

Raport ewaluacyjny
Programu wieloletniego
„Budowa drogi wodnej łączącej
Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”

Gdynia, maj 2014 r.

SPIS TREŚCI

1	Wstęp	3
2	Charakterystyka problemów leżących u podstaw tworzenia Programu:	4
2.1	Uwarunkowania historyczne	4
2.2	Wymiar społeczno-ekonomiczny	16
3	Charakterystyka programowanej interwencji	27
4	Dobór lokalizacji inwestycji oraz ocena dopuszczalności realizacji planowanych działań w kontekście uwarunkowań środowiskowych i technicznych	33
4.1	Porównanie wariantów lokalizacyjnych Programu – pod względem środowiskowym	40
4.2	Porównanie wariantów lokalizacyjnych Programu – pod względem technicznym	54
4.2.1	Stan istniejący Zalewu Wiślanego	54
4.2.2	Główny tor wodny – stan aktualny	55
4.2.3	Parametry projektowanego toru wodnego	56
4.2.4	Rozwiązania techniczne dla kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną	59
5	Analiza kosztów i spodziewanych korzyści, jakie mogą powstać w wyniku realizacji Programu	63
5.1	Koszty realizacji Programu	65
5.1.1	Nakłady inwestycyjne	65
5.1.2	Koszty operacyjne	72
5.1.3	Przychody finansowe generowane przez projekt	77
5.1.4	Koszty środowiskowe	77
5.2	Korzyści, jakie mogą powstać w wyniku realizacji Programu	95
5.2.1	Korzyści i oszczędności z tytułu rozwoju transportu wodnego	96
5.2.2	Korzyści z rozwoju sektora przemysłu i logistyki	108
5.2.3	Korzyści i oszczędności z tytułu wzrostu/utrzymania liczby miejsc pracy	111
5.2.4	Korzyści wynikające z rozwoju sektora turystyki	116
5.3	Wyniki analizy społeczno-ekonomicznej	121
5.3.1	Przeliczenie cen rynkowych na ceny kalkulacyjne	122
5.3.2	Korekty w zakresie efektów fiskalnych	123
5.4	Zestawienie kosztów i korzyści Programu	123
5.5	Analiza wrażliwości	127
6	Ocena prawidłowości sformułowania programu oraz adekwatności jego celów w stosunku do problemów, które mają zostać usunięte w wyniku jego realizacji i możliwości osiągnięcia korzyści z tego tytułu	128
7	Bibliografia	143
8	Załącznik nr 1 – Analiza dokumentów o charakterze strategicznym	150

1 Wstęp

W kwietniu 2014 roku sporządzono projekt programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” – zwany dalej Programem albo Programem wieloletnim. W jego ramach sformułowano cele Programu, priorytety oraz kierunki interwencji w zakresie terytorialnym, sposób monitorowania i oceny stopnia osiągania przyjętych celów, plan finansowy oraz podstawowe założenia systemu realizacji. Ponadto zdefiniowane cele poddano analizie z punktu widzenia zgodności z obowiązującymi dokumentami o charakterze strategicznym. Ocena prawidłowości przyjętych założeń wymaga jednak dokonania ich weryfikacji, w ramach której projektowane działania zostaną rozważone przy uwzględnieniu złożoności przyczyn leżących u podstaw tworzenia Programu oraz skutków jego realizacji. Wielopłaszczyznowa ocena przyjętych rozwiązań wymaga sporządzenia raportu ewaluacyjnego *ex ante*, w którym oprócz ustalenia, czy problemy, których istnienie było bodźcem do opracowania Programu są rzeczywiste, rozważona zostanie przede wszystkim adekwatność:

- a) celów programu względem zidentyfikowanych problemów;
- b) celów z punktu widzenia przewidywanych korzyści płynących z realizacji programu;
- c) planowanych działań w stosunku do wyznaczonych celów;
- d) kosztów realizacji programu w kontekście przewidywanych korzyści płynących z realizacji programu.

Oceniona zostanie także zgodność programowanych działań z dokumentami o charakterze strategicznym oraz innymi zamierzeniami o charakterze pokrewnym. W ramach podjętej analizy uwzględnione zostaną aspekty społeczne, ekonomiczne i środowiskowe.

Wnioski wynikające z niniejszego raportu powinny zostać uwzględnione w tekście Programu. Należy jednak zwrócić uwagę, iż konieczna może okazać się ponowna ich weryfikacja po przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Programu wieloletniego.

Projektowany Program formalnie nie stanowi kontynuacji podejmowanych uprzednio wysiłków w celu wykonania zamierzeń inwestycyjnych zbieżnych z przedmiotem Programu. Zaliczyć do nich należy ustanowienie programu wieloletniego na lata 2008-2013 pn.: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” (uchwała Rady Ministrów nr 276/2007 z dnia 13 listopada 2007 r.) oraz projekty jego aktualizacji umożliwiające dążenie do realizacji zdefiniowanych w nim celów poza przyjętym horyzontem czasowym. Wspomniany program wieloletni nie został jednak wykonany. Ponadto z uwagi na upływ okresu, w którym miało to nastąpić nie jest obecnie możliwa realizacja przyjętych i składających się nań zamierzeń. W konsekwencji z uwagi

na niepodjęcie planowanych interwencji nie zostały usunięte problemy leżące u podstaw ustanowienia wygasłego programu. Analizowany Program wieloletni stanowić ma zaś nowe ramy finansowe i prawne dla podjęcia działań, za pomocą których usunięta zostanie zasadnicza bariera w rozwoju rejonu Zalewu Wiślanego polegająca na nieistnieniu możliwości swobodnej żeglugi statków morskich wszystkich bander pomiędzy częścią akwenu tegoż Zalewu leżącą w granicach Rzeczypospolitej Polskiej a otwartym Morzem Bałtyckim (w tym między portem morskim Elbląg a innymi portami morskimi Unii Europejskiej, czy poszczególnymi częściami morskich wód wewnętrznych RP).

Niniejsza analiza została oparta na podstawie danych dostępnych w kwietniu 2014 r.

2 Charakterystyka problemów leżących u podstaw tworzenia Programu:

Wedle Programu brak suwerennego połączenia między polską częścią Zalewu Wiślanego (poza granicami RP zwany Zalewem Kaliningradzkim) stanowi zasadniczy czynnik ograniczający możliwość swobodnego rozwoju na obszarze gmin sąsiadujących bezpośrednio lub pośrednio z Zalewem Wiślanym. Jego realizacja otworzy nowe możliwości dla rozwoju regionu oraz wzmocni podejmowane dotąd wysiłki w celu jego aktywizacji, jak również ułatwi wykorzystanie istniejącego potencjału gospodarczego.

2.1 Uwarunkowania historyczne

Weryfikacja diagnozy postawionej w Programie wieloletnim wymaga rozważenia, jaką rolę odgrywał on w ujęciu historycznym. W tym kontekście należy przyjąć, iż Elbląg należy do najstarszych miast regionu północnej Polski. Został założony w 1237 roku, a prawa miejskie uzyskał już 1246 roku. Dzięki dogodnemu położeniu przez pierwsze 70 lat Elbląg był najważniejszym ośrodkiem życia miejskiego, jedynym portem morskim oraz podstawową bazą militarną organizującego się państwa krzyżackiego. Podstawą rozwoju miasta był handel morski, który powodował napływ nie tylko towarów, ale i osadników z różnych krajów. W Elblągu osiedlali się Niemcy z Saksonii, Westfalii czy Lubeki, Holendrzy, Anglicy, Francuzi i Szkoci. Miasto żywo uczestniczyło w życiu Hanzy. Od końca XIV wieku Elbląg stopniowo tracił znaczenie na rzecz Gdańska, który później zmonopolizował handel polskim zbożem. Do osłabienia pozycji miasta przyczyniła się także przyroda. Przejścia morskie przez Mierzeję Wiślaną stopniowo się zamulały, co uniemożliwiało coraz większym statkom wpłynięcie do portu. Na początku XIX wieku miasto zostało zdegradowane do roli portu

rzecznego w lokalnym handlu. Elbląg szukał nowych dróg rozwoju gospodarczego i powoli zaczął przeradzać się w ośrodek przemysłowy, administracyjny i wojskowy. Już w II poł. XIX wieku obok Szczecina, a przed Gdańskiem i Królewcem, był silnym pruskim ośrodkiem przemysłu metalowego. Lata pomiędzy rokiem 1877 a 1918 były okresem największego rozwoju gospodarczego. Był on głównie spowodowany prężną działalnością Stoczni Schichaua. W okresie tym miasto przekształcało się z miasta handlowego w miasto przemysłowe. Początek przemian gospodarczych był już widoczny na początku XIX w., kiedy to powstawały zakłady tytoniowe, przetwórstwa rolno – spożywczego, tekstylne, mydlarnie, olejarnie, krochmalnie. Jednak główną rolę w rozwoju miasta odegrała wcześniej wspomniana Stocznia Schichaua. Na początku swojej działalności, jeszcze w czasie kiedy funkcjonowała ona pod nazwą Zakładów mechanicznych Ferdynanda Schichaua, główna produkcja opierała się na maszynach parowych przeznaczonych dla cukrowni, pogłębiarkach oraz urządzeniach irygacyjnych. W miarę rozwoju produkcja została oparta o budowę lokomotyw oraz statków o żelaznych kadłubach. W późniejszym okresie Stocznia Schichaua stała się dostawcą łodzi torpedowych dla niemieckiej marynarki wojennej. W tym właśnie okresie zakłady Schichaua stały się zakładami o znaczeniu europejskim. Jednak brak możliwości wyprowadzania na morze dużych jednostek spowodował przeniesienie części produkcji do Gdańska. W okresie 1855 – 1945 we wszystkich zakładach okrętowych Schichau wyprodukowano 1634 statki. Dodatkowo zakłady Schichaua zajmowały się produkcją lokomotyw parowych, których w okresie pomiędzy 1860 a 1923 r. zostało wyprodukowanych 3 tysiące. Do rozwoju Elbląga przyczyniła się także aktywność innych zakładów przemysłowych (np.: fabryka samochodów i narzędzi rolniczych Franza Komnicka) oraz przedsiębiorstw z innych branż.

Gospodarczy rozwój miasta trwał do światowego kryzysu ekonomicznego w 1918r. Po pierwszej Wojnie Światowej w wyniku ustaleń Traktatu Wersalskiego Elbląg pozostał pod władaniem Niemiec. Jednak ograniczenia narzucone Niemcom i utrata naturalnych rynków zbytu doprowadziły elbląską gospodarkę do kryzysu.

Kolejnym okresem korzystnym dla gospodarki Elbląga były lata 30-te XX w., kiedy to miasto stało się jednym z większych miast garnizonowych w III Rzeszy. W okresie tym Elbląg miał głównie charakter militarny, co przyczyniło się do rozwoju infrastruktury miejskiej (nowe osiedla mieszkaniowe, budowa szpitala, rozwój szkolnictwa). Dokonano również modernizacji sieci gazowej i kanalizacyjnej, przebudowano linie tramwajowe, unowocześniono port oraz pogłębiono tor wodny na Zalew Wiślany. Do portu została także doprowadzona linia kolejowa. W okresie tym wzrosło znaczenie działalności portu. W roku 1936 zanotowano największy obrót, który wyniósł pół miliona ton. Z portu eksportowano węgiel, koks, żelazo, pasze, materiały budowlane, nawozy. Importowano natomiast zboże, mąkę, tytoń, elementy maszyn. Taka sytuacja

spowodowana była poprawą koniunktury gospodarczej i „nakręcania przez III Rzeszę spirali zbrojeń” (źródło: www.port.elblag.pl/page/show/3/historia-portu?lang=pl, dostęp 5.05.2014 r.).

W roku 1939 port w Elblągu osiągnął wysokie wartości przeładunkowe, gdyż przewiózł 420 tysięcy ton towarów, z tego 123 tysięcy ton w ramach żeglugi śródlądowej, a 297 tysięcy ton morskiej. W omawianym okresie powstało również wiele dróg powiatowych oraz państwowych, co może wskazywać na intensywny rozwój miasta.

Jak wskazuje Mieczysław Golon: „Warto też wspomnieć, że do 1945 r. Elbląg był portem, który poprzez Kaliningrad i Kanał Mazurski miał wodne połączenie z wielkimi jeziorami mazurskimi od północnej części jeziora Mamry. Ten szlak liczył 304 km. Po wojnie upadł, m.in. z powodu braku kontaktów handlowych z Kaliningradem. Wspomniana blokada Cieśniny spowodowała, że podupadło znaczenie nie tylko Elbląga ale także Tolkmicka, Fromborka i Braniewa, jak napisał dziennikarz Zalew stał się jakimś Martwym Morzem.” (Golon 2008).

Po zakończeniu II Wojny Elbląg ponownie znalazł się w granicach państwa polskiego. Priorytetem nowych władz stało się nadanie miastu polskiej tożsamości narodowej. Rozpoczęto reorganizację nadwyreżonej gospodarki oraz powolną odbudowę zniszczonego miasta.

Miasto o sięgających średniowiecza portowych tradycjach i całkiem sporych przeładunkach do 1945 r. teraz nie miało najbardziej naturalnego wyjścia na pełne morze. W związku z nową granicą i postawą radzieckich władz pojawiły się koncepcje przekopania Mierzei Wiślanej. Istniała bowiem techniczna możliwość jej przekopania i nawet była publicznie sygnalizowana w kwietniu 1946 r., gdy okazało się, że ZSRR nie zezwoli na swobodną żeglugę przez cieśninę.

Głównym problemem, jaki stanął przed polskimi władzami Elbląga po II wojnie światowej, po rozpoczęciu zagospodarowywania Elbląga, była odbudowa miasta, jako ośrodka przemysłowego i handlowego. Do 1945r. jednym z ważnych sektorów tego przemysłu była produkcja dla potrzeb morskich i możliwość swobodnej żeglugi na pełne morze miała dla niej istotne znaczenie. Na rozwój miasta wpływała też żegluga morska oraz śródlądowa. W 1939r. port handlowy w Elblągu przewiózł 420 tys. ton towarów, z tego 123 tys. ton w ramach żeglugi śródlądowej, a 297 tys. ton morskiej. Zachowanie morskiej roli Elbląga po wojnie wiązało się w znacznej mierze z powojennym przebiegiem granic (Golon 2008).

Upadek przemysłu Elbląga wiązał się również z traktowaniem zakładów w kategorii zdobyczy wojennych. Straty w tym zakresie ilustruje poniższa tabela.

Tabela 1 Przemysł w Elblągu po działaniach wojennych oraz demontażu urządzeń¹ (źródło: www.historia-wyzyna-elblaska.pl/przejmowanie-mienia-poniemieckiego.html, dostęp 5.05.2014 r.)

Nazwa i rodzaj zakładu	Zniszczenia wojenne (%)	Wywiezione jako zdobycz wojenna (%)	Suma strat (%)
Stocznia nr 16 ("Schichau Werke")	10 – 20	70 – 80	100
Fabryka Parowozów i Wagonów ("Schichau Werke")	10 – 20	80 – 90	100
Fabryka Maszyn F. Komnick (Komnick Werke)	60	40	100
Fabryka Cygar (Lesser & Wolf)	70	30	100
Montownia autobusów Büssing NAG	50 – 56	44 – 50	100
Fabryka części maszyn (Rosenovsky)	0	100	100
Fabryka Serów (Tilsator)	0	100	100
Zakłady Mleczarskie (Schroeter)	0 – 20	80 – 100	100
Rzeźnia Miejska	0 – 20	80 – 100	100
Elektrownia	0 – 20	30 – 50	50
Zakłady Drzewne (Wittkowsky)	90	0	90
Zakłady Samochodowe (DKW)	50 – 70	30	100
Fabryka WYROBÓW BLASZANYCH	10	40	50
Browar ("Englisch Brunnen")	10	30	40
Gazownia Miejska	20	30	50
Fabryka Kafli	20	30	50
Fabryka Farb i Lakierów (Jurelin)	10	30	40
Warsztaty reperacji dźwigów okrętowych	70	30	100
Dwie fabryki papy (Chillera oraz Busscher & Hoffmann)	0	20	20
Warsztaty samochodowe	0	80	80
Dwa tartaki	0 – 20	70 – 90	100
Trzy zakłady stolarskie	0	100	100
Dwa zakłady stolarskie	50	50	100
Fabryka skrzyń	0	100	100
Trzy fabryki mebli	10 – 20	80 – 90	100
Firma budowlana	60	40	100
Samochodowe warsztaty montażowe (Opel)	0	100	100

¹ Tabela wg źródła: Baziur 2003

Tabela 2 Zestawienie szkód wojennych poniesionych przez przemysł w Elblągu w 1945 roku² (źródło: www.historia-wyzyna-elblaska.pl/przejmowanie-mienia-poniemieckiego.html, dostęp 5.05.2014 r.)

Lp. Nazwa zakładu, adres*	Stan urządzeń. Zniszczenia wojenne w %	Wywiozła Armia Czerwona w %	Liczba pracowników przed unieruchomieniem
1. Zjednoczenie Stoczní Polskich, d. Schichau Werke	15	75	8000
2. Fabryka Parowozów, d. Lokomotiv-Fabrik Schichau	10	90	35000
3. Fabryka Maszyn Rolniczych i Odlewnia Żelaza, d. "Komnick"	60	40	12000
4. Fabryka Cygar, d. Loeser-Wolf	70	30	3000
5. Montownia Aut, d. Büssing-NAG	50	50	1000
6. Fabryka Części Maszynowych, d. Rosenowsky	-	100	300
7. Fabryka Serów, d. Tilsator, ul. Grunwaldzka	-	100	150
8. Zakłady Mleczarskie, d. Schroeter	-	100	200
9. Rzeźnia Miejska	0	90	100
10. Zakłady Drzewne, d. Wittkowsky	100	0	300
11. Warsztaty Samochodowe, d. DKW	50	30	200
12. Elektrownia	0	50	150
13. Browar-Słodownia English-Brunnen	35	-	150
14. Fabryka Lin Konopnych i Stalowych	-	100	100
15. Browar i Fabryka Wód Sztucznych "Ulrich"	70	-	100
16. Fabryka Farb, d. Jurolin	10	40	50
17. Fabryka Papy, d. Schiller	0	20	60
18. Fabryka Papy, d. Rochow	0	90	50
19. Fabryka Kafli	20	40	40
20. Gazownia Miejska, ul. Grunwaldzka	20	-	50
21. Fabryka Obuwia	b.d.	90	50
22. Warsztaty Mechaniczne, Berliner 19	-	100	b.d.
23. Zakłady Stolarskie, ul. Grunwaldzka 61	b.d.	zajęty przez AC	b.d.

² Tabela wg źródła: Golon 2006

Lp. Nazwa zakładu, adres*	Stan urządzeń. Zniszczenia wojenne w %	Wywiozła Armia Czerwona w %	Liczba pracowników przed unieruch omieniem
24. Zakłady Stolarskie, ul. Grunwaldzka 45	-	100	b.d.
25. Zakłady Stolarskie, ul. Grunwaldzka 27	-	100	b.d.
26. Zakłady Stolarskie, Gr. Zahler 2	b.d.	75	b.d.
27. Zakłady Stolarskie, Brauereistr.15	-	100	b.d.
28. Fabryka Mebli, ul. Grunwaldzka 299	b.d.	60	b.d.
29. Fabryka Wódek Haertel & Co	b.d.	90	b.d.
30. Fabryka Wódek r. Stobbe	10	90	b.d.
31. Tramwaje Miejskie	50	-	b.d.
32. Tartak, d. Weingarten, Hindenburg	b.d.	80	b.d.
33. Tartak, Schillingsbrücke	b.d.	90	b.d.
34. Tartak, Berliner 73	b.d.	90	b.d.
35. Warsztaty Samochodowe, Berliner 72	b.d.	80	b.d.
36. Zakłady Stolarskie, Zahler 12	-	100	b.d.
37. Warsztaty montażowe samochodów, d. Opel	-	100	100
38. Drukarnia	100	-	50
39. Stolarska mechaniczna, ul. Nowowiejska	0	100	b.d.
40. Zakłady przemysłu drzewnego, d. Mähler, Berliner 50	100	-	200
41. Zakład Stolarski, ul. Nowowiejska 29	50	50	b.d.
42. Zakład Stelmarscki, Georgendamm 12	100	-	b.d.
43. Zakład Stolarski, ul. Fabryczna 1a	-	100	b.d.
44. Zakład Przemysłu Drzewnego, Rosswiesa 8	100	-	60
45. Zakłady Ślusarskie, ul. Graba 25	100	-	b.d.
46. Stolarska Mechaniczna, Marienburg 4	100	-	b.d.
47. Stolarska Mechaniczna, Kreutz 13	100	-	b.d.
48. Fabryka Skrzyń,	-	100	b.d.

