m.in. modernizacja transportu) oraz „Polityka przemysłowa w erze globalizacji” (m.in. wspieranie rozwoju silnej i zrównoważonej bazy przemysłowej);
- c) w ramach projektu „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” planuje się, że:
 - „[n]a poziomie UE Komisja podejmuje się (...)przedstawić wnioski legislacyjne dotyczące modernizacji sektora transportu i zmniejszenia jego udziału w emisji związków węgla, co przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności. Można to osiągnąć poprzez szereg działań, takich jak działania w zakresie infrastruktury (np. wczesne tworzenie infrastruktury sieci mobilności elektrycznej), inteligentne zarządzanie ruchem, lepsza logistyka, dalsze ograniczanie emisji CO2 pojazdów drogowych oraz w sektorze lotniczym i morskim, w tym opracowanie europejskiej inicjatywy ekologicznych samochodów mającej na celu promowanie nowych technologii obejmujących samochody z napędem elektrycznym i hybrydowym, łącząc w tym celu działalność badawczą, opracowanie wspólnych standardów i rozwój niezbędnej infrastruktury;”
 - „[n]a poziomie krajowym państwa członkowskie będą musiały (...) stworzyć inteligentne, zmodernizowane i w pełni wzajemnie połączone infrastruktury transportowe i energetyczne oraz korzystać z pełni potencjału technologii ICT;(…) (jak również – przyp. autor) zapewnić skoordynowaną realizację projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE, które będą miały ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego UE”;
- d) w ramach projektu „Polityka przemysłowa w erze globalizacji” planuje się, że „[n]a poziomie UE Komisja podejmuje się (...) zadbać o to, by sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłu w Unii skuteczny dostęp do jednolitego rynku i rynków międzynarodowych”.

W kontekście krajowym stanowi o tym treść dokumentów takich jak:

- 1) „Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju”, z której wynika, iż:
 - a) celem nr 1 jest wspieranie prorozwojowej alokacji zasobów w gospodarce, stworzenie warunków dla wzrostu oszczędności oraz podaży pracy

- i innowacji. Kierunkiem interwencji w jego ramach jest natomiast „[z]większenie udziału wydatków rozwojowych (m.in. na kształcenie, szkolenie, zdrowie, badania i rozwój oraz infrastrukturę) do 17,6% PKB od 2020 r. (...) Kontynuacja inwestycji infrastrukturalnych w tym zwłaszcza transportowych, w tym w transport drogowy, kolejowy i infrastrukturę telekomunikacyjną.”;
- b) celem nr 8 jest wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych. Kierunkiem interwencji w jego ramach jest natomiast „[w]prowadzenie rozwiązań prawno-organizacyjnych stymulujących rozwój miast. (...) Budowa efektywnych systemów transportu, z uwzględnieniem połączeń z najbliższym otoczeniem miasta.”;
- c) celem nr 9 jest zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego. Kierunkiem interwencji w jego ramach jest natomiast „[s]prawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego (...) Modernizacja, budowa i rozbudowa sieci lotnisk i infrastruktury nawigacyjnej, infrastruktury portowej oraz dróg wodnych śródlądowych w celu osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych. Rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do portów, zarówno od strony morza, jak i lądu (głównie drogi i koleje) oraz rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do lotnisk.”;
- 2) „Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo”, z której wynika, iż:
- a) „[n]ajważniejszym celem Polski w perspektywie do roku 2020 jest zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej. Działania powinny zatem być ukierunkowane na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów. Drugim wiodącym celem wiążącym się z poprawą dostępności terytorialnej jest stworzenie spójnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przewozy towarów i ludności przy użyciu różnych rodzajów transportu, z uwzględnieniem ekologicznych właściwości transportu szynowego i wodnego śródlądowego” (Cel II.7. Zwiększenie efektywności transportu);
- b) „[p]riorytetem w najbliższych dziesięciu latach będą inwestycje transportowe w sieci o znaczeniu krajowym dotyczące wszystkich gałęzi oraz na węzłach międzygałęziowych, służące poprawie dostępności wewnętrznej kraju i efektywnej wymianie gospodarczej, w tym pomiędzy największymi ośrodkami wzrostu gospodarczego oraz ośrodkami miejskimi (sieć metropolii) i w obrębie ich obszarów funkcjonalnych. Równocześnie realizowane będą inwestycje mające na celu usprawnienie dostępności