Lp. Nazwa zakładu, adres*	Stan urządzeń. Zniszczenia wojenne w %	Wywiozła Armia Czerwona w %	Liczba pracowników przed unieruch omieniem
Hinendburga 35			
49. Zakłady Przemysłu Drzewnego, Berliner 75	100	-	50
50. Zakłady Reperacyjne Statków, Berliner 55	100	-	b.d.
51. Warsztaty samochodowe, Berliner	100	-	b.d.
52. Warsztaty Reperacyjne Dźwigów Okrętowych, Berliner 75	70	30	b.d.
53. Zakłady Mechaniczne, Berliner 42	100	-	b.d.
54. Fabryka Metalowa, Berliner 43	100	-	b.d.
55. Przedsiębiorstwo Budowlane	60	40 + cement	b.d.
56. Warsztaty samochodowe	100	-	b.d.
57. Fabryka Wyrobów Metalowych	100	-	b.d.
58. Fabryka Piecy	100	-	b.d.
59. Fabryka Stolarska, Lange-Bahn 4	50	50	50
60. Wytwórnia Wirówek Mleczarskich	100	-	b.d.
61. Warsztaty Samochodowe, ul. Zamkowa	100	-	b.d.
62. Fabryka Worków Jutowych, ul. Zamkowa	75	-	b.d.
63. Garaże Straży Ogniowej	100	-	b.d.
64. Fabryka "Kroll", Lange-Bahn 6	100	-	b.d.
*- nazwy firm i ulic wg źródła. Źródło: AAN,MPIH, sygn. 1058.Wydział Przemysłowy m. Elbląga, 11.10.1945			

W kwietniu 1947 r. w wydziale przemysłowym Zarządu Miejskiego powstał dokument: „Czy i jakie istnieją możliwości gospodarczej odbudowy Elbląga?”. Scharakteryzowano w nim kilka istotnych kwestii. Przede wszystkim podkreślono, że powstanie nowej granicy państwowej odcięło faktycznie łączność miasta z Bałtykiem. Drugorzędną rolę miał niewielki szlak rzeczny do Gdańska. Straciła także swoje znaczenie tzw. autostrada Berlin – Królewiec. Wprawdzie wspomniano o przekopaniu Mierzei, jednak sens inwestycji był wątpliwy ze względu na skromny potencjał eksportowy miasta. W dokumencie przypomniano, że w latach 1924 – 1933 Niemcy projektowali

przekop koło Kahlberga (późniejszej Krynicy). Był to jednak projekt nastawiony na kilka innych celów, m.in. rozładowanie bezrobocia. Ówczesne niemieckie projekty przewidywały też osuszenie Zalewu, co miało dać wielki areał ziemi uprawnej. Planowano, że Elbląg miałby połączenie z Bałtykiem kanałem o głębokości 6 metrów. Koszt inwestycji miał wynosić 45 mln marek. Jednak samo przekopanie Mierzei postrzegano, jako korzystne dla miasta i niezależnie od tego postulowano też rozwinięcie współpracy gospodarczej z ZSRR. Podkreślano też, że niezwykle ważne było podjęcie działań, aby odtworzyć potęgę hodowlaną okolic miasta, co dawało Elblągowi możliwość rozwoju, a ściślej odbudowy przetwórstwa mięsnego i mlecznego. W tym samym czasie, prezydent Elbląga pisał do W. Gomułki, jako do Ministra Ziem Odzyskanych, że niezbędne było wykorzystanie kanału wodnego do Gdańska, który po pogłębieniu mógłby odegrać ważną rolę dla budowy większego portu w mieście.

Wraz z większą aktywnością w ruchu lądowym nastąpiło także ożywienie w sprawie elbląskiej żeglugi. W czerwcu 1990 r. sprawa utworzenia portu w Elblągu, a ściślej związane i niezbędne dla niej otwarcie Cieśniny Piławskiej, stała na forum międzypaństwowym. Pomimo kolejnych inicjatyw (np.: udana próba przepłynięcia z Elbląga do Gdyni przez Cieśninę Piławską na podstawie porozumienia polsko – radzieckiego z 1964 r. przez ówczesnego posła Edmunda Krasowskiego) i rozmów polsko-rosyjskich nie udało się doprowadzić do faktycznego otwarcia Cieśniny dla swobodnego ruchu. Potwierdza to choćby zdarzenie z 28 września 1991 r., kiedy władze radzieckie cofnęły do Elbląga wodolot „Polesie”, którym grupa radnych i prezydent chcieli dopłynąć do Królewca (dzień wcześniej inny wodolot z grupą elbląskich radnych został przepuszczony). W październiku 1992 władze miasta powołały Komunalny Port Morski w Elblągu. W 1992 r. reaktywowano port morski w mieście, a 1994 r. określono jego granice. Nastąpiła aktywizacja ruchu towarowego i pasażerskiego. W 1994 r. elbląska firma „Jeanette Tourist” – działająca już od 1991 r. – Romana Niemyjskiego uruchomiła stałe połączenia wodolotowe do Królewca. W 1995 r. zarządzeniem Rady Ministrów ustalona została morska granica w Elblągu, rzeka Elbląg została uznana za wewnętrzne wody morskie, a w mieście powołano placówki Straży Granicznej i Urzędu Celnego. Ta decyzja likwidowała konsekwencje prawne rozporządzenia Rady Ministrów z 5 sierpnia 1977 r. zaliczające, całą rzekę Elbląg do wód śródlądowych, co *port morski w Elblągu pozbawiało odpowiadającego mu akwenu*. W sierpniu 1996 r. Rada Miejska w Elblągu uchwaliła „Strategię Rozwoju Elbląga na lata 1996-2010”. Dokument przygotowany był przez powołany zarządzeniem Prezydenta Miasta zespół pracujący pod kierunkiem wiceprezydenta Elbląga. Władze miasta zleciły też przygotowanie opracowania „Koncepcji i zagospodarowania przestrzennego Portu Morskiego w Elblągu”. Rozwój portu turystycznego i towarowego uznany był jedną z najważniejszych szans Elbląga. W marcu 2001 roku Rada Miejska przyjęła „Strategię rozwoju Elbląga na lata 2001-2015”, w której uwzględniono realia wynikające z nowego podziału

administracyjnego kraju od 1 stycznia 1999 r. i okresu wchodzenia Polski do UE. (W 1992 r. przeładunki w elbląskim porcie wyniosły łącznie 42 tys. ton, rok później tylko 22,5 tys. ton, ale w 1994 r. wzrosły już do 90,6 tys. ton. W 1995 roku przeładowano w porcie elbląskim 144,8 tys. ton towarów, a po Zalewie Wiślanym przewieziono 167 tys. pasażerów, a w 1996 r. sięgnęły aż 352,8 tys. ton. W styczniu 1999 r. Urząd Morski w Gdyni powołał Delegaturę w Elblągu i Kapitanat Portu. Niestety w następnych latach nadal utrzymywały się problemy z przekraczaniem przez polskie jednostki Cieśniny Piławskiej

(źródła:

- Archiwum Państwowe w Elblągu z siedzibą w Malborku
za www.elblag.ap.gov.pl/pl/kalendarium.htm,
dostęp 5.05.2014 r.,
- Bańkowska i in. 1998, Cielemecki 1990
za www.ku.lt/leidykla/files/2012/09/AHUK_XVI.pdf,
dostęp 5.05.2014 r.,
- Dubiella-Polakowska 2002, Janikowska 2005
za www.elblag.ap.gov.pl/pl/kalendarium.htm
dostęp 5.05.2014r.,
- Krasowski 1996).

Rysunek 1 Zalew Wiślany – mapa poglądowa



(źródło: www.zalew.org.pl, dostęp 5.05.2014 r.)

Ustanowienie granicy międzypaństwowej dzielącej Zalew Wiślaný na część radziecką i polską utrudniło odbudowę regionu po II wojnie światowej (w tym w szczególności potencjału ekonomicznego Elbląga). Z perspektywy lat należy przyjąć, iż została ona poprowadzona w sposób niekorzystny dla miast Zalewu Wiślanego, całkowicie uzależniając dostęp do otwartego morza od aktualnej postawy i nastrojów władz Federacji Rosyjskiej. Dodatkowo doprowadził on do tego, iż utrzymanie odpowiedniego stanu torów wodnych od Elbląga poprzez Cieśninę Piławską wymaga współpracy międzynarodowej. Nie daje także gwarancji, że środki wydatkowane na rozwój portu w Elblągu i utrzymanie torów wodnych od portu do granicy Państwa przyniosą jakiegokolwiek efekty w przypadku braku komplementarnych działań ze strony Federacji Rosyjskiej, dla której tor wodny z Królewca do Elbląga ma całkowicie marginalne znaczenie. Powoduje to, iż port morski w Elblągu, a także Tolkmicko i Frombork oraz pozostałe mniejsze porty Zalewu Wiślanego nie mają połączenia z morzem na terytorium Polski ani innego państwa Unii Europejskiej. Połączenie to jest tylko poprzez Zalew Kaliningradzki, który jest terytorium rosyjskim. Na terytorium rosyjskim jest też położona Cieśnina Piławska łącząca Zalew Kaliningradzki z morzem. Władze rosyjskie traktują swoją część zalewu, jako wody terytorialne. Dostęp do portów Zalewu Wiślanego z Morza Bałtyckiego przez Cieśninę Piławską ograniczony jest tylko do polskich i rosyjskich statków handlowych. Władze rosyjskie żądają uzyskania wizy rosyjskiej dla statków bander trzecich i nie zawsze wizę wydają. Okresowo, co pewien czas żegluga bywa zamykana dla obcych (w tym i polskich) bander. Połączenie przez Cieśninę Piławską ma poza tym parametry techniczne niedostosowane do wielkości statków, jakie może obsługiwać port elbląski. Głębokość toru wodnego po stronie rosyjskiej pozwala na użytkowanie go przez jednostki pływające o zanurzeniu ograniczonym do 1,8 m Władze rosyjskie nie są zainteresowane pogłębianiem tego toru. Tor po stronie polskiej również wymagałby pogłębiania. Całość toru wymagałaby systematycznych prac utrzymujących żadaną głębokość. Natomiast na terytorium Polski port w Elblągu i porty Zalewu Wiślanego łączy z Zatoką Gdańską i Morzem Bałtyckim sieć dróg wodnych poprzez Szkarpawę, z których tylko 11,5 km spełnia wymagania dróg wodnych kategorii E.

Dostępność dla poszczególnych typów jednostek jest całkowicie uzależniona od aktualnego stanowiska władz Federacji Rosyjskiej, jednostka pływająca z lub do portu Elbląg nie ma gwarancji, że w momencie dotarcia do wód terytorialnych Federacji Rosyjskiej droga będzie dla niej nadal otwarta.

Stan techniczny toru wodnego od granicy Państwa do Cieśniny Piławskiej całkowicie zależy od decyzji władz Federacji Rosyjskiej, utrzymanie należącego stanu toru wodnego jest tylko możliwe od portu Elbląg do granicy wód terytorialnych, dalszy odcinek jest pod władaniem Federacji Rosyjskiej.

Na podstawie danych pochodzących z Niebieskiej Księgi (Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network ("Blue Book"),

published by UNECE in 2012 – źródło: www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html, dostęp 5.05.2014 r.) można zauważyć, że nawet na szczeblu międzynarodowym widoczny jest problem marginalnego znaczenia toru wodnego na Zalewie Kaliningradzkim dla gospodarki rosyjskiej pomimo tego, iż jest to odcinek międzynarodowej drogi wodnej E70. Powoduje to, że decyzje o utrzymaniu tego toru mogą być postrzegane jako mające charakter polityczny.

Na swobodne korzystanie z Cieśniny Piławskiej oprócz ograniczeń natury faktycznej nie pozwalają także obowiązujące przepisy. Obecnie żegluga przez nią jest regulowana w szczególności 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 zaś regulowana przez umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym (Kaliningradskij zaliw), podpisanej w Sopocie 1 września 2009 r.³ oraz na zasadach wynikających ze stanowiska rządu Federacji Rosyjskiej z 15 lipca 2009 r. o dopuszczeniu do rosyjskiej części Zalewu Wiślanego statków pod banderą państwa obcego, zmierzających do portów Rzeczypospolitej Polskiej lub z nich. Pierwszy z nich aktów, 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 środowiska⁴. 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. Stwarza to w praktyce trudne do spełnienia warunku dla żeglugi nieregularnej, reagującej ad hoc na potrzeby rynku.⁵

³ Monitor Polski z dnia 9 grudnia 2009 r. nr 78 poz. 975.

⁴ „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”.

⁵ Szerzej: Bugajski 2008

Polityka rosyjska stanowi w głównej mierze konsekwencję aktywności i utrzymywania Floty Bałtyckiej, której bazy znajdują się w Kronsztadzie, Piławie i Królewcu. Główne siły floty dyslokowane są w obwodzie kaliningradzkim, gdzie znajduje się jedyny niezamarzający rosyjski port bałtycki. Na terenie obwodu kaliningradzkiego stacjonuje również jednostka rosyjskich wojsk raketowych. Pod koniec lat 90 w skład tej Floty wchodziło ok. 100 okrętów oraz ok. 230 okrętów pomocniczych. Dla osłony działań floty w obwodzie kaliningradzkim stacjonuje 25 tys. żołnierzy, w tym piechoty morskiej, a w skład Grupy Lotnictwa Floty wchodzi 70 samolotów bojowych. W obwodzie kaliningradzkim od 2001 r. zgromadzona została taktyczna broń jądrowa. Jednym z zadań Floty Bałtyckiej stał się udział w budowie Gazociągu Północnego na dnie Bałtyku i późniejsza jego ochrona.⁶

Wydaje się, iż ustalenie wojskowej funkcji obwodu kaliningradzkiego (Königsbergski Specjalny Okręg Wojskowy - ros. *Кёнигсбергский особый военный округ* -, powstały zaraz po zajęciu tych ziem przez ZSRR (formalne utworzenie 7 kwietnia 1946) może być związane z:

- jednostronnym ustaleniem północnej granicy Polski przez Związek Radziecki, w tym na odcinku Zalewu Wiślanego, wbrew ustaleniom konferencji poczdamskiej (Golon 2008);⁷
- zniszczeniem poza działaniami wojennymi większości zakładów przemysłowych Elbląga, sięgającego 80-100 % stanu wyposażenia i obiektów (Kaliszuk W., za: G.Baziur; *Armia Czerwona na Pomorzu Gdańskim 1945-1947*, T.4, s.177);⁸
- blokowaniem żeglugi na Zalewie Wiślanym i niewykonywaniem porozumień dwustronnych w tym zakresie, zarówno w stałych relacjach dwustronnych, jak też w odniesieniu do poszczególnych zdarzeń; odmowy ustalenia przejść granicznych na Mierzei Wiślanej;
- ustanowieniem barier administracyjnych dla żeglugi statków obcych bander, ograniczających swobodny przepływ towarów i planowanie gospodarcze według mechanizmów rynkowych;
- brakiem pogłębiania i innych prac utrzymaniowych dotyczących toru wodnego do Królewca na rosyjskim odcinku Zalewu Wiślanego, jak też określania ksiąg i map locji morskiej niezgodnie ze stanem rzeczywistym.

⁶ Flota Bałtycka – dane encyklopedyczne

⁷ Golon 2008

⁸ <http://historia-wyzyna-elblaska.pl/przejmowanie-mienia-poniemieckiego.html>

2.2 Wymiar społeczno-ekonomiczny

Odnosząc się do istniejącej sytuacji społeczno-ekonomicznej w rejonie Zalewu Wiślanego w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na kwestie związane z rynkiem pracy⁹. Województwo warmińsko-mazurskie, cechuje się od lat największym bezrobociem w Polsce, a także w Europie. Stopa bezrobocia na koniec roku 2013 przekraczała 20%. W Polsce bezrobocie jest o prawie połowę niższe. Wręcz dramatyczna sytuacja występuje w powiecie elbląskim i nowodworskim (gminy nadzalewowe), gdzie bezrobocie sięga 30%.

Tabela 3 Stopa bezrobocia

Jednostka terytorialna	ogółem								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
POLSKA	17,6	14,8	11,2	9,5	12,1	12,4	12,5	13,4	13,4
Powiat nowodworski	37,0	33,0	27,8	21,9	26,3	29,0	29,5	30,9	-
Podregion 54 - elbląski	28,0	24,2	18,6	16,4	20,4	19,9	20,2	21,5	22,0
Powiat braniewski	39,1	36,7	33,6	30,1	32,9	30,9	29,9	31,5	-
Powiat działdowski	29,7	23,3	19,0	20,3	25,3	23,9	23,6	26,0	-
Powiat elbląski	33,3	29,3	22,5	21,0	25,1	26,7	26,6	28,2	-
Powiat iławski	23,6	20,1	12,8	9,8	11,4	11,3	12,7	13,2	-
Powiat nowomiejski	29,0	25,8	20,0	13,8	19,7	19,8	21,7	22,4	-
Powiat ostródzki	31,6	28,0	22,1	18,9	24,2	21,5	22,3	23,8	-
Powiat m. Elbląg	21,2	17,9	12,8	11,7	15,7	16,6	16,2	17,0	-

Źródło: GUS

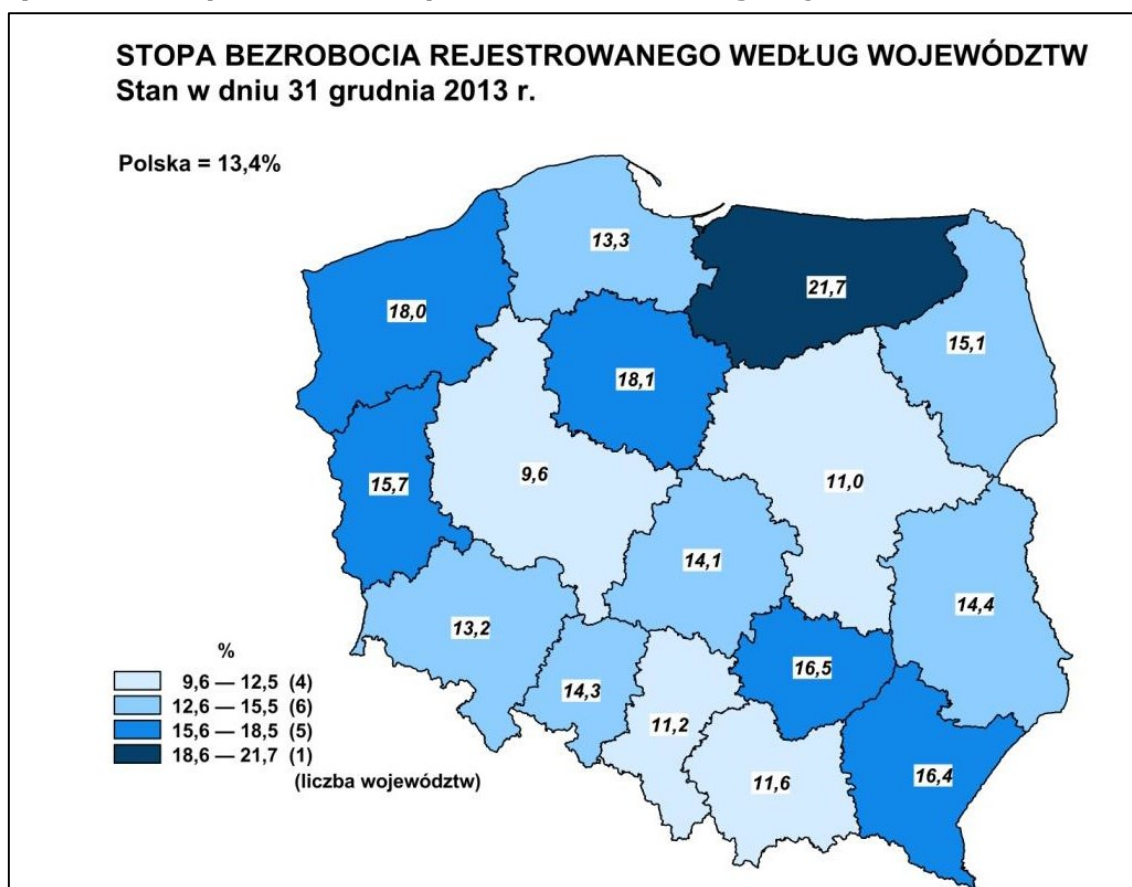
Przyczyną tak wysokiego bezrobocia jest niski poziom aktywności zawodowej oraz specyfika struktury gospodarki. Gospodarka w przeszłości bazowała na państwowych gospodarstwach rolnych. Zgodnie z szacunkami Gorzelak, Herbst i Olechnicka (2006) obecnie co drugi pracownik dawnego PGR-u zasila zasoby biernych zawodowo, tzn. nie pracuje i nie figuruje w rejestrze bezrobotnych. Mimo, że osoby te były obejmowane szeregiem form aktywizujących, w tym pracami interwencyjnymi, robotami publicznymi i programami specjalnymi, nie powróciły one na rynek pracy.

⁹ Opracowano przy wykorzystaniu: Bartkiewicz i in. 2010

W województwie warmińsko-mazurskim stosunkowo niski jest także zasób kapitału ludzkiego, mierzonego poziomem wykształcenia pracowników. Najniższy w kraju udział uczniów i studentów w grupie wiekowej 19-29 lat oraz ujemne saldo migracji sprzyjające odpływowi najwyżej kwalifikowanej siły roboczej świadczą o silnej inercji tego problemu. Z drugiej strony, wzrostowi popytu na pracę nie sprzyja jeden z najniższych w kraju (w przekroju wojewódzkim) wskaźnik przedsiębiorczości mieszkańców regionu, mierzony liczbą podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców oraz względnie niskie tempo tworzenia nowych podmiotów gospodarczych, które najczęściej powstają w branżach związanych z handlem i naprawą pojazdów, budownictwem oraz działalnością finansową i ubezpieczeniową.

Warto wspomnieć, iż na niektórych obszarach województwa warmińsko-mazurskiego, w szczególności tych atrakcyjnych turystycznie, problemem jest sezonowość zatrudnienia. Można przypuszczać, iż wraz z rozwojem sektora turystyki problem ten odgrywał będzie coraz większą rolę. Poprawę w tym zakresie może przynieść wydłużanie sezonu turystycznego.

Rysunek 2 Mapa Polski – stopa bezrobocia według województw



źródło: GUS

„Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2020” wskazuje, że w ciągu ostatnich lat pozycja konkurencyjna tego regionu względem kraju spada. Działania zwiększające aktywność na rynku pracy Warmii i Mazur nie wpłynęły znacząco na zmianę poziomu bezrobocia. Region pozostaje w gronie najsłabiej dostępnych obszarów pod względem komunikacyjnym, nie tylko w kraju, ale i w całej Unii Europejskiej. Zły stan techniczny istniejącej infrastruktury stanowi istotną barierę dla rozwoju przedsiębiorczości w regionie. Region odznacza się niskim poziomem urbanizacji, a lokalne ośrodki miejskie dysponują ograniczonym potencjałem w zakresie przygotowania atrakcyjnych terenów rozwojowych pod nowe działalności gospodarcze. Stosunkowo wolny przebieg restrukturyzacji gospodarki powoduje pogłębiające się trudności na rynku pracy. Na podobne problemy zwraca uwagę „Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury na lata 2007-2013”. Wobec powyższych obserwacji pojawia się pytanie o potencjalne źródła wzrostu gospodarczego tego regionu w przyszłości i poprawy jego pozycji konkurencyjnej na tle innych województw. Powołując się na ekspertyzę dotyczącą województwa warmińsko-mazurskiego w kontekście „Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020” i na „Strategię rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko – mazurskiego do roku 2020” można stwierdzić, że czynniki stymulujące rozwój gospodarczy województwa warmińsko-mazurskiego mają przede wszystkim podłoże ekologiczne, kulturowe i społeczne. Region posiada doskonałe warunki przyrodnicze dla rozwijania turystyki, agroturystyki oraz „czystego przemysłu”. W strategii regionu podkreśla się, że głównym zadaniem Warmii i Mazur jest utrzymanie pozycji lidera w czystości środowiska przyrodniczego.

Do czynników o charakterze ekonomicznym, które mogą sprzyjać rozwojowi województwa w przyszłości zaliczyć można duży zasób wolnych, niezagospodarowanych terenów, stanowiących atrakcyjną ofertę dla inwestorów zewnętrznych, o ile wyposażone zostaną w odpowiednie zaplecze techniczne i infrastrukturalne. W tym kontekście ekspertyzy poświęcone zagadnieniu rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego dowodzą, że priorytetowym działaniem stymulującym wzrost gospodarczy w regionie powinien być rozwój infrastruktury. Istniejąca, bogata sieć przejść granicznych w połączeniu z modernizacją dróg dojazdowych i portów może okazać się bowiem, przynajmniej na poziomie lokalnym, istotnym źródłem wzrostu.

Specyficzne wyzwania wyróżniające województwo warmińsko – mazurskie dotyczą wykorzystania szans i predyspozycji rozwojowych, ciągłości systemu przyrodniczego o wysokich walorach turystycznych, korzystnej struktury demograficznej. Rozwój Warmii i Mazur będzie się odbywał w europejskiej przestrzeni bałtyckiej. Poprawa spójności przestrzennej polega na włączeniu układu transportowego regionu w powstającą wielką obwodnicę Bałtyku,

system bałtyckiej żeglugi oraz w projektowane wokół morza sieci komunikacyjne (w tym teleinformatyczne, turystyczne i inne). Ważną sprawą jest także wzrost rangi portu w Elblągu, jako portu morskiego.

Współpraca z krajami i regionami nadbałtyckimi to ważny impuls rozwojowy województwa. Region będzie uczestniczył w inicjatywach współpracy międzynarodowej w rejonie Morza Bałtyckiego, ze szczególnym wyróżnieniem Euroregionu „Bałtyk”. Istotne będą przede wszystkim stosunki gospodarcze z państwami basenu Morza Bałtyckiego, ze szczególnym uwzględnieniem Obwodu Kaliningradzkiego.

Ważne jest tworzenie warunków dla rozwoju nowoczesnego sektora przemysłów morskich, obejmującego m.in. produkcję i remonty statków, łodzi i jachtów; przemysł i usługi portowe i przyportowe, sektor usług transportowo- logistycznych; turystykę morską; rybołówstwo i przetwórstwo ryb. Nowoczesna gospodarka morska pozostaje ważnym potencjalnym czynnikiem rozwoju regionów nadmorskich.

Niezbędna jest koordynacja działania w sferze żeglugi przybrzeżnej i promowej, yachtingu i innych sportów wodnych, a także eksploatacji zasobów morza.

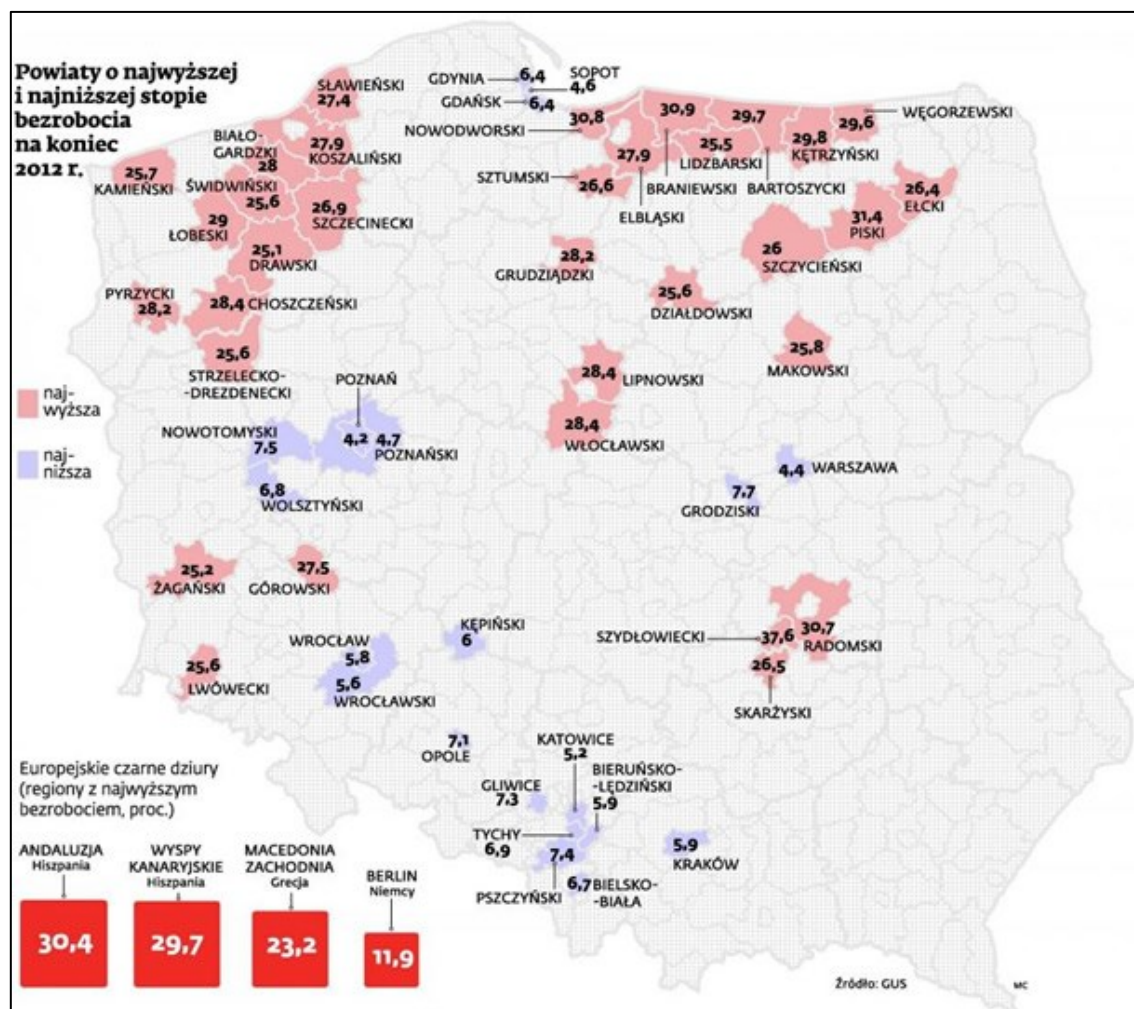
Rozwoju obszarów wiejskich i rozwoju rolnictwa można oczekiwać przede wszystkim w obszarze rolnictwa ekologicznego i przetwórstwa rolno-spożywczego. Z tej perspektywy kluczowym jest wspieranie systemu produkcji i promocja wytwarzanej w regionie żywności wysokiej jakości. Nowoczesne podejście do tej dziedziny gospodarki uwzględnia zarówno wzrost powiązań gospodarczych pomiędzy różnymi podmiotami działającymi w pokrewnych branżach, jak również podnoszenie poziomu technologicznego regionu. Osiągnięcie tego celu przyczyni się do wzrostu konkurencyjności terenów wiejskich i przetwórstwa rolno-spożywczego, przy jednoczesnym rozwijaniu więzi kooperacyjnych między rolnikami, przedsiębiorcami i instytucjami otoczenia biznesu. Należy spodziewać się, że w efekcie powstaną nowe miejsca pracy, szczególnie na obszarach wiejskich, ale również w przedsiębiorstwach z branży przetwórczej.

Turystyka jest traktowana, jako jeden z wiodących sektorów gospodarki Warmii i Mazur. Ożywienia gospodarczego można oczekiwać poprzez wzrost zainteresowania kapitału zewnętrznego ofertą turystyczno-wypoczynkową regionu w ciągu całego roku, wykorzystaniem współpracy z zagranicznymi ośrodkami partnerskimi, wzrostem możliwości eksportu poprzez upowszechnienie norm jakościowych. Warmia i Mazury uznawane są za atrakcyjny turystycznie region, jednak utrzymanie tej przewagi wymaga ponoszenia ciągłych nakładów (to główny cel „Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Warmińsko-Mazurskiego”). Konieczne wydaje się wydłużenie

sezonu turystycznego poprzez poszukiwanie nowych form aktywności w regionie. Integralną częścią dążenia do wzrostu potencjału turystycznego są działania związane ze wzrostem dostępności komunikacyjnej.

Celem głównym strategii rozwoju województwa jest spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy. Oznaczać to ma wyrównywanie dysproporcji rozwojowych we wszystkich aspektach: ekonomicznym, przestrzennym i społecznym. Dotyczy to także warunków rozwoju przedsiębiorczości, tworzenia nowych miejsc pracy i infrastruktury technicznej i warunków do zdobywania współczesnej wiedzy. Całość tych działań ukierunkowana ma być na tworzenie miejsc pracy i zmniejszenie bezrobocia oraz poprawę poziomu życia mieszkańców zarówno miast, jak i wsi. Region o jednym z najwyższych wskaźników bezrobocia w Unii Europejskiej musi starać się zwiększyć liczbę miejsc pracy.

Rysunek 3 Powiaty o najwyższej i najniższej stopie bezrobocia w Polsce



Źródło: dane GUS

Sytuacja na rynku pracy jest powiązana z możliwościami rozwoju sektorów przemysłu i logistyki. Przemysł w województwie warmińsko-mazurskim koncentruje się w kilku ośrodkach. Największymi z nich są Olsztyn i Elbląg.

Rysunek 4 Koncentracja przemysłu w województwie warmińsko-mazurskim



str. 21

Rysunek 5 Ludność i PKB Polski w latach 2011-2012

	Ludność 2011		PKB 2012
	w tys	%	%
POLSKA	38157	100%	100%
MAZOWIECKIE	5158	14%	22,7%
LUBELSKIE	2180	6%	3,8%
PODLASKIE	1200	3%	2,2%
KUJAWSKO-POMORSKIE	2068	5%	4,4%
POMORSKIE	2199	6%	5,7%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1429	4%	2,7%

Na profil gospodarczy miasta Elbląga oraz gmin nadzalewowych, szczególnie silny wpływ wywiera przemysł rolno-spożywczy, elektro-maszynowy, metalurgiczny oraz meblarski. Rośnie znaczenie sektora handlu i usług, w tym zwłaszcza turystycznych. W przeszłości gospodarka miasta silnie związana była z gospodarką morską (port morski oraz przemysł stoczniowy). Aktualnie rozwój działalności portu morskiego w Elblągu jest ograniczony z uwagi na utrudnienia w żegludze przez rosyjską część Zalewu Wiślanego (Zalew Kaliningradzki) i Cieśninę Piławską.

Elbląg to także wyróżniający się na tle regionu ośrodek innowacji posiadający m.in.: Elbląski Inkubator Nowoczesnych Technologii i Elbląski Park Technologiczny ze specjalistycznymi laboratoriami: Centrum Jakości Środowiska, Centrum Transferu Technologii Informatycznych, Centrum Technologii Drewna i Mebli oraz Centrum Metaloznawstwa. Elbląski Park Technologiczny jest pierwszym oddanym do użytku Parkiem Technologicznym sfinansowanym z funduszy unijnych w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Pokazuje to jak poważnie traktuje samorząd elbląski innowacyjność, widząc przyszłość rozwoju miasta w wysoko wyspecjalizowanych usługach i produkcji.

W ramach Strategii Informatyzacji Resortu Sprawiedliwości na lata 2009-2014 Ministerstwo Sprawiedliwości zakupiło na terenie Elbląskiego Parku Technologicznego grunty pod budowę Ośrodka Zarządzania Informacją mającego pełnić dla całej Polski Północnej rolę Ośrodka Migracji Ksiąg Wieczystych. Działa tutaj także jedyne w kraju Centrum Badawczo Rozwojowe GIS CENTER będące punktem łączącym administrację publiczną, świat nauki i świat biznesu. Dzięki temu Elbląg wyznacza dzisiaj kierunki rozwoju geoinformatyki w Polsce. Jako jedyne miasto w Polsce zbudowało własną sieć światłowodową, która połączy wszystkie jednostki publiczne w zintegrowaną sieć. Z przeprowadzonych analiz wynika, że miasto w chwili obecnej świadczy usługi o zasięgu regionalnym, także dla województwa

sąsiedniego – pomorskiego. Dotyczy to: szkolnictwa wyższego, edukacji, zdrowia, kultury, a także niektórych usług komunalnych.

Elbląg to także brama do obwodu Kaliningradzkiego. Znaczenie stosunków gospodarczych wykazać można poprzez plany utworzenia Elbląsko Kaliningradzkiej Izby Gospodarczej dedykowanej do współpracy z Obwodem Kaliningradzkim. Miasto intensywnie kooperuje z Kaliningradem (Królewcem) i Bałtyskiem realizując projekty transgraniczne o oddziaływaniu międzynarodowym i regionalnym. Współpraca ta jest jednak zagadnieniem bardzo złożonym ze względu na specyfikę Zalewu. W znacznym stopniu jest zdeterminowana działaniami rządowymi dotyczącymi m.in. swobodnej żeglugi na Zalewie. I tak wygaśnięcie umowy o swobodnej żegludze spowoduje niewykorzystanie wybudowanej kosztem kilku milionów euro infrastruktury przejścia granicznego oraz terminalu przeładunkowego.

Z drugiej strony najnowocześniejsze na terenie całej unii zewnętrzne przejście graniczne Grzechotki-Mamonowo II wraz drogą ekspresową Elbląg Grzechotki stanowi najkrótszą drogę z zachodniej części Unii Europejskiej do Obwodu Kaliningradzkiego i pozwala niezależnie od pozostałych elementów na intensyfikowanie współpracy między Obwodem Kaliningradzkim a Elblągiem.

Równie istotną kwestią co istniejące powiązania gospodarcze i posiadana infrastruktura jest potencjał dla ich rozwoju. W Elblągu za kluczowe można uznać branże przemysłu i logistyki. Obecny potencjał portu w Elblągu jest wykorzystywany zaś w niewielkim stopniu. Zdolności przeładunkowe portu to ok. 1,5 mln ton rocznie, z czego wykorzystuje się obecnie ok. 20 % (ok. 0,3 mln ton - rok 2013). W latach 2004-2005 wybudowano w Morskim Porcie Elbląg uniwersalny terminal przeładunkowo-składowy (za ok. 20 mln zł) W roku 2006 wybudowano także terminal pasażerski z punktem odpraw granicznych (za ok. 4 mln zł). Powierzchnia Portu to ok. 5 ha, w tym powierzchnia składowania 3,1 ha, długość nabrzeża wynosi 196 m. W połowie długości nabrzeża znajduje się rampa o szerokości 12 m do obsługi statków RO-RO. Przy nabrzeżu można obsługiwać jednocześnie dwa statki. Parametry maksymalne statków - barek: długość 85,0 m, szerokość 15,0 m, zanurzenie 2,30 m, ładowność do 1200 ton. Nabrzeże jest wyposażone w uniwersalny punkt poboru energii 430/230V, dwa punkty poboru wody dla cumujących statków oraz punkt poboru wody dla celów przemysłowych.

W porcie znajduje się¹⁰:

- plac składowy kontenerów (20 i 40 stopowych). Pojemność jednowarstwowa 100 sztuk. Na placu składowym mogą być ponadto

¹⁰ Źródło: <http://www.port.elblag.pl/>

składowane i montowane konstrukcje ponadgabarytowe przygotowane do transportu wodnego (maksymalne obciążenie nawierzchni – 5 t/m²);

- zasobnia na ładunki sypkie: Wymiary 40,0 x 107,0 m, służy do przechowywania ładunków sypkich (węgiel, materiały budowlane itp.). Zasobnia składa się z trzech sekcji o pojemności: I - 7.600 ton, II - 4.300. ton, III - 4.400 ton;
- magazyn - hala jednonawowa o powierzchni 1440 m² przeznaczona do składowania drobnicy w paletach, pakietach lub w sztaplach. Wysokość składowania do 5 m. Pojemność magazynu wynosi 3.300 ton;
- wiata jednonawowa o powierzchni użytkowej 1440 m² służąca do składowania ładunków drobnicowych, sprzętu przeładunkowego, pustych palet itp. Pojemność 3.200 ton.

Możliwości przeładunkowe Portu Elbląg to:

- masowe (węgiel, materiały budowlane, piasek, tłuczeń) – około 800 tys. ton;
- drobnica (w tym skonteneryzowana i spakietyzowana) konwencjonalna (worki, skrzynie itp.) 150 tys. ton;
- kontenery 20 i 40 stopowe;
- sztuki ciężkie (z możliwością montażu na terminalu).