zewnątrznej z uwzględnieniem kluczowej roli sieci TEN-T w tworzeniu skutecznej polityki transportowej i spójnej sieci infrastruktury w Unii Europejskiej. (...) Planowana jest również integracja systemów transportowych – skomunikowanie transportu lotniczego z pozostałymi rodzajami transportu, a więc podniesienie intermodalności, w szczególności w ramach sieci TEN-T. Korzystne będzie stworzenie warunków rozwoju lotnisk na obszarach Polski Wschodniej. Lotniska te, przeważnie niewielkie, będą nastawione na obsługę pasażerów lokalnych oraz jako lotniska obsługujące ruch lotnictwa ogólnego/biznesowego, ruch państwowy i ratowniczy. Niezbędne jest także opracowanie i wdrożenie nowych procedur podnoszących przepustowość portów lotniczych. Polska sieć śródlądowych dróg wodnych nie tworzy jednolitego, zintegrowanego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo elementów. Podjęte zostaną prace w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego (szlaków żeglugowych oraz portów), które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych. Polska dysponuje obszarami morskimi o powierzchni odpowiadającej ponad 10% terytorium lądowego kraju i linią brzegową o długości 528 km. Prowadzona polityka morska ma na celu maksymalizację korzyści dla obywateli i gospodarki wynikających z wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz morskich zasobów ożywionych i mineralnych. Przewiduje się wsparcie dla rozwoju krajowego sektora morskiego m.in. w aspekcie możliwości żeglugi morskiej czy obsługi połączeń transoceanicznych. Potencjał gospodarczy polskich obszarów morskich będzie w przyszłości opierał się na rozwoju portów morskich, w szczególności tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście). W kontekście wzrostu obrotów portowych oraz potencjału przeładunkowo-składowego portów ważna jest budowa nowoczesnych terminali przeładunkowych oraz intermodalnych centrów logistycznych w samych portach i na ich zapleczu. Istotny będzie rozwój i modernizacja dostępu do portów i przystani morskich zarówno od strony morza, jak i lądu, w tym budowa głębokowodnych nabrzeży i torów podejściowych do portów oraz połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych. Ponadto ważnym czynnikiem rozwoju polskich obszarów morskich będzie turystyka morska. Z przestrzenią morską związane są również oczekiwania dotyczące dywersyfikacji dostaw surowców energetycznych, a także poszukiwanie i eksploatacja zasobów naturalnych” (II.7.2. Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych);

- 3) „Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”, z której wynika, iż:

- a) „[w] długookresowej perspektywie rozwojowej polskich dróg wodnych śródlądowych przewiduje się poniższe działania, podzielone na dwa etapy czasowe: (...) etap do 2020 r.: (...) przygotowanie i rozpoczęcie realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową; (...) etap do 2030 r.: kontynuacja realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową” (Transport wodny śródlądowy);
 - b) w długookresowej perspektywie rozwojowej polskich dróg wodnych śródlądowych, w etapie do roku 2030 przewiduje się między innymi przystosowanie połączenia wodnego śródlądowego Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności (Transport wodny śródlądowy);
 - c) planowany rozwój infrastruktury transportu wodnego śródlądowego będzie się odbywał poprzez rozbudowę infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, wraz z poprawą ich parametrów eksploatacyjnych w ramach poprawy dostępu do portów morskich;
 - d) wśród działań inwestycyjnych dotyczących rozwoju transportu morskiego wskazano na: „stworzenie kompatybilnych warunków na styku wody morskie - wody śródlądowe w celu wydłużenia dróg transportu wodnego poprzez lepsze wykorzystanie dróg śródlądowych jako dostępu od strony lądu” (Transport morski jako element zintegrowanego systemu transportowego);
 - e) zwiększenie znaczenia żeglugi morskiej w łańcuchu dostaw towarowych i przewozach pasażerskich będzie wyznaczane między innymi poprzez promowanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, jako formy transportu preferowanej przez Unię Europejską;
 - f) do rozwoju transportu intermodalnego w Polsce powinno się przyczynić między innymi zwiększenie możliwości rozwoju przewozów towarowych w transporcie wodnym śródlądowym i morskim bliskiego zasięgu (Transport intermodalny);
- 4) „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”, z której wynika, iż:
- a) „[t]ransport śródlądowy wodny, mimo iż w niewielkim stopniu wykorzystywany w Polsce, również narażony jest na konsekwencje zmian klimatu, ponieważ jest ściśle uzależniony od stanów wodnych rzek. Szczególnie narażony jest na wysokie stany wody – powodziowe oraz niskie stany – związane z suszami. W analizowanym okresie należy się liczyć ze wzrostem częstotliwości obu niekorzystnych zjawisk, a tym samym

z utrudnieniami w działaniach żeglugi śródlądowej. Transport morski, zyskuje na znaczeniu poprzez ciągły wzrost liczby przeładunków zarówno w dużych portach morskich jak i w mniejszych portach których także zaczyna rosnać przeładunek materiałów na inwestycje infrastrukturalne realizowane wzdłuż wybrzeża. Wyższe stany morza spowodują potrzebę przebudowy części infrastruktury niedostosowanej do nowych rzędnych poziomu morza, co morze mieć wpływ na poziom realizowanych przeładunków i ewentualny rozwój tych portów.” (Wpływ zmian klimatu na wrażliwe sektory i obszary do roku 2030 – Transport);