Kierunki transportu wodnego to porty Obwodu Kaliningradzkiego, (Królewiec, Bałtijsk, Swietłyj), porty polskie: Gdańsk Gdynia, porty znajdujące się w Estonii, Litwie, Łotwie, a także Skandynawii i Europie zachodniej.

Na terenie terminalu może być organizowana działalność pomocniczą i usługową m. in. składowanie, sortowanie, uszlachetnianie, konfekcjonowanie, formowanie i rozformowywanie kontenerów, magazynowanie oraz mogą być organizowane składy celne, chłodnie, miejsca postojowe w tranzycie itp..

Dostępny jest także terminal pasażerko-promowy. Terminal posiada możliwość pełnej obsługi granicznej pasażerów i jednostek żeglugi międzynarodowej:

- promów pasażerskich i pasażersko-samochodowych (samochody osobowe i dostawcze);
- statków pasażerskich;
- jednostek portowych.

Jednorazowo może być odprawionych 200 osób oraz 30 samochodów osobowych. Maksymalne parametry jednostek pływających: długość 65 m, szerokość 12 m, zanurzenie 2,5 m. W pobliżu terminalu przebiega linia tramwajowa i autobusowa komunikacji miejskiej oraz PKP.

Obecne kierunki pasażerskiej żeglugi międzynarodowej to Elbląg – Królewiec i Elbląg – Bałtyjsk. W żegludze krajowej realizowana jest obsługa rejsów z/do: portów nadzalewowych (Frombork, Tolkmicko, Krynica Morska, Kąty Rybackie), jezior mazurskich (Kanał Elbląski). Żegluga do portów Zatoki Gdańskiej (Gdańsk, Gdynia) jest utrudniona z uwagi na ograniczenia w korzystaniu z rosyjskiej części Zalewu Kaliningradzkiego oraz czas przepływu (ok 14 godzin).

W obrębie strefy portowej funkcjonuje także terminal zbożowy, prowadzony przez GLENPORT Sp. z o.o.. W roku 2012 przeładowano ok 79 tys. ton zboża, przy czym zdolności przeładunkowe są wielokrotnie większe. Jednakże brak suwerennego dostępu do morza oraz stan torów wodnych na rzece Elbląg oraz Zalewie Wiślanym, uniemożliwiają rozwój funkcji przeładunkowej w tym porcie.

Niezależnie od powyższych nie można nie dostrzec roli jaką w regionie odgrywa sektor usług turystycznych i okołoturystycznych. Atrakcyjne położenie, obiekty historyczne oraz dostęp do Zalewu Wiślnego i kanału Ostródzko –Elbląskiego czynią bowiem tereny nadzalewowe szczególnie atrakcyjnymi turystycznie. Bardzo istotną gałęzią gospodarki w obszarze Zalewu Wiślanego jest zatem turystyka.

W ostatnich latach w tym obszarze udzielono od 560 tys. do 690 tys. noclegów, co stanowi ok. 110-120 tys. turystów rocznie. Jest to wielkość znacząca, jednakże trzeba zauważyć, że większość tych turystów przebywa w Krynicy Morskiej i Stegnie. Potencjał turystyczny jest znacznie większy, zwłaszcza Frombork i Elbląg dysponują ogromnym potencjałem.

Elbląg jest miastem atrakcyjnie usytuowanym na styku dwóch odmiennych krain geograficznych: Żuław Wiślanych i Wysoczyzny Elbląskiej. Sąsiaduje również z Zalewem Wiślanym. Miasto położone jest przy trasie z Warszawy do Gdańska oraz z Europy Zachodniej do Królewca i państw nadbałtyckich. Elbląski port śródlądowy stanowi punkt wyjścia dróg wodnych do miejscowości wczasowo-turystycznych położonych nad Zalewem Wiślanym oraz przez Kanał Ostródzko-Elbląski na obszary Pojezierza Iławskiego. W sezonie żeglugowym funkcjonuje komunikacja wodna. Statki białej floty obsługują linie pomiędzy Elblągiem a Krynica Morską, Fromborkiem i Królewcem oraz przez Kanał Ostródzko-Elbląski do Małdyt i Ostródy. Ogromne zróżnicowanie krajobrazu Elbląga i okolic umożliwia uprawianie różnorodnych form wypoczynku. Na akwenach rozwinęło się żeglarstwo i windsurfing, a rozbudowana sieć rzeczna to raj dla wędkarzy i kajakarzy. Zimą zamrażnięty Zalew Wiślany przyciąga miłośników bojerów. Samo miasto ze swoimi zabytkami jest bardzo atrakcyjnym miejscem. Wśród elbląskich zabytków godne uwagi są: Stare Miasto, które jest terenem prac wykopaliskowych. Nowe kamieniczki budowane są na odsłanianych stopniowo

przez archeologów fundamentach starych kamienic. Na starym mieście znajduje się Brama Targowa, która stanowi fragment dawnych murów obronnych (ok 1319r.). Katedra Św. Mikołaja, w ciągu wieków świątynia była kilkakrotnie przebudowywana i modernizowana. Niemal od początku istnienia miasta był to kościół katolicki, a z chwilą utworzenia diecezji elbląskiej został katedrą. Znajduje się w niej wiele dzieł sztuki, m.in. rzeźby, brązowa chrzcielnica z roku 1387 oraz drewniany ołtarz z 1515 roku. Centrum Sztuki Galeria EL jest to poddominikański XIII wieczny kościół, w którym obecnie mieści się galeria sztuki współczesnej. Dzieła współczesnych twórców sąsiadują tu z płytami nagrobnymi oraz epitafiami, które przypominają zasługi dla miasta dawnych rodów szlacheckich, kupieckich, patrycjuszy, duchownych oraz wielu innych elblążan. Muzeum mieści się ono w budynku dawnego Gimnazjum Elbląskiego. Na jego dziedzińcu znajduje się gotycka kolumna, która jest jedyną pozostałością po zamku krzyżackim, który został zburzony przez elblążan w 1454 roku. W muzeum można obejrzeć m.in. wystawę elbląskiego rzemiosła, zabytki pochodzące z wykopalisk: elbląskiej Starówki oraz z osady handlowej Truso z okresu VII-X wieku n.e. Turyści przebywający w Elblągu i preferujący piesze wędrówki, z dala od zgiełku miasta, mają możliwość korzystania z pieszych szlaków turystycznych: Kopernikowskiego, Jantarowego, Nadwiślańskiego i rzeki Liwy.

Frombork swoją sławę zawdzięcza przede wszystkim wspaniałej historycznej zabudowie Wzgórza Katedralnego oraz Mikołajowi Kopernikowi, który związany był z miastem życiem i pracą. Tu obserwował on ruchy gwiazd i napisał słynne dzieło "De Revolutionibus", które zmieniło wyobrażenia ówczesnych na temat budowy wszechświata. Zespół Wzgórza Katedralnego w Fromborku to między innymi gotycka katedra, której chlubą są XVII-wieczne organy. W katedrze co roku odbywają się międzynarodowe koncerty organowe. Godne zwiedzenia są również m.in.: Muzeum M. Kopernika, wieża wodna, planetarium i szpital św. Ducha, gdzie mieści się dział historii medycyny. We Fromborku znajduje się międzynarodowe morskie przejście graniczne z Rosją. A w pobliskim Braniewie międzynarodowe przejście kolejowe i w Gronowie koło Braniewa - międzynarodowe przejście drogowe.

Kanał Ostródzko-Elbląski jest to jedyny na świecie zabytek techniki tej klasy. Poprzez jezioro Drużno (rezerwat wodnego ptactwa o powierzchni ok. 1500 ha) kanał o dł. 127,5 kilometra łączy Elbląg z położonym prawie 100 metrów wyżej Jezioro Pniewo a następnie z Ostródą. Statek pokonuje wzniesienie dzięki systemowi śluz i pięciu pochylni. Co roku tysiące turystów przemierza ten szlak na pokładzie niewielkich stateczków podziwiając faunę i florę jeziora Drużno oraz nietypowe rozwiązania techniczne systemu śluz i pochylni powstałych w XIX wieku.

Suchacz jest to miejscowość położona nad Zalewem Wiślanym u podnóża Wzniesienia Elbląskiego. Wyróżnia się ona walorami krajobrazowymi, klimatycznymi i przyrodniczymi.

Tolkmicko Jest to miejscowość położona na Zalewem Wiślanym. Znajduje się tu port rybacki oraz przystań jachtowa. Zabytki Tolkmicka to m.in. gotycki kościół św. Jakuba w kształcie trzynawowej bazyliki i XIV-wieczna baszta. Lokalną osobliwością miasta, z którą wiąże się wiele legend jest "Święty Kamień", pogrążony w wodach Zalewu Wiślanego.

Mierzeja Wiślana jest to wąski skrawek lądu pomiędzy Bałtykiem a Zalewem Wiślanym. Porastają ją lasy sosnowe, są tu półdzikie plaże. Krynica Morska wraz z Stegną, Sztutowem, Kąkami Rybackimi i Piaskami to miejscowości letniskowe, tłumnie odwiedzane przez turystów.

W Sztutowie znajduje się muzeum martyrologii, które zostało utworzone na terenie byłego obozu koncentracyjnego.

3 Charakterystyka programowanej interwencji

W Programie przyjęto, iż jego realizacja ma polegać na realizacji celów głównych i szczegółowych. Do celów głównych zaliczono:

- a) 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;
- b) stworzenie 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);
- c) odbudowa i rewitalizacja potencjału społeczno-gospodarczego Elbląga, jako regionalnego ośrodka rozwoju;
- d) stworzenie alternatywnych dróg ewakuacji i kanałów zaopatrzenia na wypadek zaistnienia stanów nadzwyczajnych (droga wodna łączą 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).

Cele szczegółowe uzupełniają realizację celów głównych i są 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 Kaliningradzie (Królewc), 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 rozwijanym 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.

Realizacja celów Programu wymaga podjęcia określonych działań inwestycyjnych. Pośród nich za priorytetowe uznać należy:

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

Z uwagi na lokalizację bądź planowane położenie wspomnianej infrastruktury działania będą podejmowane na obszarze województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Odnosząc się do poszczególnych celów Programu przyjęto następujące mierniki ich realizacji:

- a) cele związane z rozwojem infrastruktury transportowej – stworzenie suwerennej drogi wodnej, która:
 - umożliwi przepływ między polską częścią Zalewu Wiślanego a otwartym Morzem Bałtyckim 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;
 - da asumpt do tego by 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 (Królewcu) i Sankt Petersburgu);
 - rozwój transportu intermodalnego.
- b) cele związane z rozwojem obszaru Zalewu Wiślanego ze szczególnym uwzględnieniem Elbląga – 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 wzrostu 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;
 - przyrostu przychodów w sektorze logistyki;
 - przyrostu przychodów w sektorze przemysłu;
 - ilości ładunków transportowanych za pośrednictwem transportu drogowego oraz wodnego;
 - kosztów środowiskowych transportu ładunków;
 - czasu przepływu;
 - kosztów finansowych związanych z czasem przepływu;
 - przyrostu liczby pasażerów w ruchu pasażerski przez Zalew Wiślan;
 - przyrostu liczby miejsc pracy za szczególnym uwzględnieniem sektora transportu morskiego, logistycznego, przemysłowego i turystycznego;
 - przyrostu przychodów w sektorze turystyki;
 - przyrostu liczby turystów;
 - przyrostu inwestycji w sektorze usług okołoturystycznych (w szczególności baza noclegowa, gastronomiczna).
- c) cele związane z problematyką bezpieczeństwa - stworzenie infrastruktury, która:
- umożliwi 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;
 - ułatwi efektywne zarządzanie kryzysowe i wielowariantowe planowania dróg ewakuacji lub dostaw sił i środków;
 - umożliwi wykorzystanie do tych celów dróg wodnych i środków transportu morskiego.

Przyjmuje się, że specyfika celów Programu powoduje, iż jego ewaluacja powinna odbyć się po zakończeniu jego realizacji. W zakresie 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.

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.

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 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.

4 Dobór lokalizacji inwestycji oraz ocena dopuszczalności realizacji planowanych działań w kontekście uwarunkowań środowiskowych i technicznych

Wybór lokalizacji przedsięwzięć będących przedmiotem Programu został dokonany po rozważeniu wariantów rozpatrywanych przy wcześniejszych próbach realizacji inwestycji pokrewnych do tych objętych Programem. Rozważane warianty realizacji Programu obejmują przedsięwzięcia zlokalizowane na Zalewie Wiślanym w granicach terytorium Polski, Zatokę Elbląską i rzekę Elbląg. Zakres prac związany z realizacją przedsięwzięć stanowiących przejaw realizacji Programu (w tym w szczególności związanych z pogłębieniem kotwiczowiska na Zalewie Wiślanym, pogłębieniem torów wodnych na rzece Elbląg oraz regulacją rzeki Elbląg) jest zasadniczo wspólny dla wszystkich wariantów i nie pociągają za sobą obowiązku kompensacji. Stąd warianty dotyczące przedsięwzięć realizujących Program określane są od nazw miejscowości, przy których według kryteriów geotechnicznych określono możliwość realizacji kanału żeglugowego, jako:

- Skowronki (długość kanału: ~1150 m) – dla potrzeb opracowania nazywany Skowronki, wariantem 1 lub wariantem I.
- Nowy Świat (długość kanału: ~1380 m) – dla potrzeb opracowania nazywany Nowy Świat, wariantem 2 lub wariantem II.
- Przebrno (długość kanału: ~1670 m) – dla potrzeb opracowania nazywany Przebrno, wariantem 3 lub wariantem III.
- Piaski (długość kanału: ~820 m) – dla potrzeb opracowania nazywany Piaski, wariantem 4 lub wariantem IV.

Rekomendacją objęto realizację wariantu z budową kanału żeglugowego w rejonie m. Nowy Świat.

Przy analizie alternatyw analizie rozważano również „wariant alternatywny”, polegający na 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) (tzw. wariant alternatywny). Jednakże pomimo poddania go analizie z punktu widzenia środowiskowego nie stanowił on realnej alternatywy dla pozostałych lokalizacji. Podstawą do takiej kwalifikacji jest przede wszystkim położenie Cieśniny Piławskiej poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Uwarunkowania z tym związane oraz dotychczasowe problemy w jej wykorzystaniu zostały szczegółowo opisane w rozdziale 2. Powyższe przyczyny nie mogłyby zostać uznane za wykluczające żeglugę rzeką Szkarpawą. Opcja taka obejmuje dwa alternatywne warianty dróg wodnych, które wymagałyby modernizacji:

1. Port w Elblągu – Kanał Jagielloński – Nogat – Szarpawa – Wisła – Zatoka Gdańska lub Wisła - Martwa Wisła – Port w Gdańsku
2. Port w Elblągu – rzeka Elbląg – Zalew Wiślany – Szarpawa – Wisła – Zatoka Gdańska – lub Wisła – Martwa Wisła – Port w Gdańsku.

Z punktu widzenia celów Programu jak też z uwagi na zakres i oddziaływanie gospodarcze Programu kluczowe znaczenie posiada osiągnięcie takich parametrów drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, by możliwy był całoroczny ruch statków morskich. Zgodnie z Programem planowany tor wodny dla statków morskich o zanurzeniu 4 m powinien zachować następujące parametry:

- od strony Morza Bałtyckiego szerokość zasadnicza powinna wynosić ok. 60 m (z poszerzeniem kanału do szerokości 100 m na odcinku ok. 200 m), natomiast głębokość ok. 5 m,
- od strony Zalewu Wiślanego powinna znajdować się śluza o następujących wymiarach długość ok. 200 m, szerokość ok. 25 m, głębokość ok. 5 m.

Cel ten jest motywowany:

1. potrzebą rewitalizacji i wzmocnienia statusu i funkcji portu elbląskiego jako portu morskiego;
2. ustaleniem możliwości funkcjonowania portu elbląskiego jako portu dostępnego cały rok i w każdej porze doby;
3. stworzeniem warunków do korzystania z planowanej drogi wodnej jako drogi ewakuacji lub kanału logistycznego w razie wystąpienia stanów nadzwyczajnych o skali lokalnej lub regionalnej;
4. istniejącym popytem na przewóz ładunków wielkogabarytowych związanych ze specyfiką działalności zakładów przemysłowych Elbląga.

W chwili obecnej parametry rzeki Szarpawy nie pozwalają na prowadzenie żeglugi w przewidzianym zakresie, gdyż minimalna szerokość szlaku żeglownego wynosi 30 m, głębokość tranzytowa 1,8 m, a promień łuku osi szlaku żeglownego wynosi 300 m, co oznacza, że rzeka ta jest zaliczana do klasy II wg klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

Zgodnie z projektem dostosowania polskiego odcinka planowanej Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 (dalej MDWE 70) planuje się w latach 2021–2030 „przebudowę rzeki Szarpawy do parametrów IV lub Va klasy, jako połączenia portów morskich Gdańska i Elbląga oraz udostępnienia akwenu Zalewu Wiślanego dla jednostek śródlądowych o ładowności do 2000 ton”¹¹. Parametry te mogą więc osiągnąć najwyższe parametry przewidziane jednak dla transportu śródlądowego. Zgodnie z rozporządzeniem Rady

¹¹ Źródło: <http://mdwe70.pl/article/39/81/o-projekcie>

Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. 2002 nr 77 poz.695) minimalne wymiary szlaku żeglownego w rzece klasy Va są następujące: szerokość szlaku żeglownego – 50 m, głębokość tranzytowa – 2,8 m, promień łuku osi szlaku żeglownego – 650 m. Oznacza to, że nawet przy zrealizowaniu zamierzeń projektu MDWE 70, parametry szlaku żeglownego przez rzekę Szkarpawę nie pozwolą na żeglugę statków o zanurzeniu 4 m i nie umożliwią dostępu do portu w Elblągu statków stosowanych do żeglugi na morzu pełnym. Ponadto żegluga Szkarpawą w okresie zimowym może być zupełnie niemożliwa z uwagi na pokrywę lodową skuwającą powierzchnię rzeki, przy jednocześnie, zważywszy na parametry rzeki, braku możliwości jej udrożnienia w tym okresie stosując dostępne środki i urządzenia techniczne.

Dostęp do portu w Elblągu statków morskich, poza zagadnieniem potencjału przeładunkowego, wiąże się z ustaleniem dostępu do portu w Elblągu dla statków, które mają wyższą klasę lodową, które – również dzięki prowadzonemu lodołamaniu – będą mogły operować cały rok, czyniąc port elbląski portem niezamarzającym, który będzie mógł w ten sposób pełnić funkcje kooperacyjne dla portów Trójmiasta i portu w Królewcu¹², funkcjonujących cały rok. W nowych warunkach możliwa byłaby również żegluga nocna.

Obecnie dostępność portu jest ograniczana przez warunki lodowe na Zalewie Wiślanym oraz klasę lodową jednostek pływających, które mogą operować na tym akwenie. Większe jednostki pływające, o większym zanurzeniu posiadać mogą wyższe klasy lodowe¹³, a co za tym idzie mogą korzystać z torów wodnych odpowiednio przygotowanych przez lodołamacze, co nie jest możliwe dla większości jednostek pływających obecnie operujących na Zalewie Wiślanym.

Analizując parametry eksploatacyjne śródlądowych dróg wodnych warto zwrócić uwagę na fakt, iż nie tylko głębokość tranzytowa, ale również promień łuku osi szlaku żeglownego może stanowić problem w przypadku wprowadzenia na Szkarpawę statków o parametrach morskich. Jest to zatem kolejna przeszkoda na drodze do osiągnięcia celów Programu, u którego podstaw leży możliwość realizowania transportu za pomocą jednostek o charakterze morskim, o zanurzeniu do 4 m, o ładowności np. 3 000 ton.

¹² Nazewnictwo zgodnie z zaleceniami Komisji Standaryzacji Nazw Geograficznych poza Granicami Rzeczypospolitej Polskiej

¹³ Polski Rejestr Statków - Znaki wzmocnień lodowych (klasa lodowa) Ice Strengthening Marks (Ice Class); (Źródło: Polski Rejestr Statków, REJESTR STATKÓW 2012, http://www.prs.pl/__files/parent203/rm_prs_2012.pdf)

Możliwość żeglugi statków morskich przez rzekę Szkarpawę jest determinowana również parametrami śluzy Gdańska Głowa. Jest to zabytkowa budowla hydrotechniczna klasy III, wybudowana w 1895 r., której długość użytkowa komory wynosi 61 m, a szerokość użytkowa komory 12,5 m. Oznacza to, że w celu przystosowania śluzy do żeglugi, takiej jak planowana przez Mierzę Wiślaną zgodnie z Programem, szerokość użytkowa komory powinna zostać powiększona dwukrotnie. Również długość użytkowa komory powinna zostać zwiększona do 200 m. W ten sposób śluza Gdańska Głowa osiągnęłaby parametry jak dla śluzy od strony Zalewu Wiślanego, usytuowanej na drodze wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Należy zwrócić uwagę, iż dla śródlądowej drogi wodnej klasy Va minimalne wymiary śluz żeglugowych są mniejsze od tych, które byłyby niezbędne dla funkcjonowania żeglugi statków o zanurzeniu 4 m i kształtują się następująco: szerokość śluzy 12 m, długość śluzy 120 m.

Na każdej z proponowanych alternatywnych dróg (tj.: 1) Port w Elblągu – Kanał Jagielloński – Nogat – Szkarpawa – Wisła – Zatoka Gdańska lub Wisła – Martwa Wisła – Port w Gdańsku; 2) Port w Elblągu – rzeka Elbląg – Zalew Wiślany – Szkarpawa – Wisła – Zatoka Gdańska – lub Wisła – Martwa Wisła – Port w Gdańsku), zlokalizowanych jest także kilka mostów [Drewnica (otwierany – ograniczający szerokość jednostek wodnych), Przegalina, Martwa Wisła (wantowy - dla statków o wysokości nadwodnej do 8,5 m)], które już obecnie utrudniają żeglugę mniejszym jednostkom pływającym i bezwzględnie wymagałyby przebudowy, a raczej zbudowania na nowo w przypadku zamiaru przeprowadzenia tą trasą jednostek większych, o charakterze morskim. Stan ten ilustruje poniższa tabela:

Tabela 4 Śródlądowe drogi wodne łączące Port w Elblągu z Zatoką Gdańską (źródło: www.rzgw.gda.pl)

Parametry drogi wodnej	Drogi wodne				
	Kanał Jagielloński	Nogat (od Kanału Jagiellońskiego do Szarpawy)	Szarpawa	Wisła (od ujścia Szarpawy do ujścia do Zatoki Gdańskiej)	Martwa Wisła
Klasa drogi	II	II	II	III	Va
Długość	5,83 km	ok. 10 km	25,4 km	ok. 11 km	11,5 km
Minimalne wymiary szlaku żeglownego w rzece (m)					
Min. szerokość szlaku żeglownego	30	30	30	40	50
Głębokość tranzytowa	1,8	1,8	1,8	1,8	2,8
Promień łuku osi szlaku żeglownego	300	300	300	500	800
Zabudowa hydrotechniczna - śluzy					
Kanał Jagielloński	Nogat (od Kan.Jagiellońskiego do Szarpawy)	Szarpawa	Wisła (od ujścia Szarpawy do ujścia do Zatoki Gdańskiej)	Martwa Wisła	
-	-	Śluza Gdańska Głowa (0,13 km rzeki) - długość użytkowa 61 m - szerokość użytkowa 12,5 m - głębokość nad progiem dolnym i górnym 2,75 m	-	Śluza Przegalina - długość użytkowa 188,37 m - szerokość użytkowa 11,91 m - głębokość nad progiem dolnym i górnym 3,28 m	

Przeszkody nad drogą wodną (bez LWN)				
Kanał Jagielloński	Nogat (od Kanału Jagiellońskiego do Szarpawy)	Szarpawa	Wisła (od ujścia Szarpawy do ujścia do Zatoki Gdańskiej)	Martwa Wisła
Most drogowy Kępa Rybacka - 5,8 km kanału - prześwit 600 cm	Przeprawa promowa linowa Nowakowo-Marzęcino (56 km rzeki)	Most gospodarczy Gdańska Głowa (obrotowy) (0.120 km rzeki) - prześwit 708 cm	Przeprawa promowa linowa Świbno – Mikoszewo (938,70 km rzeki)	Most nad śluzą Przegalina (0.550 km rzeki) - prześwit 920 cm
-	-	Most drogowy Drewnica-Mikoszewo (zwodzony) (2.850 km rzeki) - prześwit 312 cm; - szerokość przęsła żeglugowego 12,50 m	-	Most pontonowy i przeprawa promowa (9 km rzeki) - przęsło otwierane B= 35 m
-	-	Most wąskotorówki Nowy Dwór Gdański – Stegna (obrotowy) (14.980 km rzeki) - prześwit 220 cm; - szerokość przęsła żeglugowego 17,20 m	-	Most wantowy (17.930 km rzeki) - prześwit 740 cm - wysokość 8,5 m nad średnią wodą
-	-	Most drogowy Rybina (15.450 km rzeki) - prześwit 166 cm; - szerokość przęsła żeglugowego 11,70 m	-	Most kolejowy (18 km rzeki) - prześwit 430 cm - wysokość 5,4 m nad średnią wodą
-	-	-	-	Most Siennicki (19 km rzeki) - prześwit 640 cm - wysokość 7,5 m nad średnią wodą

Z ekonomicznego punktu widzenia, popyt na opcję niepodjęcia realizacji Programu i ustanowienie śródlądowej drogi wodnej klas IV-Va na rzece Szkarpawie, jest determinowany:

1. dostępnością rzeki dla żeglugi i swobodą tej żeglugi,
2. czasem operacji do portu docelowego,
3. maksymalną wielkością ładunku dla jednorazowego przewozu.

Jak wskazano wcześniej kooperacja regionu z portami Trójmiasta, zarówno nadanie portowi w Elblągu cech portu fiderowego, jak też wykorzystanie tego portu i portów Zalewu oraz lokalnej infrastruktury logistycznej uczestniczącej w sieci TEN-T do usunięcia barier w przeniesieniu ładunków portu Trójmiasta w głąb Polski lub poza jej granice, zależne jest w dużej mierze od całorocznej dostępności portu elbląskiego i ww. infrastruktury. Ograniczona czasowo (dostępność sezonowa) i wielkością ładunku żegluga Szkarpawą nie realizuje tych celów.

Brak takiej możliwości jest obecnie podstawą przedsięwzięć takich jak np. tzw. suchy port¹⁴ koło Tczewa, który wskazuje na popyt na usługi tego rodzaju, a jednocześnie stanowi rozwiązanie jednostkowe i indywidualne.

Uwagi wymaga również, iż rangę trendu można obecnie przypisać wzrostowi zainteresowania wykorzystaniem dużych jednostek pływających, albowiem koszty transportu masowego czy kontenerowego istotnie spadają wraz ze wzrostem ładowności (Intrasea II, i in.).

Z punktu widzenia ekonomiki transportu, ale też, przede wszystkim, z punktu widzenia możliwości wykorzystania drogi wodnej objętej Programem jako narzędzia zarządzania kryzysowego (z uwagi na wysokie prawdopodobieństwo poddania tej rzeki tym oddziaływaniom, które są przyczyną sytuacji kryzysowej), znacząco większa długość drogi wodnej i czas transportu rzeką Szkarpawą, jak i ograniczona dostępność ustępują przed rozwiązaniami Programu i nie są realną alternatywą realizacji jego celów.

Ewentualne doprowadzenie trasy przez Szkarpawę do parametrów, które umożliwiłyby żeglugę jednostkom morskim, a tym samym - konieczność pogłębienia rzeki na długości około 50 km, wykonanie poszerzeń, wyprofilowanie niektórych zakrętów, przebudowanie mostów – a zatem prace inżynierskie na znacznie większą skalę w porównaniu z przedsięwzięciem objętym Programem – odbywałyby się również na terenach objętych ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody, w tym na obszarach Natura

¹⁴ „Milion kontenerów będzie mógł rocznie przeładować suchy port Intermodal Container Yard, który w Zajączkowie Tczewskim wybuduje spółka PCC Intermodal SA z Gdyni. Ma on pełnić funkcję zaplecza logistycznego portów morskich w Gdańsku i Gdyni.”; Źródło: <http://www.dziennikbałtycki.pl/artykul/470908,pod-tczewem-powstanie-suchy-port-rocznie-obsluzy-milion,id,t.html>, <http://m.etransport.pl/wiadomosci18156.html>, <http://biznes.trojmiasto.pl/Nowoczesny-suchy-port-powstanie-pod-Tczewem-n52870.html?strona=1>, http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_Intermodal_Container_Yard,

2000 lub też znacząco i negatywnie oddziaływały na te obszary (zob. rozdział 4.1).

W wynikach przeprowadzonych badań przyrodniczych przyjmuje się również, że wariant, któremu nadaje się nazwę wariantu alternatywnego, jakim jest kanał żeglugowy przez rzekę Szkarpawę, jest wariantem, który nie poddaje się efektywnej kompensacji.

Skutkiem realizacji takiego wariantu może być również powstanie dodatkowego czynnika fragmentacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej Żuław.

4.1 Porównanie wariantów lokalizacyjnych Programu – pod względem środowiskowym

Analizy środowiskowe różnych opcji związanych z wykonaniem kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną prowadzone są od szeregu lat. W roku 2006 opracowano Strategiczną Ocenę Oddziaływania na środowisko Projektu „Budowa Kanału Żeglugowego przez Mierzę Wiślaną” faza wstępna. Wnioski z tej analizy są następujące: „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną, stanowiącego element drogi wodnej na trasie port morski w Elblągu – Zalew Wiślany – Zatoka Gdańska, z odgałęzieniem w kierunku Kalinigradu determinuje nie tylko właściwe wykorzystanie portu elbląskiego, ale także rozwój gmin usytuowanych po zachodniej i południowej stronie Zalewu Wiślanego. Wpisuje się też w całość krajobrazu ziemi elbląskiej, której funkcjonowanie warunkuje sieć kanałów melioracyjnych. Kanał stanowić będzie również ogniwo łączące dwie drogi wodne międzynarodowego znaczenia zgodnie z Umową AGN tj. przybrzeżny szlak wodny E-60 i śródlądowa droga wodna E-70. Bez względu na ekonomiczną efektywność realizacji tego projektu jego realizacja ma niewymierną wartość społeczno-gospodarczą. Ponadto kanał ten pozwoli na otwarcie Zalewu Wiślanego dla państw członkowskich Unii Europejskiej. Wdrożenie omawianego projektu stanowić będzie realizację nadrzędnego interesu publicznego, w skali ponad regionalnej, a nawet międzynarodowej”.

W latach kolejnych opracowano szereg dokumentów i analiz środowiskowych, najistotniejsze to:

1. Weryfikacja i uzupełnienie części przyrodniczej prognozy oddziaływania na środowisko Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” ECG Orbital, Gdynia, grudzień 2012r.
2. Prognoza oddziaływania na środowisko programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, BPiWP PROEKO, Gdańsk, 2012 r.
3. Inwentaryzacja ichtiofauny w polskiej części Zalewu Wiślanego wraz z Zatoką Elbląską, Morski Instytut Rybacki, Gdynia, 2012.

4. Inwentaryzacja przyrodnicza czterech odcinków Mierzei Wiślanej – terenów lokalizacji kanału żeglugowego, Biuro Ekspertyz Przyrodniczo-Leśnych, Warszawa, 2012.
5. Inwentaryzacja przyrodnicza czterech odcinków Mierzei Wiślanej – terenów lokalizacji kanału żeglugowego, WYG International, 2011.
6. Badanie dna polskiej części Zalewu Wiślanego wraz z Zatoką Elbląską, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2010.
7. Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy kanału przez Mierzę Wiślaną, EKO-KONSULT, Gdańsk, 2009.
8. Koncepcja przebiegu i budowy torów podejściowych i toru głównego na Zalewie Wiślanym dla czterech lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną, WUPROHYD Sp. z o.o., Gdynia, 2009.
9. Analiza procesów hydro- i litodynamicznych w rejonie planowanego przekopu przez Mierzę Wiślaną i predykcja wpływu przekopu na brzeg morski wraz z oceną intensywności zapiaszczania (zamulania) toru wodnego na odcinku od przekopu do portu w Elblągu, Instytut Budownictwa Wodnego PAN, Gdańsk, wrzesień 2008.

Prognoza oddziaływania na środowisko programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, BPiWP PROEKO sporządzona w 2012 r. wskazuje, że realizacja Programu będzie miała istotny wpływ na środowisko i siedliska przyrodnicze NATURA 2000 na Mierzei Wiślanej i w Zalewie Wiślanym. Wskazuje także, że z czterech wariantów lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną i w konsekwencji toru wodnego przez Zalew Wiślany (I „Skowronki”, II „Nowy Świat”, III „Przebrno”, IV „Piaski”) największe oddziaływanie na środowisko spowoduje wariant IV „Piaski”. Drugi pod względem stopnia oddziaływania na środowisko jest wariant III „Przebrno”. Warianty I „Skowronki” i II „Nowy Świat” są porównywalne pod względem prognozowanego oddziaływania na środowisko.

Wykonane w roku 2012 inwentaryzacje przyrodnicze oraz „Weryfikacja i uzupełnienie części przyrodniczej Prognozy oddziaływania na środowisko Programu...” wskazują, iż bardziej zasadne jest rozważanie lokalizacji kanału żeglugowego w lokalizacji Nowy Świat i Piaski.

Inwentaryzacje przyrodnicze prowadzone w latach 2011-2012 przyczyniły się do zmiany spojrzenia na dotychczasowe analizy lokalizacyjne realizacji Programu „Budowa drogi wodnej...”. W latach 2007-2011 analizowano głównie lokalizację Skowronki, jako najbardziej optymalną pod względem środowiskowym i ekonomiczno-społecznym. Najnowsze analizy (*Weryfikacja i uzupełnienie części przyrodniczej prognozy oddziaływania na środowisko Programu*), w których posłużono się metodą porównywania stanów środowiska, wykazują, że konieczna jest zmiana postrzegania oddziaływania na środowisko i strat w nim czynionych w wyniku realizacji Programu.

Jak wynika z dotychczasowych analiz:

- a) biorąc pod uwagę kryteria botaniczne, jako potencjalną lokalizację inwestycji należy zdecydowanie odrzucić wariant Przebrno. Warianty Piaski i Skowronki charakteryzują niższe, ale istotne, zbliżone do siebie walory botaniczne. Najniższe walory wykazuje wariant Nowy Świat;
- b) wedle waloryzacji zoologicznej najwyższą ogólną ocenę otrzymała powierzchnia Przebrno. Najniżej z kolei oceniona została powierzchnia Nowy Świat (jednocześnie otrzymała ona jednak najwyższą ocenę pod kątem różnorodności ptaków). Lokalizacja Skowronki oceniona była wyżej niż lokalizacja Piaski. W tym kontekście przyjęto, iż z punktu widzenia wartości faunistycznej, należy odrzucić wariant Przebrno jako możliwą lokalizację inwestycji, rozpatrywać pozostałe 3 lokalizacje, ze wskazaniem na wariant Nowy Świat;
- c) na podstawie inwentaryzacji ichtiologicznej stwierdzono, iż stwarzająca najmniejsze zagrożenie pod względem ichtiologicznym jest lokalizacja w wariantcie Piaski, która nie ingeruje znacząco w miejsca tarłowe ryb. Następny w kolejności jest wariant Skowronki a najbardziej niekorzystnym są równocenne warianty: Nowy Świat i Przebrno.

W celu oceny wystąpienia i zakresu bezpośrednich i pośrednich strat siedlisk, które mogą nastąpić w wyniku realizacji Programu wyselekcjonowano siedliska chronione (załącznik nr I do Dyrektywy siedliskowej) znajdujące się w zasięgu oddziaływania Programu. Należą do nich:

- 1130 Estuaria
- *1150-1 Zalewy
- 2110 Inicjalne stadia nadmorskich wydm białych
- 2120 Nadmorskie wydmy białe (*Elymo-Ammophiletum*)
- *2130 Nadmorskie wydmy szare
- 2180 Lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich
- 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*)
- 9160 Grąd subatlantycki
- *91D0 Bory i lasy bagienne
- *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe).

Planowane warianty różnią się pod względem liczby chronionych siedlisk, które mogą zostać utracone w wyniku realizacji przedsięwzięcia. Największa liczba siedlisk chronionych (9) występuje w wariantcie Przebrno, w tym 4 siedliska priorytetowe. Pozostałe warianty są podobne pod względem liczby chronionych siedlisk. W wariantcie alternatywnym nie występują siedliska lądowe. Planowane przedsięwzięcie będzie bezpośrednio oddziaływać na chronione siedliska lądowe, co będzie związane ze stratami bezpośrednimi.

Straty pośrednie (*virtual loss*) nie będą dotyczyć chronionych siedlisk lądowych.

Tabela 5 Chronione siedliska występujące w zasięgu poszczególnych wariantów planowanego przedsięwzięcia

Siedlisko	Skowronki	Nowy Świat	Przebrno	Piaski	Alternatywny
1130	-	-	-	-	+
*1150-1	+	+	+	+	+
2110	+	+	+	+	-
2120	+	+	+	+	-
*2130	+	+	+	+	-
2180	+	+	+	+	-
6430	+	-	+	+	-
9160	-	-	+	-	-
*91D0	+	+	+	-	-
*91E0	-	-	+	-	-
Liczba siedlisk	7	6	9	6	2

Istotną cechą charakteryzującą straty bezpośrednie jest powierzchnia zajmowanych siedlisk. Na podstawie analizy poszczególnych płatów siedlisk stwierdzono, że największe powierzchnie występują w wariancie Przebrno. Dodatkowo nastąpi utrata 3 siedlisk priorytetowych: *2130, *91D0 i *91E0. Warto dodać, że oprócz powierzchni siedliska ważną cechą jest sposób rozmieszczenia płatów i ich fragmentacja. W części Mierzei, przy wariancie Przebrno spotyka się 13 płatów siedliska *91D0, które zajmują powierzchnię 7,22 ha, natomiast dla porównania przy wariancie Skowronki stwierdzono występowanie 14 płatów, jednak zajmujących tylko 2,25 ha. Liczba płatów w stosunku do zajmowanej powierzchni w tym przypadku może być miarą fragmentacji siedliska, a w konsekwencji waloryzuje siedlisko. Znacznie cenniejsze przyrodniczo są płaty mniej rozdrobnione i bardziej jednolite. W wariancie Przebrno fragmentacja siedlisk jest najmniejsza.

Bardzo podobne relacje zaobserwowano w przypadku siedliska 2180, gdzie w wariancie Przebrno stwierdzono 9 płatów o łącznej powierzchni 60,29 ha; wobec wariantu Skowronki – 8 płatów, zajmujących powierzchnię 27,18 ha. W przypadku utraty siedlisk lądowych istotne jest zachowanie spójności i integralności siedlisk w ciągu Mierzei Wiślanej. Wykonanie przekopu przerwie ciąg niektórych siedlisk. Istotna jest powierzchnia zajmowana przez dane siedliska oraz sposób rozmieszczenia poszczególnych płatów. Niektóre siedliska będzie można w perspektywie wieloletniej zregenerować i odtworzyć w alternatywnych lokalizacjach, będą to głównie siedliska wydumowe: 2110, 2120, *2130. W toku kilkudziesięciu lat sukcesji i odpowiednich zabiegów możliwe wydaje się odtworzenie siedliska 2180. Mało prawdopodobne jest odtworzenie siedliska 9160, a wręcz niemożliwe płatów siedliska *91D0 i *91E0.

Tabela 6 Straty bezpośrednie w chronionych siedliskach lądowych, w zależności od wariantu przedsięwzięcia.