- b) „[w]iększości elementów systemu transportu, a zwłaszcza infrastruktura, narażona jest na bezpośrednie oddziaływanie czynników klimatycznych, funkcjonując w bezpośrednim kontakcie z czynnikami atmosferycznymi. Do podjęcia efektywnych działań adaptacyjnych i zapobiegawczych niezbędna jest prawidłowa ocena wrażliwości infrastruktury transportowej na czynniki klimatyczne będąca efektem analizy danych klimatycznych i pogodowych oraz ich wpływu na stan infrastruktury.” (...)

„kierunek działań 3.2 -zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu. Dzięki prowadzeniu działań w tym zakresie możliwe będzie ograniczenie sytuacji ekstremalnych w transporcie, wynikających ze zmian klimatu, a w konsekwencji zapewnienie płynności transportu dzięki planom reagowania w sytuacjach kryzysowych.” (...)

Działanie priorytetowe w tym zakresie zostało określone w następujący sposób: „Przeгляд lub stworzenie działań i planów opracowanych na potrzeby utrzymania przejezdności tras komunikacyjnych lub zmiany tras i stosowania zastępczych środków transportowych.” (Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu);

- 5) „Strategia rozwoju portów morskich do 2015”, z której wynika, iż:

- a) „[c]el główny: Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno – gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej. Przez poprawę konkurencyjności polskich portów morskich rozumie się zwiększenie oraz dywersyfikację struktur przeładunków w portach, wzrost liczby przedsiębiorców działających na terenie portów, zwiększenie liczby połączeń żeglugowych z innymi portami oraz usprawnienie dostępności do portów. Przez wzrost udziału portów w rozwoju społeczno – gospodarczym kraju rozumie się zwiększenie wartości dodanej jaką porty wnoszą do gospodarki narodowej, usprawnienie krajowej sieci transportowej oraz zwiększenie wpływu portów na zrównoważony rozwój transportu w kraju. Natomiast zwiększenie strumieni ładunkowych przepływających przez polskie porty morskie

- przyczyni się do podniesienia rangi portów w międzynarodowej sieci transportowej” (Cel główny i priorytety strategii);
- b) port morski w Elblągu został uznany za ważniejszy port regionalny (Diagnoza obecnego stanu polskich portów morskich);
 - c) wśród mocnych stron w ramach analizy SWOT portów regionalnych wskazano na korzystne położenie portów regionalnych ze względu na możliwość rozwoju turystyki morskiej. Wśród słabych stron wskazano na ograniczoną dostępność transportową od strony lądu i morza. Jako szansę wymieniono rozwój ruchu turystycznego oraz żeglugi bliskiego zasięgu, żeglugi pasażerskiej morskiej, śródlądowej oraz zalewowej. Wśród zagrożeń wymieniono uzależnienie rozwoju portów od stosunków z krajami sąsiednimi;
- 6) „Strategia gospodarki wodnej”, z której wynika, iż:
- a) „[w] Białej Księdze Europejskiej Polityki Transportowej (White Paper European Transport Policy for 2010), żegluga śródlądowa została uznana za proekologiczną gałąź transportu, wymagającą szczególnej troski i wsparcia. W Europejskim Porozumieniu na temat wielkich dróg żeglownych o międzynarodowym znaczeniu (AGN), zaproponowano sieć międzynarodowych dróg wodnych, z których trzy przebiegają przez terytorium Polski: E-70 z Niemiec do Obwodu Kaliningradzkiego przez Wartę- Noteć- Wisłę- Zalew Wiślany; E-40 z Gdańska do Morza Czarnego przez Wisłę i Bug oraz E-30 z Ostrawy do Szczecina przez Odrę. Porozumienia tego Polska nie podpisała, co wiąże się ze stagnacją w dziedzinie rozwoju dróg wodnych.” (Międzynarodowe uwarunkowania gospodarki wodnej);
 - b) „[z]aległości w utrzymywaniu i rozbudowie śródlądowych dróg wodnych, a także rozproszenie kompetencji sprawiają, że Polska nie posiada zwartego systemu transportu wodnego. Nie wykorzystujemy szansy dla rozwoju żeglugi towarowej, a także żeglugi turystycznej (pasażerskiej), pomimo istniejących dogodnych połączeń pomiędzy krajowymi, a także międzynarodowymi drogami wodnymi. Podpisanie przez Polskę europejskiego Porozumienia AGN stworzyłoby podstawę prawną dla projektowania i realizacji programu rozwoju dróg wodnych w oparciu o fundusze europejskie, a także kapitał prywatny.” (Ocena stanu gospodarki wodnej);
- 7) „Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej”, z której wynika, iż:
- a) wśród ważnych interesów narodowych Polski wymieniono między innymi zagwarantowanie trwałego i zrównoważonego rozwoju cywilizacyjnego

oraz gospodarczego kraju oraz stworzenie warunków do wzrostu dobrobytu społeczeństwa;

- b) w zakresie bezpieczeństwa społecznego Państwo powinno zapewnić szybką i odczuwalną poprawę jakości życia obywateli. Realizacja tego zadania wymaga prowadzenia aktywnej polityki społecznej poprzez radykalne ograniczanie sfery ubóstwa i zmniejszanie obszarów wykluczenia społecznego, w tym zmniejszenie bezrobocia, wzrost dochodów (Bezpieczeństwo społeczne – praca i polityka społeczna);
- c) jednym z zadań zapewnienia bezpieczeństwa społecznego jest tworzenie warunków pozwalających na rozwój szeroko rozumianej bazy sportowej oraz zapewnienie dostępu do niej jak najszerszym kręgom społeczeństwa (Bezpieczeństwo społeczne – aktywne i sprawne społeczeństwo);
- d) istotny jest rozwój krajowego sektora transportu poprzez „modernizację infrastruktury portowej poprawiającej dostęp do portów i jakość żeglugi; tworzenie lądowo-morskich łańcuchów transportowych, m.in. dla obsługi transportu intermodalnego”. Niezbędne jest też integrowanie polskiej sieci transportowej, z infrastrukturą UE oraz infrastrukturą ogólnoeuropejską (Bezpieczeństwo ekonomiczne – infrastruktura transportowa i łączności);
- e) „[k]luczowymi elementami dla gospodarki morskiej są żegluga i porty morskie. W zakresie rozwoju żeglugi morskiej najważniejsze zadanie stanowi wzrost konkurencyjności floty transportowej. Jego realizacja nastąpi poprzez odnowę i rozbudowę tonażu oraz stworzenie warunków dla działania armatorów, porównywalnych z warunkami obowiązującymi w Unii Europejskiej.(...) W zakresie rozwoju portów morskich naczelnym zadaniem jest wzmocnienie ich roli w łańcuchu lądowo-transportowym, przede wszystkim w drodze modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej i infrastruktury poprawiającej dostęp do portów od strony lądu i morza oraz wdrożenia standardów unijnych w zakresie zarządzania i eksploatacji portów. Działania te umożliwią integrację systemu transportowego kraju oraz powiązanie go z europejskim systemem transportowym. (...)” (Gospodarka morska);
- f) podsystemem wykonawczym bezpieczeństwa narodowego jest między innymi transport. Budowa nowoczesnego systemu transportowego, w tym modernizacja śródlądowych dróg wodnych stanowi jedną z kluczowych dziedzin w systemie przygotowań obronnych oraz reagowania kryzysowego państwa. „Rozbudowa sieci transportowych oddziaływać będzie na poprawę warunków przemieszczania się osób i sprzętu, niezbędnych do podejmowania działań w ramach funkcjonowania systemu bezpieczeństwa narodowego. Przyczyni się również do zapewnienia potrzeb bytowych ludności, w tym do możliwości jej ewakuacji, a także stanie się istotnym elementem wsparcia

- Sił Zbrojnych RP i wojsk sojuszniczych w przypadku kryzysu lub konfliktu zbrojnego.” (Transport);
- g) zwiększenie bezpieczeństwa państwa poprzez zwiększanie konkurencyjności gospodarki regionów, zwiększenie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej kraju poprzez stymulowanie aktywności gospodarczej, zwłaszcza regionów wschodnich (Rozwój regionalny);
- 8) „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”, z której wynika, iż:
- a) Elbląg sanowi ośrodek pełniący funkcję regionalną. Ośrodki regionalne stanowią zaś ważny element równoważenia rozwoju kraju (Typologia obszarów funkcjonalnych);
- b) istotna jest „(...) poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych (...) poprzez zapewnienie zbieżności priorytetów inwestycyjnych w transporcie zawartych w krajowych średnio- i długookresowych dokumentach strategicznych oraz unijnych wytycznych w sprawie Trans-Europejskiej Sieci Transportowej. Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. W kontekście zapewniania spójności pomiędzy Polską Centralną a Polską Zachodnią, Pomorzem Środkowym i Polską Wschodnią duże znacznie będzie miała rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących najważniejsze ośrodki miejskie położone w większej odległości od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju z miastami policentrycznej sieci metropolii.” (Kierunki działań w zakresie Celu 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej);
- c) „[d]la pełnego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski, dostępności miast, portów morskich oraz obszarów oddalonych od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju istotne znaczenie będą miały rozwiązania wzmacniające integrację polskiego systemu transportowo-komunikacyjnego w ramach europejskiej sieci TEN-T zarówno w układzie wertykalnym, jak i horyzontalnym. (...)Modernizacja infrastruktury i zwiększenie dostępu do portów morskich (terminali) wpłynie na polepszenie dostępności przestrzennej najważniejszych miast portowych i całego obszaru Morza Bałtyckiego.” (Poprawa dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej);
- 9) „Program operacyjny infrastruktura i środowisko 2014-2020”, z którego wynika, iż jednym z wyróżnionych projektów w zakresie transportu morskiego i śródlądowego jest między innymi przebudowa wejścia do Portu w Elblągu.