Siedlisko		Wariant			
		Skowronki	Nowy Świat	Przebrno	Piaski
2110	Strata bezpośrednia (ha)	1,31	2,12	1,01	1,15
	Udział w całości siedliska (%) ¹	13,1	21,2	10,1	11,5
2120	Strata bezpośrednia (ha)	0,22	0,43	-	0,03
	Udział w całości siedliska (%)	0,1	0,21	-	0,01
*2130	Strata bezpośrednia (ha)	1,33	1,06	2,21	4,43
	Udział w całości siedliska (%)	0,65	0,52	1,08	2,17
2180	Strata bezpośrednia (ha)	27,18	43,22	60,29	18,72
	Udział w całości siedliska (%)	0,66	1,05	1,47	0,46
6430	Strata bezpośrednia (ha)	4,62	5,35	2,03	4,74
	Udział w całości siedliska (%)	2,26	2,61	0,99	2,32
9160	Strata bezpośrednia (ha)	-	-	0,78	-
	Udział w całości siedliska (%)	-	-	Siedlisko niewymienione w SDF	-
*91D0	Strata bezpośrednia (ha)	2,25	4,67	7,22	-
	Udział w całości siedliska (%)	0,36	0,77	1,17	-
*91E0	Strata bezpośrednia (ha)	-	-	2,7	-
	Udział w całości siedliska (%)	-	-	0,33	-

¹ Powierzchnia siedliska 2110 wynikająca z inwentaryzacji jest wyższa niż podana w SDF obszaru. SDF podaje łączną powierzchnię 0,01%, to stanowi zaledwie 4,08 ha, natomiast według Inwentaryzacji z 2012 roku tylko w rejonie 4 badanych wariantów stwierdzono łączną powierzchnię siedliska 5,59 ha. Szacuje się, że powierzchnia tego siedliska dla całości obszaru wynosi ok. 10 ha

Realizacja Programu będzie oddziaływać na siedlisko priorytetowe *1150-1. W zależności od przyjętego wariantu, straty bezpośrednie oraz pośrednie¹⁵ będą zróżnicowane. Straty bezpośrednie będą dotyczyły tylko etapu budowy

¹⁵ Straty pośrednie dotyczą potencjalnych oddziaływań przez wzrost mętności, izolacji lub fragmentacji płatów siedlisk w wyniku przecięcia Mierzei Wiślanej.

- wycięcie roślinności i prace pogłębieniowe. Na etapie eksploatacji toru wodnego nie będzie oddziaływania na roślinność wodną, z uwagi na głębokość toru wynoszącą maksymalnie 5 m - na tej głębokości nie spotyka się w Zalewie Wiślanym roślinności wodnej.

- Wariant I Skowronki

Bardzo bogato rozwinięta roślinność podwodna (klasy *Potametea* i *Charetea*) oraz szuwarowa (*Phragmitetea*). Bardzo charakterystyczny odwodny układ szuwarów z udziałem *Scirpetum lacustris*. Decyduje o różnorodności i przezroczystości wody w tej części Zalewu. Spośród klasy *Potametea* na szczególną uwagę zasługują rozległe płyty zespołu jeziorzy morskiej *Najadetum marinae*, pojawiające się w najpłytszej, a tym samym najlepiej oświetlonej części lagun przybrzeżnych, głównie na piaszczystym dnie. Najcenniejszym elementem roślinności wodnej opisywanego wariantu (jak i wszystkich rozpatrywanych) są jednak inne makroglony – ramienice. Na niemal całej powierzchni łąk podwodnych wewnątrz lagun, często także w brzeżnej, luźnej części szuwarów w ich południowej części (zwykle w obrębie *Typhetum angustifoliae* i *Scirpetum lacustris*) występuje w domieszce *Chara connivens*, typowa dla wód słonawych, uznana na Czerwonej liście glonów Polski za wymarłą i zaginioną (kategoria Ex). Gatunek ten notowano na obszarze Polski niemal przed wiekiem na pojedynczych stanowiskach w rejonie Zatoki Gdańskiej. Jest to najszerzej rozprzestrzeniona ramienica spośród trzech w tej części Zalewu odnalezionych. Gatunek związany tylko z tym wariantem, w innej lokalizacji nie stwierdzono. Ponadto realizacja przedsięwzięcia w wariantcie Skowronki spowoduje utratę jedyne go stanowiska tego gatunku w Polsce. Straty bezpośrednie związane z wycięciem roślinności będą najwyższe – 9,9 ha. Natomiast z uwagi na bardzo szerokie występowanie szuwarów i podwodnych łąk, straty potencjalne wywołane zmętnieniem będą zachodziły na powierzchni ok. 826 ha, co daje 3,11% w całkowitej powierzchni siedliska 1150-1 w Ostoi PLH280007.

Wariant uznany za jeden z najbardziej ryzykownych (obok wariantu Nowy Świat) z punktu widzenia awifauny szuwaru trzcinowego, ponieważ przecina obszary cenne siedliskowo dla ptaków wodnych a potencjalne straty w tym zakresie są największe (patrz powyżej).

Wariant ten jest najbardziej korzystny pod kątem jak najmniejszej ingerencji w miejsca tarłowe ryb, spośród 3 wariantów zlokalizowanych na odcinku pomiędzy Krynicą Morską a Kątami Rybackimi.

- Wariant II Nowy Świat

W obrębie tego wariantu stwierdzono podobne układy roślinności, jak w wariantcie Skowronki – zwłaszcza ze względu na powtarzającą się pasowość układu szuwarów, jego znaczną szerokość i obecność rozległych zatok w jego głębi. Niemniej, pomimo niewielkiej odległości od poprzednio omówionego

wariantu, stwierdzono mniejsze bogactwo gatunkowe. Oprócz zespołów jezierzy morskiej spotyka się płaty z udziałem ramienicy *Chara aspera*, inne gatunki ramienic nie występują. Z uwagi na mniejszy udział roślinności wodnej straty bezpośrednie i pośrednie niższe (Tabela 7).

Wariant uznany za jeden z najbardziej ryzykownych (obok wariantu Skowronki) z punktu widzenia awifauny szuwaru trzcinowego, ponieważ przecina obszary cenne siedliskowo dla ptaków wodnych, jednak potencjalne straty w tym zakresie są ok. 10-krotnie niższe niż w wariantcie Skowronki.

- Wariant III Przebrno

Na niewielkiej powierzchni, występują bardzo płytkie zatoki wewnętrzne, są one jednak gwałtownie zarastane przez szuwar wąskopałkowy. Ponadto, całkowita szerokość pasa szuwarów, zwłaszcza w zachodniej części wariantu jest znikoma w porównaniu do opisanych wyżej wariantów. Występują głównie skupiska z udziałem wywłócznika kłosowego *Myriophyllum spicatum* i rdestnicy przeszytej *Potamogeton perfoliatus*. Brak gatunków chronionych i ramienic. Strata bezpośrednia – 1,6 ha, pośrednia – 32,5 ha.

- Wariant IV Piaski

Wariant różni się zdecydowanie od trzech wcześniejszych. Słabo rozwinięte szuwały tworzące wąskie pasy, głównie z udziałem trzcinowiska *Phragmites communis*. Brak roślinności podwodnej. Straty bezpośrednie i pośrednie najniższe. Wariant ten jest najbardziej korzystny pod kątem jak najmniejszej ingerencji w miejsca tarłowe ryb, spośród wszystkich rozpatrywanych wariantów.

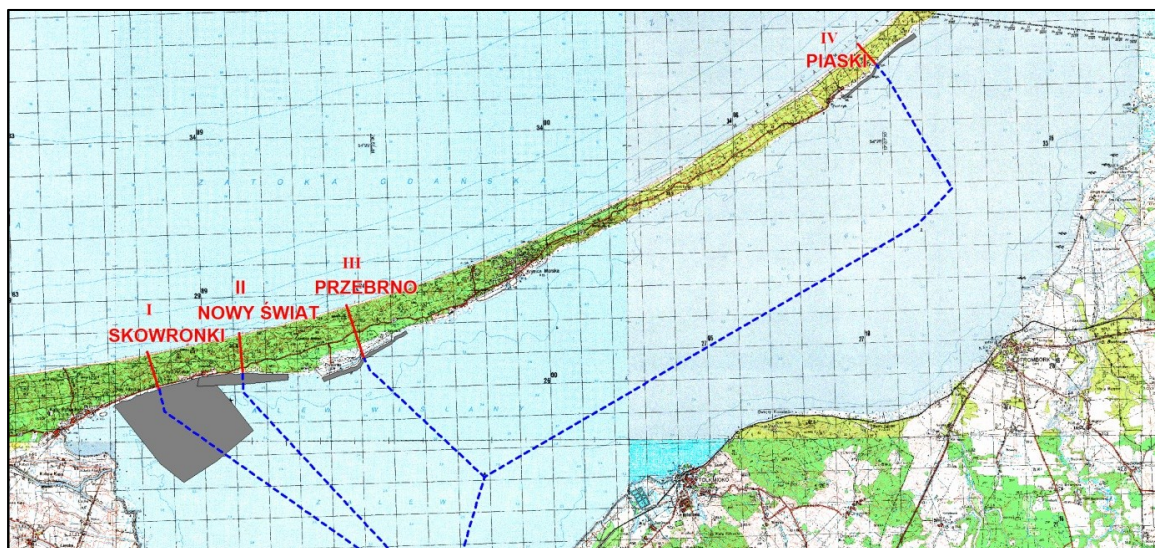
- Wariant Alternatywny

Przebieg toru wodnego w wariantcie alternatywnym wykonano w oparciu o analizę Raportu badania dna polskiej części Zalewu Wiślanego wraz z Zatoką Elbląską, wykonanego w 2010 roku przez Instytut Morski w Gdańsku, przy założeniu jak najmniejszych strat w siedlisku. Straty bezpośrednie w porównaniu z innymi wariantami będą wysokie i będą związane ze zniszczeniem płatów roślinności o liściach zanurzonych lub pływających. Udział straty szuwarów jest nieznaczny. Straty pośrednie wynoszące 804 ha będą dotyczyć również roślinności zanurzonej i pływającej oraz w mniejszym stopniu szuwarów.

Tabela 7 Straty bezpośrednie i pośrednie w siedlisku 1150-1 w zależności od wariantu przedsięwzięcia

Wariant	Strata bezpośrednia, wycięcie pasa roślinności wodnej, szuwary + roślinność zanurzona (ha)	Strata pośrednia/potencjalna (virtual loss) powierzchnia roślinności wodnej objęta zmętnieniem (ha)	Udział w całości siedliska (%)	
			Strata bezpośrednia	Strata pośrednia
Skowronki	9,9	826,0	0,037	3,11
Nowy Świat	2,9	83,6	0,010	0,31
Przebrno	1,6	32,5	0,006	0,12
Piaski	1,4	26,0	0,005	0,09

Rysunek 6: Zasięg strat pośrednich (=virtual loss) (obszar oznaczony kolorem szarym), związanych ze zmętnieniem w siedlisku 1150-1 dla wariantów Skowronki, Nowy Świat, Przebrno, Piaski.



Rysunek 7 Zasięg strat pośrednich (=virtual loss) (obszar oznaczony kolorem szarym), związanych ze zmętnieniem w siedlisku 1150-1 dla wariantu alternatywnego



W celu przeanalizowania rozpatrywanych wariantów Programu posłużono się metodą porównywania stanów środowiska. W metodzie tej, ustala się zbiór zmiennych, które opisują stan środowiska i następnie przewiduje się zmiany każdej zmiennej dla każdego rozpatrywanego wariantu realizacyjnego, stosując dostępne metody i techniki przewidywania lub profesjonalne szacowanie.

W przyjętej metodzie dla każdej zmiennej ustala się względny współczynnik znaczenia (WWZ) metodą klasyfikacji ważonej. Każda zmienna porównywana jest z każdą inną zmienną w celu określenia, która z nich może być uważana za bardziej znaczącą dla danego obszaru. Zmiennej, którą uzna się za bardziej znaczącą w danej parze nadaje się wartość jedności, a drugiej zmiennej w parze - wartość zerową. Jeśli nie można zdecydować o znaczeniu względnym analizowanych dwóch zmiennych lub jeżeli uważa się, że ich znaczenie jest jednakowe, wówczas nadaje się obydwu zmiennym wartość 0,5.

Tabela 8 Wartości względnego współczynnika znaczenia zmiennych

Zmienna	WWZ
Oddziaływanie na populację ptaków z Zał. I Dyrektywy Ptasiej, PLB280010 - V1	0,092
Oddziaływanie na ptaki migrujące, nie wymienione w Zał. I Dyrektywy Ptasiej, PLB280010 - V2	0,040
Oddziaływanie na wodne siedlisko priorytetowe, będące celem ochrony obszaru PLH280007 - V3	0,092
Oddziaływanie na lądowe siedliska priorytetowe, będące celami ochrony obszaru PLH280007 - V4	0,092
Oddziaływanie na siedliska inne niż priorytetowe, będące celami ochrony obszaru PLH280007 - V5	0,040
Ograniczenie populacji gatunków roślin będącymi celami ochrony obszaru, wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej - V6	0,092
Ograniczenie populacji gatunków roślin będącymi celami ochrony obszaru, nie wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej - V7	0,040
Ograniczenie populacji gatunków zwierząt będącymi celami ochrony obszaru, wym. w Zał. Dyr. Siedliskowej - V8	0,092
Ograniczenie populacji gatunków zwierząt będącymi celami ochrony obszaru, nie wym. w Zał. Dyr. Siedliskowej - V9	0,040
Bezpośrednie zasypywanie organizmów bentosowych (fito i zoobentos) - V10	0,007
Ograniczenie zasobów wody pitnej - V11	0,092
Ograniczenie powierzchni tarlisk i populacji ichtiofauny - V12	0,040
Dynamika zmian linii brzegowej - V13	0,092
Ilość urobku i mas ziemnych - V14	0,092
Zużycie energii i paliw - V15	0,015
Prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii - V16	0,040

Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonej analizy, zmienne można pogrupować na trzy główne grupy pod względem ich istotności przy ocenie oddziaływania rozpatrywanych wariantów na środowisko, a zwłaszcza na obszary Natura 2000 (w kolejności od największej do najmniejszej wagi).

Zmienne o dużym znaczeniu

1. Oddziaływanie na wodne siedlisko priorytetowe, będące celem ochrony obszaru PLH280007.
2. Oddziaływanie na lądowe siedliska priorytetowe, będące celami ochrony obszaru PLH280007.
3. Oddziaływanie na populację ptaków z Zał. I Dyrektywy Ptasiej, PLB280010.
4. Ograniczenie populacji gatunków roślin będącymi celami ochrony obszaru, wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej.
5. Ograniczenie populacji gatunków zwierząt będącymi celami ochrony obszaru, wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej.
6. Ograniczenie zasobów wody pitnej.

7. Dynamika zmian linii brzegowej.
8. Ilość urobku i mas ziemnych.

Zmienne o średnim znaczeniu

9. Oddziaływanie na ptaki migrujące, nie wymienione w Zał. I Dyrektywy Ptasiej, PLB280010.
10. Oddziaływanie na siedliska inne niż priorytetowe, będące celami ochrony obszaru PLH280007.
11. Ograniczenie populacji gatunków roślin będącymi celami ochrony obszaru, nie wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej.
12. Ograniczenie populacji gatunków zwierząt będącymi celami ochrony obszaru, nie wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej.
13. Ograniczenie powierzchni tarlisk i populacji ichtiofauny.
14. Prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii.

Zmienne o małym znaczeniu

15. Zużycie energii i paliw.
16. Bezpośrednie zasypywanie organizmów bentosowych (fito i zoobentos).

Następnie umieszcza się przewidywane oddziaływania dla każdej ww. zmiennej na skali współczynników wyboru wariantów (WWW), stosując również metodę porównywania parami analizowanych wariantów na etapie realizacji i eksploatacji Programu.

W analizie rozpatrywano 4 warianty realizacyjne kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną: Skowronki, Nowy Świat, Przebrno i Piaski oraz wariant alternatywny. Wzięto pod uwagę tylko ich oddziaływanie na środowisko i obszary Natura 2000 w zakresie ww. zmiennych, bez oceny możliwości ich realizacji (kosztów, warunków technicznych i realizacji umów międzynarodowych).

Aby otrzymać końcową macierz współczynników, należy pomnożyć wartości WWZ przypisaną danej zmiennej przez wartości WWW określone dla rozpatrywanych wariantów i zsumować otrzymane wyniki końcowe dla każdego wariantu. Im wyższy wynik końcowy sumowania, tym mniejsze oddziaływanie wariantu na rozpatrywane zmienne i tym jest on korzystniejszy.

Tabela 9 Końcowa macierz współczynników dla etapu budowy

Zmienna	WWZ	Wariant*				
		I	II	III	IV	A
Oddziaływanie na populację ptaków z Zał. I Dyrektywy Ptasiej, PLB280010 - V1	0,092	0,012	0,012	0,012	0,031	0,025
Oddziaływanie na ptaki migrujące, nie wymienione w Zał. I Dyrektywy Ptasiej, PLB280010 - V2	0,040	0,005	0,005	0,005	0,013	0,011
Oddziaływanie na wodne siedlisko priorytetowe, będące celem ochrony obszaru PLH280007 - V3	0,092	0,006	0,018	0,028	0,028	0,012
Oddziaływanie na lądowe siedliska priorytetowe, będące celami ochrony obszaru PLH280007 - V4	0,092	0,021	0,012	0,006	0,021	0,031
Oddziaływanie na siedliska inne niż priorytetowe, będące celami ochrony obszaru PLH280007 - V5	0,040	0,008	0,005	0,003	0,011	0,013
Ograniczenie populacji gatunków roślin będących celami ochrony obszaru, wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej - V6	0,092	0,021	0,021	0,021	0,006	0,021
Ograniczenie populacji gatunków roślin będących celami ochrony obszaru, nie wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej - V7	0,040	0,007	0,011	0,003	0,007	0,013
Ograniczenie populacji gatunków zwierząt będących celami ochrony obszaru, wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej - V8	0,092	0,009	0,031	0,009	0,018	0,025
Ograniczenie populacji gatunków zwierząt będących celami ochrony obszaru, nie wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej - V9	0,040	0,005	0,011	0,003	0,008	0,013
Bezpośrednie zasypywanie organizmów bentosowych (fito i zoobentos) - V10	0,007	0,001	0,002	0,002	0,001	0,000
Ograniczenie zasobów wody pitnej - V11	0,092	0,012	0,018	0,006	0,025	0,031
Ograniczenie powierzchni tarlisk i populacji ichtiofauny - V12	0,040	0,011	0,005	0,005	0,013	0,005
Dynamika zmian linii brzegowej - V13	0,092	0,021	0,021	0,021	0,021	0,006
Ilość urobku i mas ziemnych - V14	0,092	0,025	0,031	0,018	0,012	0,006
Zużycie energii i paliw - V15	0,015	0,004	0,005	0,003	0,002	0,001
Prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii - V16	0,040	0,011	0,013	0,008	0,005	0,003
Wynik końcowy sumowania		0,181	0,224	0,154	0,223	0,217

*Warianty: I – Skowronki, II – Nowy Świat, III – Przebrno, IV – Piaski, A - Alternatywny

Na podstawie danych zaprezentowanych w powyższej tabeli, najbardziej korzystnymi wariantami realizacji Programu na etapie budowy są: Nowy

Świat i Piaski, w dalszej kolejności wariant alternatywny i najbardziej niekorzystne: Skowronki i Przebrno.

Tabela 10 Końcowa macierz współczynników dla etapu eksploatacji

Zmienna	WWZ	Wariant*				
		I	II	III	IV	A
Oddziaływanie na populację ptaków z Zał. I Dyrektywy Ptasiej, PLB280010 – V1	0,092	0,009	0,018	0,025	0,031	0,009
Oddziaływanie na ptaki migrujące, nie wymienione w Zał. I Dyrektywy Ptasiej, PLB280010 – V2	0,040	0,004	0,008	0,011	0,013	0,004
Oddziaływanie na wodne siedlisko priorytetowe, będące celem ochrony obszaru PLH280007 – V3	0,092	0,015	0,028	0,028	0,015	0,006
Oddziaływanie na lądowe siedliska priorytetowe, będące celami ochrony obszaru PLH280007 – V4	0,092	0,018	0,018	0,018	0,018	0,018
Oddziaływanie na siedliska inne niż priorytetowe, będące celami ochrony obszaru PLH280007 – V5	0,040	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008
Ograniczenie populacji gatunków roślin będących celami ochrony obszaru, wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej – V6	0,092	0,018	0,018	0,018	0,018	0,018
Ograniczenie populacji gatunków roślin będących celami ochrony obszaru, nie wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej – V7	0,040	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008
Ograniczenie populacji gatunków zwierząt będących celami ochrony obszaru, wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej – V8	0,092	0,015	0,015	0,015	0,031	0,015
Ograniczenie populacji gatunków zwierząt będących celami ochrony obszaru, nie wym. w Zał. II Dyr. Siedliskowej – V9	0,040	0,005	0,005	0,005	0,011	0,013
Bezpośrednie zasypywanie organizmów bentosowych (fito i zoobentos) – V10	0,007	0,001	0,002	0,002	0,001	0,000
Ograniczenie zasobów wody pitnej – V11	0,092	0,012	0,018	0,006	0,025	0,031
Ograniczenie powierzchni tarlisk i populacji ichtiofauny – V12	0,040	0,011	0,005	0,005	0,013	0,005
Dynamika zmian linii brzegowej – V13	0,092	0,018	0,025	0,012	0,006	0,031
Ilość urobku i mas ziemnych – V14	0,092	0,018	0,031	0,025	0,012	0,006
Zużycie energii i paliw – V15	0,015	0,003	0,005	0,004	0,002	0,001
Prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii – V16	0,040	0,008	0,013	0,011	0,005	0,003
Wynik końcowy sumowania		0,175	0,227	0,201	0,219	0,178

*Warianty: I – Skowronki, II – Nowy Świat, III – Przebrno, IV – Piaski, A – Alternatywny

Dla etapu eksploatacji, najbardziej korzystnym jest wariant Nowy Świat, a w dalszej kolejności Piaski. Najmniej korzystnymi są warianty: alternatywny i Skowronki.