Zwraca się w nim także uwagę, że „[r]ealizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego większego wykorzystania przyjaznego środowiska transportu w przewozie towarów, poprzez stworzenie spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych o wysokich parametrach, poprawę konkurencyjności portów morskich i transportu intermodalnego, a dodatkowo przyczyni się do stworzenia spójnej, jednolitej sieci transportowej TEN-T obejmującej obszar całego kraju. (...) Zwiększeniu konkurencyjności polskich portów morskich służyć będą projekty na rzecz poprawy infrastruktury dostępu do portów, infrastruktury portowej i nabrzeżowej. Inwestycje dotyczące infrastruktury dostępu od strony morza będą obejmowały modernizację wejść do portów, modernizację i pogłębienie torów wodnych wraz z umocnieniami brzegowymi, torów podejściowych, falochronów osłonowych umożliwiających bezpieczne wejście do portów większych niż dotychczas statków, w tym największych jakie mogą wejść na Bałtyk. Inwestycje dotyczące infrastruktury portowej, służące zwiększeniu zakresu świadczonych usług oraz szybkości obsługi, będą obejmować budowę i modernizację nabrzeży i pirsów, budowę i modernizację terminali promowych, pogłębienie basenów portowych, torów wodnych i przebudowę obrotnic portowych, rozbudowę i modernizację wewnętrznej sieci drogowej i kolejowej w portach. (...)Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe W sektorze intermodalnym beneficjentami będą operatorzy terminali intermodalnych i przedsiębiorcy świadczący lub zamierzający świadczyć działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego oraz podmioty zajmujące się wynajmowaniem/leasingiem taboru kolejowego, a także Zarządy Portów Morskich. W przypadku transportu wodnego śródlądowego beneficjentami będą organy administracji właściwe w sprawach gospodarowania wodami oraz żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, a morskiego - zarządy portów: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg oraz ww. miasta portowe (jednostki samorządu terytorialnego), urzędy morskie, służby ratownictwa morskiego oraz zarządcy kolejowej lub drogowej infrastruktury dostępu do portów morskich.” (Transport intermodalny, inwestycja w transport morski i śródlądowy - priorytet inwestycyjny 7.3);

- 10) „Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce”, z którego wynika, iż
 - a) przedsięwzięciem o znaczeniu międzynarodowym jest „[r]ewitalizacja międzynarodowej drogi E-70. Droga ta obejmuje rzekę Odrę z Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Wisłą, Nogatem, Szkarpawą oraz Zalewem Wiślanym. Na zachodzie poprzez drogi śródlądowe połączona jest z Holandią i Niemcami, na wschodzie - z Obwodem Kaliningradzkim, Litwą po Kłajpedę”;

- b) zobowiązaniami wynikającymi z członkostwa w Unii Europejskiej są między innymi tworzenie sieci dróg wodnych dla transportu kombinowanego oraz rozwój shortseashipping (wykorzystanie floty śródlądowej także do morskiej żeglugi przybrzeżnej);
- c) w Polsce panują sprzyjające warunki do rozwoju turystyki wodnej. Rozwój infrastruktury dla turystyki wodnej wpływa pozytywnie na rozwój gospodarczy regionu.

III. Priorytety oraz kierunki interwencji w zakresie terytorialnym, w tym w ujęciu wojewódzkim

Realizacja celów Programu wymaga podjęcia określonych działań inwestycyjnych. Priorytetowe znaczenie ma realizacja zadań polegających na:

- 1) budowie kanału żeglownego (przekopu) przez Mierzeję Wiślaną wraz z infrastrukturą towarzyszącą w lokalizacji Nowy Świat;
- 2) budowie toru wodnego od ujścia Zatoki Elbląskiej do kanału (przekopu) w lokalizacji Nowy Świat;
- 3) pogłębieniu kotwiczowiska na Zalewie Wiślanym - okolice Osłonki;
- 4) pogłębieniu torów wodnych na rzece Elbląg;
- 5) regulacji rzeki Elbląg - na odcinku ujścia na wysokości m. Nowakowo.

Realizacja pierwszych trzech przedsięwzięć stanowi bezpośrednią realizację zadań ustawowych administracji morskiej. Pozostałe zadania stanowią zaś warunek konieczny dla wdrożenia celów związanych z tymi zadaniami ustawowymi.

Wskazane priorytety stanowią o kierunkach, w których konieczne jest pojęcie interwencji przez podmioty zaangażowane we wdrażanie i realizację Programu. Z uwagi na lokalizację bądź planowane położenie wspomnianej infrastruktury działania będą podejmowane na obszarze województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

IV. 4) Sposób monitorowania i oceny stopnia osiągnięcia celu głównego i celów szczegółowych

Dokonując rodzajowego podziału celów Programu należy wyróżnić cele związane z:

- a) rozwojem infrastruktury transportowej;
- b) rozwojem obszaru Zalewu Wiślanego ze szczególnym uwzględnieniem Elbląga;
- c) problematyką bezpieczeństwa.

W zakresie rozwoju infrastruktury transportowej należy wskazać, iż obecnie brak jest suwerennej drogi wodnej - tj. bez konieczności wpływania na akweny uznawane przez Federację Rosyjską za wewnętrzne wody morskie - umożliwiającej swobodny

i całoroczny dostęp statków morskich wszystkich bander do portu w Elblągu. Nie istnieje także infrastruktura, przy wykorzystaniu której transport morski mógłby stać się alternatywą (w sensie samego przemieszczania towarów, ekonomicznym, czy ekologicznym) dla transportu drogowego między obszarami Zalewu Wiślanego a Zatoki Puckiej, czy też portami leżącymi na terytorium Unii Europejskiej (tj. portem Elbląg a portami w Gdańsku, Gdyni, Kłajpedzie, Windawie, Rydze, Tallinie, Kilonii, Lubece i Rostoku) jak i poza nim (tj. portem Elbląg, a portami w Kaliningradzie i Sankt Petersburgu). W konsekwencji transport między wspomnianymi obszarami nie ma charakteru intermodalnego, co przy rosnącym obciążeniu istniejącej infrastruktury drogowej ma wpływ na jego efektywność. Cele Programu zmierzają do usunięcia wskazanych barier i ograniczeń. Miernikiem rezultatu będzie zatem stworzenie wspomnianej infrastruktury.

W zakresie rozwoju obszaru Zalewu Wiślanego ze szczególnym uwzględnieniem Elbląga należy wskazać, iż cele Programu powiązane są z rynkiem pracy oraz sektorami przemysłu, logistyki, usług turystycznych i okołoturystycznych. Ich stan ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju regionu. Miernikiem rezultatu będzie zatem porównanie stanu jaki istniałby po upływie 5 lat po zakończeniu realizacji Programu gdyby żadne z wchodzących w jego skład działań nie zostały zrealizowane, ze stanem istniejącym po upływie tego okresu. W jego ramach oprócz zestawienia stanu jaki istniałby gdyby Program nie był realizowany ze stanem po jego wykonaniu zasadnicze znaczenie będzie miało także porównanie przyszłej dynamiki wzrosty wybranych sektorów gospodarki i wynikających z tego korzyści w perspektywie do roku 2045. Będzie ono polegało w szczególności na zestawieniu ze sobą:

- przyrostu funkcji przeładunkowo - transportowej w sektorze logistyki;
- ilości ładunków transportowanych za pośrednictwem transportu drogowego oraz wodnego;
- czasu przepływu;
- kosztów finansowych związanych z czasem przepływu;
- przyrostu liczby pasażerów w ruchu pasażerski przez Zalew Wiślany;
- przyrostu liczby miejsc pracy za szczególnym uwzględnieniem sektora transportu morskiego, logistycznego, przemysłowego i turystycznego.

W kontekście problematyki bezpieczeństwa należy zaś przyjąć, iż brak jest infrastruktury, która umożliwiłaby suwerenne podejmowanie działań ewakuacyjnych lub zapewnienie zaopatrzenia na wypadek zaistnienia stanów nadzwyczajnych drogą wodną między obszarami Zalewu Wiślanego i Morza Bałtyckiego, jak również północno-wschodniej Polski. Stanowi to barierę dla efektywnego zarządzania kryzysowego i wielowariantowego planowania dróg

ewakuacji lub do dostawy sił i środków. Miernikiem rezultatu będzie zatem stworzenie infrastruktury umożliwiającej wykorzystanie w tym celu dróg wodnych i środków transportu morskiego.