Zmiennymi decydującymi o klasyfikacji wariantów są przede wszystkim te o największej wartości WWZ i tym samym największym znaczeniu w ocenie oddziaływania Programu na środowisko, a odnoszące się głównie do znaczącego negatywnego oddziaływania analizowanych wariantów na środowisko szuwarowe w zachodniej części Zalewu Wiślanego, gdzie występują identyfikatory fitosocjologiczne siedliska 1150-1 i tym samym eliminujące praktycznie warianty Skowronki i alternatywny oraz znaczne straty w siedliskach lądowych dla wariantu Przebrno.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływania na większość zmiennych będą słabsze w porównaniu z etapem budowy (z wyjątkiem dynamiki zmian linii brzegowej od strony Zatoki Gdańskiej) jednak ich oddziaływanie będzie długoterminowe lub stałe.

Poruszając problematykę kompensacji przyrodniczej należy wskazać natomiast, iż jej zastosowanie względem siedliska 1150-1 nie jest możliwe w przypadku wariantu Skowronki oraz wariantu alternatywnego. W obu przypadkach straty jakościowe i ilościowe, które mogą być wywołane stratami pośrednimi będą tak znaczne, że nie jest ona praktycznie możliwa. Straty bezpośrednie i pośrednie dla tych wariantów przekraczają 3% udziału w całości siedliska (sumarycznie odpowiednio ok. 836 ha i ok. 843 ha), podczas gdy dla pozostałych wariantów są ok. 10 ÷ 30-krotnie mniejsze i wynoszą ok. 0,1 ÷ 0,3% udziału w całości siedliska. Dodatkowo, realizacja przedsięwzięcia w wariantcie Skowronki spowoduje utratę jedynej w Polsce stanowiska ramienicy *Chara connivens*, uznanej na Czerwonej liście glonów Polski za wymarłą i zaginioną.

Analogicznie wykonanie kompensacji przyrodniczej nie jest możliwe w przypadku realizacji wariantu Przebrno. Wynika to z dużej powierzchni poszczególnych siedlisk oraz z faktu, że nie jest możliwe odtworzenie siedliska *91E0, dla którego strata w tej lokalizacji przekracza 3% udziału w całości tych siedlisk w obszarze Natura 2000 „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” (przyjęto, że straty siedlisk poniżej 1% można uznać za nieznaczące i nie wymagające kompensacji).

4.2 Porównanie wariantów lokalizacyjnych Programu – pod względem technicznym

W celu oceny rozwiązań technicznych wykorzystano dokumentację „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną Koncepcja techniczna i kosztowa kanału żeglugowego wraz z niezbędnymi budowlami hydrotechnicznymi” autorstwa Geosyntex Sp. z o.o. z listopada 2007 r. oraz Koncepcję przebiegu i budowy torów podejściowych i toru głównego na Zalewie Wiślanym dla czterech lokalizacji kanału Żeglugowego przez Mierzę Wiślaną autorstwa „WUPROHYD” Sp. z o.o. - BIURO PROJEKTÓW z 2009r.

4.2.1 Stan istniejący Zalewu Wiślanego¹⁶

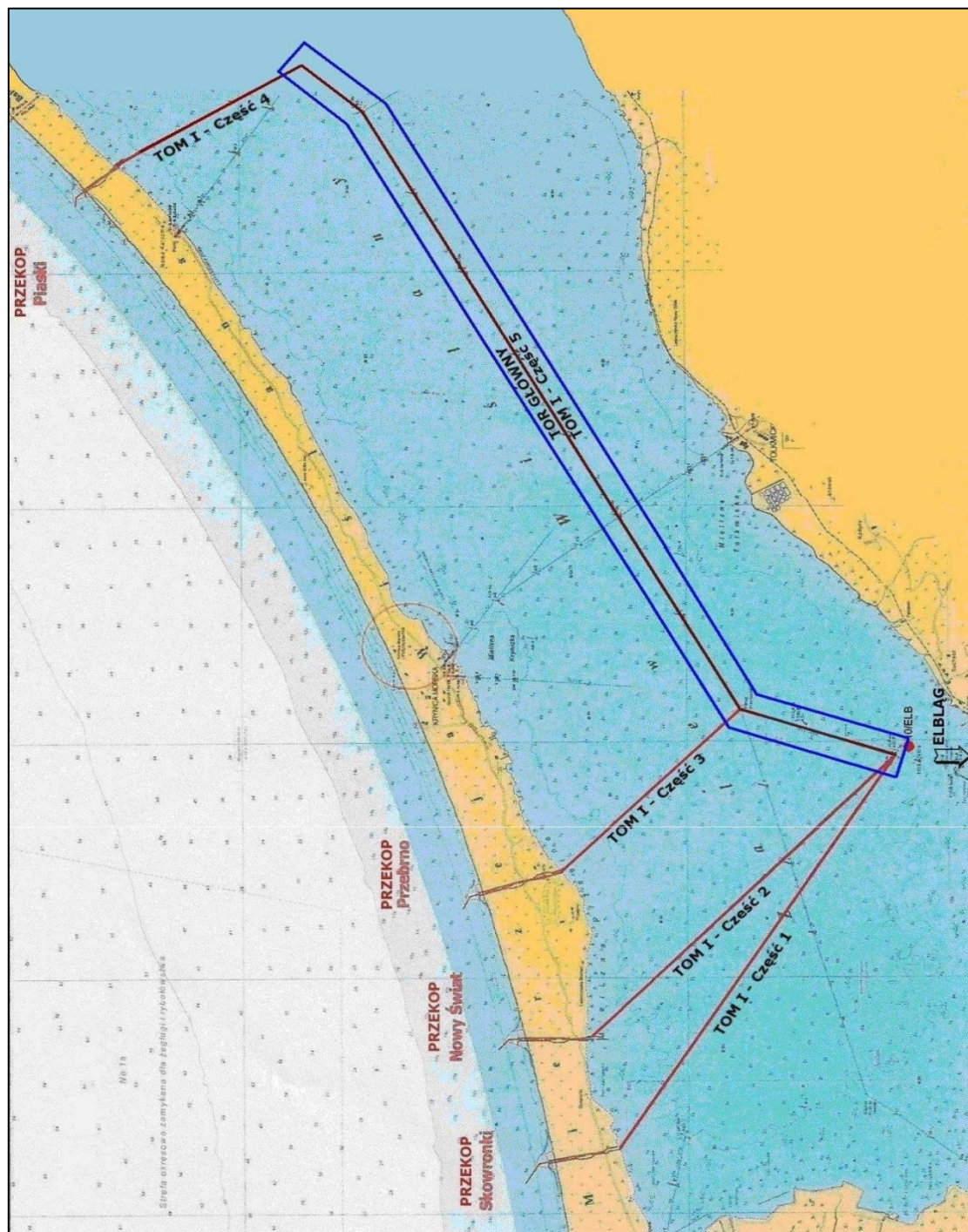
Zalew Wiślany jest naturalnym akwenem morskich wód wewnętrznych, drugim co do wielkości zbiornikiem lagunowym na obszarze południowego Bałtyku. Całkowita długość Zalewu wynosi około 100 km, największa szerokość 11 km. W części polskiej długość Zalewu wynosi 40 km, szerokość około 9 km (na linii Suchacz – Przebrno). Najmniejsza szerokość wynosi około 7 km i obejmuje linię między Tolkmickiem, a Krynica Morską. Naturalna głębokość zmniejsza się od północnego-wschodu na południowy- zachód od 4,5 m do 1,5 m. Zalew Wiślany jest zbiornikiem słodkowodnym, który od Zatoki Gdańskiej jest oddzielony Mierzę Wiślaną. Północno-wschodnia część Zalewu należąca do Federacji Rosyjskiej jest nazywana Zalewem Kaliningradzkim. W tej części akwenu znajduje się Cieśnina Bałtyjska (Piławska). Stanowi ona naturalne połączenie akwenu z Morzem Bałtyckim. W tym miejscu bierze swój początek tor wodny, który rozwidla się w 2 kierunkach:

- w kierunku wschodnim na linii Bałtisk – Kaliningrad (Królewiec) o długości 32 km
- w kierunku zachodnim na linii Bałtisk – ujście rzeki Szkarpawa przy Osłonce długości 68 km.

Aktualnie głębokości głównego toru wodnego w polskiej części Zalewu Wiślanego wynoszą 3,8 m przy granicy z Rosją do 2,5 m przy Osłonce na Szkarpawie i 2,4 m przy Prawej Głównie Wejściowej do portu Elbląg. Trasę toru głównego oraz potencjalne trasy torów podejściowych do przekopów pokazano na poniższym rysunku.

¹⁶ Koncepcja przebiegu i budowy torów podejściowych i toru głównego na Zalewie Wiślanym dla czterech lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną autorstwa „WUPROHYD” Sp. z o.o. - BIURO PROJEKTÓW z 2009r.

Rysunek 8 Trasa toru głównego oraz planowane trasy torów podejściowych



Źródło: WUPROHYD 2009

4.2.2 Główny tor wodny – stan aktualny

Obecnie tor wodny ma szerokość 50m oraz długość całkowitą 38km i prowadzi przez Zalew Wiślany od pławy świetlnej granicznej „10” do ujścia rzeki Szarpawa przy osłonce.

Na torze występują zróżnicowane głębokości i tak: przy pławie „10” ponad 4,6m, przy pławie „PAS” 3,5m, przy pławie „FRO” 3,0m, przy pławie „TOL” 2,5m, przy stawie „Elbląg” 2,5m, przy stawie „Gdańsk” 2,0m i w ujściu Szarpawy przy Osłonce 1,8m.

Przy torze usytuowane są trzy kotwiczowiska:

- kotwiczowisko Nr1 przy stawie „Gdańsk” o powierzchni 1,2km² i głębokości technicznej od 2,1 do 2,5m
- kotwiczowisko Nr2 przy stawie „Elbląg” o powierzchni 0,5km² i głębokości technicznej 2,5 m
- kotwiczowisko Nr3 przy pławie „FRO” o powierzchni 1,1km² i głębokości technicznej 2,2 m.

4.2.3 Parametry projektowanego toru wodnego

Projektowany tor główny dla torów podejściowych z przekopów Mierzei Wiślanej przebiega po osi istniejącego toru głównego na Zalewie Wiślanym. Jego parametry oraz sposób jego oznakowania nawigacyjnego zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi analizy nawigacyjnej, która je dokładnie określa.

Jednostką modelową toru jest statek o wymiarach:

- długość: 100 m; - szerokość: 20 m; - zanurzenie: 4,0 m.

Dla statku modelowego przyjęto następujące parametry toru:

Minimalna głębokość toru, głębokość techniczna zapewniającą rezerwę na przechył podczas wykonywania zwrotów dla statku umownego tj. o zanurzeniu:

- $T = 4,0$ m wyniesie: $H_{min} \geq 5,0$ m

Przy projektowaniu toru o głębokości technicznej $H_t=4$ m dopuszczalne zanurzenie statków należy ograniczyć do $T \leq 3,0$ m.

Parametry projektowanego toru są następujące:

- szerokość toru w dnie – 100 metrów,
- głębokość – wariantowo 4,0 i 5,0 metra,
- długość przebudowanego odcinka toru – w zależności od przyjętego wariantu przekopu Mierzei Wiślanej
 - Skowronki i Nowy Świat - nie wykorzystują toru głównego
 - Przebrno - 4,7 km (odcinek Stawa Elbląg – bramka 10ELB)
 - Piaski – 22,7 km

Obliczenia kubaturowe wykonano dla przyjętych parametrów technicznych toru wodnego dwukierunkowego o szerokości w dnie 100 m i głębokości

wariantowo: 4,0m i 5,0m oraz w oparciu o istniejące głębokości Zalewu Wiślanego pomierzone przez Instytut Morski.

Uwzględniono w 100% wykonanie przyjętej rezerwy bagrowniczej $t_b=0,5m$. Nachylenie skarp projektowanego toru wodnego przyjęto 1:4.

Do obliczeń kubatury robót czerpalnych odległości pomiędzy przekrojami przyjęto: 200 m dla projektowanego toru w obszarze zmiennej głębokości, oraz odległość wynikającą ze zmiany głębokości, gdy przekracza ona 200m.

Budowa torów wodnych (głównego i podejściowych i kotwiczowisk) w zależności od lokalizacji kanału żeglugowego (przekopu) wymaga czerpalnych w ilości:

- Nowy Świat – 6,7 mln m³,
- Piaski - 13,3 mln m³.

Tabela 11 Kubatura robót czerpalnych na Torze Głównym i torach podejściowych.

Kubatura robót czerpalnych na Torze Głównym i torach podejściowych [m³] Ht=5m – tys. m3									
Tor podejściowy			Tor główny				Kubatury robót		
			Odcinek I	Odcinek II	Odcinek III	Odcinek IV	Projektowany tor główny (1)	Projektowane tory podejściowe (2)	Całkowita (3)
		Kotwiczowiska	787			1 445,5			
Piaski	1 872,5	1 344	704,6	3 385,6	2 187,9	1 576,9	10 087,5	9 727,5	
Przebrno	2 773,2	1 728				1 576,0		3 785,8	
Nowy Świat	5 119, 4	1 632						5 119,4	
Skowronki	5 965,8	1 632						5 965,8	
Tor główny - od płyty PIA do Pławy 10/ELB									
Tor wodny do projektowanego przekopu - tor podejściowy i tor główny (wariantowo)									
Dla wybranego wariantu przekopu z kotwiczowiskami									

Źródło: WUPROHYD 2009r.

4.2.4 Rozwiązania techniczne dla kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną

Wykonanie kanału wymaga wykonania przekopu w lokalizacji:

- Nowy Świat o długości ok. 1200 m, co wymaga wykonania robót ziemnych w ilości ok. 1,74 mln m³;
- Piaski o długości ok. 800 m, co wymaga wykonania robót ziemnych w ilości ok. 0,70 mln m³.

W dokumentacji „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną Koncepcja techniczna i kosztowa kanału żeglugowego wraz z niezbędnymi budowlami hydrotechnicznymi” zaproponowano obudowę brzegu kanału, jako oczep żelbetowy na stalowej ścianie szczelnej kotwionej za pomocą kotew iniekcyjnych. Szerokość oczepu to 90 cm pozwalająca na przejście wzdłuż kanału na skraju wody i lądu, zapewniając trasę spacerową lub ewentualne przeciągania żaglówek przez kanał. Za oczepem na ścianie szczelnej projektuje się skarpe ziemną o nachyleniu 1:2,5 do rzędnej +2m. W pasie poziomym zaproponowano drogę serwisową o szerokości 3,5 m ciągnącą się wzdłuż całego kanału żeglugowego. Dalej pomiędzy pasmem drogi serwisowej a poziomem występującego terenu Mierzei, stanowić będzie skarpa o nachyleniu 1:3 do poziomu istniejącego terenu. Sposób umocnienia skarpy pozostawiono do dalszego uszczegółowienia na etapie dokumentacji projektowej.

W prognozie oddziaływania na środowisko dla Programu „Budowa drogi wodnej...” (PROEKO – 2012r) zaproponowano wybudowanie nad kanałem żeglugowym przejścia górnego dla zwierząt, tak zwanego „zielonego mostu”. Parametry przejścia to:

- Szerokość minimum 50 m, zalecana 100m,
- Wielowarstwowa roślinność na moście umożliwiająca chowanie się zwierząt,
- Pasy naprowadzające utworzone z nasadzeń drzew i krzewów oraz stalowej siatki
- Brak oświetlenia

Zielony most w zależności od konstrukcji, mógłby ponadto odegrać pozytywną rolę krajobrazową, maskując przerwanie ciągłości Mierzei Wiślanej.

Z uwagi na zmienne warunki stanów wody po obu stronach Mierzei Wiślanej zaproponowano śluzę. Dodatkowo śluza będzie pełniła rolę zapory przeciwdziałającej mieszanii się wody słonej z Morza Bałtyckiego z wodą słodką znajdującą się po stronie Zalewu Wiślanego. Śluzę zaprojektowano jako konstrukcję dokową- z dnem kotwionym mikropalami do podłoża. Głowy śluzy o konstrukcji masywnej wyposażone zostaną we wrota otwierane

na zewnątrz śluzy. Nad głowami zlokalizowane zostaną mosty umożliwiające swobodny przejazd pojazdów Mierzeją Wiślaną.

Po stronie Zalewu Wiślanego przewidziano dalbowe stanowisko wyczekiwania, celem umożliwienia zacumowania jednostek oczekujących na śluzowanie. Rury dalbowe wyposażone w głowice stalowe wbite będą w rozstawie do 6 m. Wyposażone będą w tracze odbojowa z głowicą gumowa zapewniającą miękki kontakt jednostki z konstrukcją. W miarę potrzeb będzie istniała możliwość wykonania pomostu dojściowego do dalb.

Po północnej stronie Mierzei Wiślanej (na akwenie Morza Bałtyckiego) zaprojektowano port postojowy przed wejściem do nowoprojektowanego kanału żeglugowego. Będzie on osłonięty falochronami wykonanymi z prefabrykowanych skrzyń wyprodukowanych w śluzie. Łączna długość falochronów wyniesie ok 1000m. Istnieją możliwości zlokalizowania wejścia zarówno na stronę wschodnią lub zachodnią. Biorąc pod uwagę położenie przekopu na terenie Polski oraz zakładając, że większy ruch statków będzie odbywał się ze strony zachodniej, wejście do portu z zachodu wydaje się bardziej właściwe.

Na skrzyniach falochronowych wykonana zostanie nadbudowa żelbetowa w której zostanie wykształcony odpowiedni dyfuzor energii falowania wraz z rzędem szykan żelbetowych. Po stronie wewnętrznej falochronu zostanie wykonana ścieżka serwisowa umożliwiająca przejście wzdłuż całego falochronu. W akwenie portowym przy nabrzeżach istnieje możliwość zorganizowania przystani bądź innej funkcji portowej (np. marina morska).

W porcie od strony odmorskiej, na wprost wejścia, zaproponowano naturalny wygaszacz falowania. Składa się on z odpowiednio ukształtowanego i umocnionego brzegu zbudowanego z piasku refulowanego. Istnieje możliwość ograniczenia wielkości wygaszacza falowania poprzez wykonanie skarpy narzutowej z kamienia łamanego.

W „Koncepcji połączenia drogowego na Mierzei Wiślanej w rejonie kanału żeglugowego – Opis i analiza projektowanych połączeń drogowych...” rozpatrywano dla lokalizacji Nowy Świat trzy warianty przeprawy przez kanał: dwa niskie mosty zwodzone, lub wysoki most, lub przeprawa tunelowa. W odniesieniu do lokalizacji Piaski (z uwagi na krańcowe położenie) rozpatrywano jeden niski most zwodzony.

W wyniku przeprowadzonych analiz ustalono, że właściwszym rozwiązaniem będzie budowa mostów zwodzonych.

- Dla lokalizacji Nowy Świat, dwa mosty zwodzone (gdzie jeden zawsze będzie otwarty), zaprojektowano także drogi dojazdowe oraz przekroje na obiektach mostowych o szerokość jedni 7,0 m. Z uwagi na wyjątkowe walory turystyczne terenów Mierzei Wiślanej przewidziano także budowę ciągów pieszych i rowerowych.
- Dla lokalizacji Piaski, ze względu na brak zagospodarowania terenu za miejscowością Piaski, przyjęto obiekt z jezdnią o szerokości 4,5m, który umożliwi przejazd na drugą stronę kanału jedynie służbom granicznym, straży pożarnej oraz obsłudze technicznej kanału.