Specyfika celów Programu powoduje, iż jego ewaluacja powinna odbyć się po zakończeniu jego realizacji. W stosunku do celów związanych z rozwojem transportu i bezpieczeństwem należy dokonać jej w przeciągu roku od wykonania Programu. Z uwagi na okoliczność, iż osiągnięcie celów związanych z rozwojem obszaru Zalewu Wiślanego ze szczególnym uwzględnieniem Elbląga uzależnione jest od wykonania objętej Programem infrastruktury, a działania świadczące o ich realizacji wystąpią dopiero po zakończeniu realizacji Programu konieczne jest przesunięcie oceny stopnia realizacji tego rodzaju celów i korzyści ekonomicznych płynących ze składających się na Program działań. Zostanie ona dokonana po upływie 5 lat do zakończenia realizacji Programu.

Monitoring i ocena realizacji działań stanowiących Program w trakcie jego trwania będzie prowadzona na zasadach określonych w podstawowych założeniach systemu jego realizacji.

V. 5) Plan finansowy

Podstawą Programu jest art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 885 z późn. zm.). Plan finansowy oraz harmonogram planowanych działań przedstawia poniższa tabela:

Tabela nr 1 - Harmonogram realizacji Programu- Nowy Świat – ceny zmienne [mln zł]

Harmonogram realizacji projektu - ceny zmienne mln zł - Nowy Świat	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Suma
koszty projektowania	3,15	3,22	12,43	12,71					31,51
koszty nadzoru					4,11	4,20	4,29	4,38	16,98
koszty prowadzenia inwestycji (JRP)	0,52	0,54	0,55	0,56	1,07	1,09	1,12	1,14	6,59
koszty wykupu gruntów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
koszty odszkodowań i opłat za przedwczesny wyręb drzewostanu w okresie inwestycji (wycinka drzew)- Nowy Świat				12,48					12,48
koszty kompensacji przyrodniczej -Nowy Świat				0,56	1,47	1,50	1,53		5,07
koszty monitoringu działań kompensacyjnych								0,61	0,61
Tor wodny od strony morza				2,63	2,68	2,74	2,80	2,86	13,71
Tory wodne na Zalewie Wiślanym					103,74	106,00	108,26		318,00
Falochrony					36,30	37,09	37,88		111,26
Przekop					12,60	12,87	13,14		38,61
Obudowa kanału					29,36	30,00	30,64		90,00
Stanowiska postojowe w awanporcie					0,00	0,00	2,53		2,53
Stanowiska postojowe w Zalewie					0,00	0,00	5,05		5,05
Śluza konstrukcja hydrotechniczna					14,92	15,25	15,57		45,74
Obiekty kubaturowe – towarzyszące					0,22	0,23	0,23		0,68
Most estakadowy lub zwodzony					0,00	15,53	15,86	16,19	47,58
Rezerwa inwestycyjna (Droga wodna)	0,37	0,38	1,30	2,89	20,65	22,65	23,89	2,52	74,64

Harmonogram realizacji projektu - ceny zmienne mln zł - Nowy Świat	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Suma
Razem Projekt Budowa drogi wodnej	4,04	4,13	14,28	31,83	227,12	249,14	262,78	27,70	821,03
pogłębienie torów wodnych na rzece Elbląg do głębokości ok 5 m , szerokość 40mb, ok 6 km						7,54	7,70	7,86	23,09
regulacja rzeki Elbląg - na odcinku ujścia Nowakowo (promienie skrzytu)						7,83	7,99	8,16	23,98
koszty projektowania			1,51	1,54					3,05
koszty nadzoru						0,46	0,47	0,48	1,41
koszty prowadzenie inwestycji (JRP)						0,15	0,16	0,16	0,47
rezerwa inwestycyjna (pogłębienie i regulacja)			0,15	0,15	0,00	1,60	1,63	1,67	5,20
Razem Projekt regulacja i pogłębienie	0,00	0,00	1,66	1,70	0,00	17,58	17,95	18,32	57,21
Razem Program	4,04	4,13	15,94	33,53	227,12	266,72	280,73	46,02	878,24

źródło: obliczenia własne

Koszty realizacji Programu są zostaną pokryte w całości ze środków budżetu państwa.

VI. 6) Podstawowe założenia systemu realizacji

Wykonawcą Programu będzie Urząd Morski w Gdyni. Działania zmierzające do jego realizacji będą podejmowane przede wszystkim przez Wydział Techniczno-Inwestycyjny (Pion techniczny) kierowany przez Zastępcę Dyrektora do spraw Technicznych, do którego zadań należy między innymi nadzorowanie działań inwestycyjnych. Działania te w ramach wyznaczonych przez Zastępcę Dyrektora do spraw Technicznych będą wspierane przez Wydział Finansowo-Księgowy (Pion finansowo-administracyjny), Wydział Prawno-Organizacyjny, Wydział Zamówień Publicznych (oba Pion ogólny) oraz ekspertów zewnętrznych. Nad całością realizacji inwestycji czuwać będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, który kieruje pracą Urzędu oraz nadzoruje i koordynuje całokształt jego działalności. Na poziomie centralnym realizacja Programu będzie nadzorowana przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, działającego poprzez podległe mu komórki organizacyjne, jako naczelny organ administracji morskiej.

Zadania organów administracji morskiej zostały określone między innymi w art. 42 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. 2013 r. poz. 934 z późn. zm.). Należy do nich w szczególności budowa i utrzymywanie obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich. Organami administracji morskiej są minister właściwy do spraw gospodarki morskiej - jako naczelny organ administracji morskiej - oraz dyrektorzy urzędów morskich - jako terenowe organy administracji morskiej. Dyrektorzy urzędów morskich swe kompetencje przy pomocy urzędów morskich.

Urząd Morski w Gdyni realizuje swe zadania także na podstawie zarządzenia nr 13 Ministra Infrastruktury z dnia 21 marca 2011 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Morskiemu w Szczecinie (Dz. Urz. MI, Nr 3, poz. 17) oraz w oparciu o regulamin organizacyjny Urzędu Morskiego w Gdyni wprowadzony w życie z dniem 15 lipca 2011 r. na mocy zarządzenia wewnętrznego nr 17 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 8 lipca 2011 r.. Terytorialny zakres działania jego dyrektora obejmuje zaś morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączną strefę ekonomiczną, morskie porty i przystanie oraz pas techniczny od wschodniej granicy Państwa do południka 17°40'30" długości geograficznej wschodniej (§ 2 ust.1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib

oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich - Dz. U. nr 98, poz. 438 z późn. zm.). Działania składające się na niniejszy Program zostaną zlokalizowane w obrębie terytorialnego zakresu działania Urzędu Morskiego w Gdyni.

Zakres interwencji, których wykonanie stanowić będzie o realizacji Programu (wraz z perspektywą w jakiej mają zostać podjęte) został określony w harmonogramie realizacji Programu.

W ramach Programu stworzony zostanie system monitorowania wdrażania Programu i jego składowych polegający na systematycznym gromadzeniu danych finansowych i rzeczowych. Narzędzie to pozwoli Wykonawcy Programu oraz nadzorującemu jego zachowania ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej na wczesną identyfikację potencjalnych zagrożeń i podjęcie działań zaradczych. Podstawowymi instrumentami monitorowania będą nadzór Wykonawcy nad realizacją składających się na Program zadań, weryfikacje harmonogramu rzeczowo-finansowego, sprawozdawczość oraz ministerialny nadzór nad działaniami Wykonawcy.

Nadzór Wykonawcy Programu ułatwi efektywne realizowanie inwestycji, przy jednoczesnej neutralizacji wpływu istniejących ograniczeń i ryzyka. W jego ramach opracowany zostanie i będzie podlegał aktualizacji harmonogram rzeczowo-finansowy, który ułatwi zarządzanie kosztami i odbiorami wykonanych prac. Będzie on uwzględniał problematykę realizacji Programu, jak i poszczególnych zadań inwestycyjnych. Wykonawca na bieżąco będzie zbierał i analizował informacje na temat realizacji Programu i poszczególnych zadań. Będą one podstawą do tworzenia sprawozdań z ich realizacji. Sprawozdania z realizacji zadań inwestycyjnych będą sporządzane co najmniej raz w roku i będą one obejmować w szczególności:

- a) opis stanu zaawansowania prac wraz z informacją o trudnościach, zidentyfikowanych zagrożeniach oraz działaniach prewencyjnych lub naprawczych;
- b) informacje dotyczące realizacji harmonogramu rzeczowo-finansowego potwierdzone odpowiednimi dokumentami;
- c) raporty finansowe wydatkowania środków budżetowych, potwierdzone dokumentami finansowymi.

Dane pozyskiwane w procesie monitorowania stanowić będą informacje umożliwiające podejmowanie decyzji korygujących przebieg procesów inwestycyjnych. Sporządzone przez Wykonawcę sprawozdania stanowić będą

jednocześnie podstawę do podejmowania działań nadzorczych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

W uzasadnionych przypadkach Program może ulec aktualizacji. Może ona polegać w szczególności na weryfikacji zakresów rzeczowych zadań inwestycyjnych i wynikających z tego kosztów. Powinny one uwzględniać czynniki ryzyka ze znaczącym wzrostem cen na materiały budowlane, cen usług, koniecznością przeprowadzania prac nieuwzględnionych na etapie planowania, jak również skutki realizacji kolejnych faz projektu (np.: okres trwania procedur przetargowych lub podpisywania umów z wykonawcami). Informacje o konieczności dokonania aktualizacji Programu Wykonawca przekaze ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej niezwłocznie po potwierdzeniu informacji uzasadniających jej dokonanie. Informacje o celowości dokonania aktualizacji Programu Wykonawca przekaze ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej w trakcie przygotowywania projektu budżetu na kolejny rok.

□