Przeprawa powinna być wyposażona w sygnalizację świetlną i zapory automatyczne na drodze. Dodatkowy system zabezpieczający służyć ma synchronizacji pracy wrót śluzy i położenia przęseł mostów/mostu. Przeprawa ponadto powinna być wyposażona w alternatywne źródło energii elektrycznej, w ręczne pompy i napędy umożliwiające zamknięcie lub otwarcie przeprawy siłą rąk ludzkich.

Rozważane rozwiązania techniczne w Nowym Świecie i Piaskach nie różniły się zasadniczo, w zakresie budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. W obu przypadkach analizowano budowę kanału o szerokości 60 m, głębokości 5 m z poszerzeniem kanału żeglugowego do 100 m (na długości 200 m). Podobne były także rozwiązania w przypadku podejść od strony morza, falochronów, awanportu oraz nabrzeży. Jednakże w lokalizacji Nowy Świat kanał żeglugowy miał być dłuższy (ok. 1,2 km) niż w lokalizacji Piaski (ok. 0,8 km). Wiązano to z wielkością robót budowlanych, a w ślad za tym kosztami budowy.

Elementem różnicującym były rozwiązania drogowo- mostowe (Nowy Świat - dwa niskie mosty zwodzone oraz drogi o szerokości 7 m; Piaski - jeden niski most zwodzony o charakterze technicznym i drogę szerokości 4 m). Zasadniczymi elementami różnicującymi obie lokalizacje była jednak budowa torów wodnych. W przypadku lokalizacji Nowy Świat konieczna jest bowiem budowa toru podejściowego na odcinku ok. 9,7 km, natomiast dla lokalizacji Piaski konieczne jest pogłębienie toru wodnego głównego (ok. 22,7 km) oraz budowa toru podejściowego (ok. 4,5 km). W obu przypadkach zakładano budowę kotwiczowiska. Tak znaczne różnice w długości torów wodnych do pogłębienia/budowy spowodowały, iż z uwagi na znaczące różnice w kosztach realizacji Programu, a w przyszłości także w kosztach eksploatacji, wybrana została lokalizacja Nowy Świat.

[illegible]

str. 62

5 Analiza kosztów i spodziewanych korzyści, jakie mogą powstać w wyniku realizacji Programu

Biorąc pod uwagę, że jednym z zasadniczych celów Programu jest wzrost aktywności gospodarczej miejscowości położonych w obrębie Zalewu Wiślanego, a w szczególności miasta Elbląga, konieczne jest spojrzenie na Program z szerszej perspektywy. W ocenie autorów niniejszej analizy nie wystarczy realizacja samego Programu (w uproszczeniu budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną i udrożnienie torów wodnych) konieczne są także dalsze działania związane z:

- pogłębieniem toru wodnego na rzece Elbląg zgodnie z „Koncepcją przebudowy wejścia do Portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego”
- likwidacją mostu pontonowego i budowa w to miejsce mostu wysokiego,

Wszystkie te działania są już przygotowywane do realizacji.

Urząd Morski w Gdyni przygotowuje projekt pogłębienia toru wodnego na rzece Elbląg do mostu w Nowakowie. Dla tego przedsięwzięcia uzyskano decyzję środowiskową w dniu 11.04. 2013r (RDOŚ w Olsztynie nr WSTE.4211.1.2012.GK).

Miasto Elbląg pracuje nad projektem likwidacji mostu pontonowego i budowy mostu wysokiego. Projekt ten został wpisany na listę wstępną Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej dla nowej perspektywy finansowej.

Zatem istnieje realna szansa, że realizacja Programu będzie miała trwałe podstawy w dalszym funkcjonowaniu.

W niniejszej analizie rozpatrzono wszystkie nakłady opisane wyżej w tym także pogłębienie torów wodnych na rzece Elbląg oraz regulację rzeki Elbląg. Dla pogłębienia torów przyjęto, że konieczne będzie dodatkowe pogłębienie (2 metry) ponad to ujęte w „Koncepcji przebudowy wejścia do Portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego”.

Podstawą analizy społeczno-ekonomicznej (cost-benefit) jest analiza finansowa. Analizę finansową projektu wykonano w cenach zmiennych. Zastosowana do obliczeń stopa dyskonta wynosi 5,0%.

W obliczeniach analizy finansowej oraz ekonomicznej uwzględniono następujące zmienne:

- Nakłady inwestycyjne przeszacowano z cen stałych, z roku 2013, na zmienne dla okresu budowy (2018 r. – 2022 r.) z zastosowaniem prognozowanej inflacji;

- Wynagrodzenia korygowano o wskaźniki wzrostu przeciętnego wynagrodzenia;
 - Koszty operacyjne takie jak: materiały, energia elektryczna, usługi obce, podatki i opłaty, korygowano z zastosowaniem wskaźnika inflacji;
- Wskaźniki przyjęto zgodnie wytycznymi dotyczącymi założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jst – aktualizacja listopad 2013r.

Tabela 12 Wskaźniki makroekonomiczne w latach 2013÷2045

Wariant podstawowy	2013	2018	2023	2030	2035	2040	2045
PKB	101,50	104,30	104,30	104,30	104,30	104,30	104,30
Stopa Inflacji	101,60	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50	102,50
Inflacja narastająco (%) od 2008 r	1,16	1,28	1,41	1,58	1,71	1,83	1,96
Inflacja narastająco (%) od 2009 r	1,12	1,25	1,37	1,55	1,67	1,80	1,92
Inflacja narastająco (%) od 2011 r	1,05	1,18	1,30	1,48	1,60	1,73	1,85
Inflacja narastająco (%) od 2013 r	1,00	1,12	1,25	1,42	1,55	1,67	1,80
Stopa bezrobocia	13,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00
Dynamika realnego wzrostu płac	101,90	103,10	103,10	103,10	103,10	103,10	103,10

Źródło: MF 2013

Podstawą szacowania nakładów inwestycyjnych są:

1. „Koncepcja techniczna i kosztowa kanału żeglugowego wraz z niezbędnymi budowlami hydrotechnicznymi”. Geosyntex Sp. z o.o. Gdynia, listopad 2007.
2. „Koncepcja połączenia drogowego na Mierzei Wiślanej w rejonie kanału żeglugowego. Geosyntex Sp. z o.o. Gdynia, listopad 2007.
3. „Koncepcja przebiegu i budowy torów podejściowych i toru głównego na Zalewie Wiślanym dla czterech lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną”. WUPRYHYD, Gdynia, 2009r.
4. Założenia do zmiany Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” – Urząd Morski 2011r.
5. „Koncepcja przebudowy wejścia do Portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego”- WUPRYHYD, Gdynia, 2009r.

Do analizy przyjęto następujące założenia:

- budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną: długość 1,2 km, szerokość 60 m, głębokość 5 m z poszerzeniem kanału żeglugowego do 100 m (na długości 200m);

- budowa: podejść od strony morza, falochronów, awanportu oraz nabrzeży;
- budowa układu drogowo- mostowego: dwa niskie mosty zwodzone oraz drogi o szerokości 7 m;
- budowa toru wodnego podejściowego: 9,7 km;
- kotwiczowisko.

Koszty poszczególnych elementów robót wyspecyfikowane w powyższych dokumentach, zaktualizowano biorąc pod uwagę obecny poziom cen.

Kolejne działania inwestycyjne obejmujące:

- pogłębienie torów wodnych na rzece Elbląg;
- regulację rzeki Elbląg;

oszacowano przyjmując roboty czerpalne na poziomie 480 tys. m³ (dodatkowe pogłębienie o 2 metry) oraz regulację rzeki Elbląg na odcinku ok. 1000 m.b..

Z uwagi na czas niezbędny na przeprowadzenie procedur środowiskowych, podjęcia ostatecznej decyzji o zakresie i lokalizacji Programu oraz fazy projektowania, wstępnie ustalono, że roboty budowlane rozpoczną się w roku 2018 i zakończą w roku 2022.

W związku z tym koszty Programu z cen roku 2013 przeliczono na ceny zmienne w okresie realizacji inwestycji (2018-2022), uwzględniając wzrost cen (inflacja) w kolejnych latach, zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jest – aktualizacja listopad 2013r.

5.1 Koszty realizacji Programu

5.1.1 Nakłady inwestycyjne

Nakłady inwestycyjne (opisane w dokumentach przywołanych na poprzedniej stronie) zostały skalkulowane w różnych okresach czasu (lata 2007- 2011), w związku z tym należało je przeliczyć (zaktualizować, uwzględniając inflację) do poziomu cen z roku 2013.

Trzeba zwrócić uwagę, że roboty budowlane to nie wszystkie koszty Programu. Konieczne są także wydatki na projektowanie, nadzór, prowadzenie inwestycji, odszkodowania (wycinka drzew), kompensację przyrodniczą, monitoring działań kompensacyjnych.

Do analizy kosztów przyjęto wydatki na: wyłączenie gruntów z produkcji leśnej i odszkodowanie za przedwczesny wyrąb drzewostanu na powierzchni ok 18,2 ha (przy czym te wydatki ujęto już w nakładach inwestycyjnych), w kosztach operacyjnych ujęto natomiast opłaty roczne. Przyjęto założenie, że wycinka 1 ha lasu to koszt ok 500 tys. zł/ha.

Koszty kompensacji przyrodniczej odniesiono jedynie do odtworzenia 100 ha szuwarów pomiędzy Przebrnem a Krynicą Morską (oszacowano te koszty

w cenach roku 2013 na ok. 4,3 mln zł), kompensacja polegająca na powiększeniu obszaru PLH280007 – jako czynność administracyjna nie była wyceniana. Do analizy przyjęto także wydatki na monitoring działań kompensacyjnych w kwocie ok 0,5 mln zł.

Nakłady na przygotowania i prowadzenie inwestycji skalkulowano, przyjmując, że: koszty projektowania stanowią ok 5%-7% kosztów robót budowlanych, koszty nadzoru to 2,5%-3% robót budowlanych, koszty prowadzenia inwestycji przez inwestora to ok 1% robót budowlanych.

Nie przewiduje się kosztów wykupu gruntów, gdyż należą one do Skarbu Państwa (Lasy Państwowe).

Zakres robót i innych kosztów inwestycyjnych oraz przyjęte stawki jednostkowe opisano w tabelach poniżej.

Tabela 13 Kalkulacja kosztów robót budowlanych w lokalizacji Nowy Świat – Droga wodna (ceny stałe 2013r).

Obiekt - element robót Nowy Świat	Jedn.	Ilość	Cena jednostkowa	Wartość [mln zł]
Tor wodny od strony morza	m ³	400000	29,2	11,68
Tory wodne na Zalewie Wiślanym	m ³	6751400	40,12	270,87
Falochrony	m.b.	900	105300	94,77
Przekop	m ³	1740000	18,9	32,89
Obudowa kanału	m.b.	2600	29484	76,66
Stanowiska postojowe w awanporcie	m.b.	200	10530	2,11
Stanowiska postojowe w Zalewie	m.b.	200	21060	4,21
Śluza konstrukcja hydrotechniczna	szt.	3700	10530	38,96
Obiekty kubaturowe – towarzyszące	szt.	1	579150	0,58
Most estakadowy lub zwodzony	szt.	2	19842550	39,69
Razem roboty				572,40
koszty projektowania		5,0%		28,62
koszty nadzoru		2,5%		14,31
koszty prowadzenia inwestycji (JRP)		1,0%		5,72
koszty odszkodowań i opłat za przedwczesny wyrąb drzewostanu w okresie inwestycji (wycinka drzew)- Nowy Świat	ha	18,2	500 000	11,10
koszty kompensacji przyrodniczej - Nowy Świat				4,34
monitoring - kompensacji przyrodniczej				0,50
Razem Projekt Droga Wodna				637,00

Źródło: obliczenia własne

Roboty czerpalne na torach wodnych i kotwiczowiskach obliczono od pławy świetlnej 10 ELB zatem konieczne będą także dalsze prace pogłębiające tor wodny od pławy 10 ELB do Portu Morskiego w Elblągu na odcinku ok 6 km.

Należy też zwrócić uwagę na konieczność regulacji rzeki Elbląg - na odcinku ujścia, w okolicy miejscowości Nowakowo, w zakresie profilowania i wytyczenia toru wodnego.

W związku z tym do wyżej wymienionych kosztów Programu należy doliczyć koszty związane z:

- z pogłębieniem torów wodnych na rzece Elbląg;
- regulacją rzeki Elbląg - na odcinku ujścia na wysokości m. Nowakowo.

Tabela 14 Kalkulacja kosztów robót budowlanych w lokalizacji Nowy Świat – Pogłębienie i regulacja rzeki Elbląg (ceny stałe 2013r).

Obiekt - element robót Nowy Świat	Jedn.	Ilość	Cena jednostkowa	Wartość [mln zł]
pogłębienie torów wodnych na rzece Elbląg do głębokości ok 5 m , szerokość 40mb, ok 6 km	m ³	480000	40,12	19,26
regulacja rzeki Elbląg - na odcinku ujścia Nowakowo (promienie skrętu)	m.b.	1000	20000	20,00
koszty projektowania		7%		2,75
koszty nadzoru		3%		1,18
koszty prowadzenia inwestycji (JRP)		1%		0,39
Razem				43,58

Koszty te będą się zmieniały w zależności od czasu realizacji inwestycji.

W tabeli poniżej zestawiono koszty inwestycji w cenach roku 2013 oraz w cenach zmiennych (okresu realizacji projektu 2018-2022) wraz z rezerwą na nieprzewidziane wydatki (10% nakładów inwestycyjnych).

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne Programu

Nakłady inwestycyjne mln zł	Nowy Świat- ceny stałe 2013 r.	Nowy Świat ceny zmienne
Projekt Budowa drogi wodnej (przekop, tory wodne, kotwicowiska)	637,00	746,39
Rezerwa inwestycyjna – Droga wodna	63,70	74,64
Tory wodne na rzece Elbląg, regulacja rzeki Elbląg	43,58	52,01
Rezerwa inwestycyjna – pogłębienie i regulacja	4,36	5,20
Razem	748,63	878,24

Z uwagi na czas niezbędny na przeprowadzenie procedur środowiskowych, podjęcia ostatecznej decyzji o zakresie i lokalizacji Programu oraz fazy projektowania, wstępnie ustalono, że roboty budowlane rozpoczną się w roku 2018 i zakończą w roku 2022.

Wstępny harmonogram wydatków w cenach stałych i zmiennych (uwzględniając wzrost kosztów - inflacja) zestawiono w tabelach poniżej.

Tabela 16 Harmonogram realizacji Programu- Nowy Świat – ceny stałe 2013r. [mln zł]

Harmonogram realizacji projektu - ceny stałe mln zł - Nowy Świat	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Suma
koszty projektowania	3,00	3,00	11,31	11,31					28,62
koszty nadzoru					3,58	3,58	3,58	3,58	14,31
koszty prowadzenia inwestycji (JRP)	0,50	0,50	0,50	0,50	0,93	0,93	0,93	0,93	5,72
koszty wykupu gruntów					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
koszty odszkodowań i opłat za przedwczesny wyrąb drzewostanu w okresie inwestycji (wycinka drzew)- Nowy Świat				11,10					11,10
koszty kompensacji przyrodniczej -Nowy Świat				0,50	1,28	1,28	1,28		4,34
koszty monitoringu działań kompensacyjnych								0,50	0,50
Tor wodny od strony morza				2,34	2,34	2,34	2,34	2,34	11,68
Tory wodne na Zalewie Wiślanym					90,29	90,29	90,29		270,87
Falochrony					31,59	31,59	31,59		94,77
Przekop					10,96	10,96	10,96		32,89
Obudowa kanału					25,55	25,55	25,55		76,66
Stanowiska postojowe w awanporcie							2,11		2,11
Stanowiska postojowe w Zalewie							4,21		4,21
Śluza konstrukcja hydrotechniczna					12,99	12,99	12,99		38,96
Obiekty kubaturowe – towarzyszące					0,19	0,19	0,19		0,58
Most estakadowy lub zwodzony						13,23	13,23	13,23	39,69
Rezerwa inwestycyjna (Droga wodna)	0,35	0,35	1,18	2,57	17,97	19,29	19,92	2,06	63,70

Harmonogram realizacji projektu - ceny stałe mln zł - Nowy Świat	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Suma
Razem Projekt Budowa drogi wodnej	3,50	3,50	11,81	25,75	179,70	192,93	199,24	20,57	700,70
pogłębienie torów wodnych na rzece Elbląg do głębokości ok 5 m , szerokość 40mb, ok 6 km						6,42	6,42	6,42	19,26
regulacja rzeki Elbląg - na odcinku ujścia Nowakowo (promienie skreśtu)						6,67	6,67	6,67	20,00
koszty projektowania			1,37	1,37					2,75
koszty nadzoru						0,39	0,39	0,39	1,18
koszty prowadzenie inwestycji (JRP)						0,13	0,13	0,13	0,39
rezerwa inwestycyjna (pogłębienie i regulacja)	0,00	0,00	0,14	0,14	0,00	1,36	1,36	1,36	4,36
Razem Projekt regulacja i pogłębienie	0,00	0,00	1,51	1,51	0,00	14,97	14,97	14,97	47,93
Razem Program	3,50	3,50	13,32	27,26	179,70	207,90	214,21	35,54	748,63

źródło: obliczenia własne

Tabela 17 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 wyrąb 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 skreśtu)						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

5.1.2 Koszty operacyjne

Wysokość wydatków operacyjnych ustalono na podstawie poniższych założeń:

- Zatrudnienie wyniesie średnio 5 osób, wynagrodzenie średnie krajowe;
- Moc urządzeń elektrycznych zainstalowanych wyniesie 250 kW, współczynnik zużycia mocy 40%, czas pracy 12 godzin na dobę przez 365 dni w roku;
- Koszty utrzymania dróg, mostów i Kanału Żeglugowego wraz infrastrukturą (falachrony, dalby, kanał, skarpy itp.) ustalono jako 0,1% wartości robót, zwiększany corocznie o wskaźnik inflacji;
- Koszty utrzymania torów podejściowych stanowią iloczyn ilości urobku i stawki jednostkowej, gdzie urobek oszacowano jako 1% urobku z pogłębiania torów wodnych na etapie inwestycji, a stawka jednostkowa to 24 zł/m³ (cena z roku 2013) powiększana w kolejnych latach o wskaźnik inflacji;
- Koszty remontów śluzy ustalono jako 10% wartości robót dla tego obiektu, remonty będą przeprowadzane co 5 lat;
- Koszty podatków i opłat określono w odniesieniu do terenów wyłączonych z produkcji leśnej (opłata roczna za przedwczesny wyrąb drzewostanu) w wysokości 10% odszkodowania.
- Budowle powstałe w wyniku realizacji Programu nie podlegają opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości.

Tabela 18 Kalkulacja kosztów operacyjnych

Przeglądy i konserwacje	Założenia	Nowy Świat	
		wartość bazowa [mln zł]	koszty w cenach roku 2023 [tys. zł]
Drogi i mosty	0,1% wartości robót	47,58	59,43
Kanał i infrastruktura towarzysząca	0,1% wartości robót	247,44	309,05
Pozostałe	0,1% wartości robót	0,68	0,85
Pogłębianie torów podejściowych	1% ilości urobku z pogłębiania na etapie inwestycji	6,75	2 180,97
Remonty śluzy	10% robót/co 5 lat	45,74	0,00
Opłata za przedwczesny wyrąb drzewostanu	10% odszkodowania przez 10 lat + inflacja	11,10	1 386,39

źródło: obliczenia własne

Podstawowe wielkości dotyczące kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją kanału żeglugowego i torów podejściowych, w poszczególnych latach przedstawiono w poniższych tabelach.

W kolejnych tabelach zestawiono wszystkie koszty projektu, tj. nakłady inwestycyjne oraz koszty operacyjne.

Tabela 19 Prognoza kosztów operacyjnych Projektu Droga Wodna - lokalizacja Nowy Świat

Wynagrodzenia	Jedn.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2045
Zatrudnienie	[os]	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Płace	[zł/os/m]	4 996,00	5 150,88	5 310,56	5 475,18	5 644,91	5 819,91	6 000,32	6 186,33	7 206,54	8 394,98	9 779,42
Wynagrodzenia	[tys. zł]	299,76	309,05	318,63	328,51	338,69	349,19	360,02	371,18	432,39	503,70	586,77
Świadczenia	[tys. zł]	63,85	65,83	67,87	69,97	72,14	74,38	76,68	79,06	92,10	107,29	124,98
Razem	[tys. zł]	363,61	374,88	386,50	398,48	410,84	423,57	436,70	450,24	524,49	610,99	711,75
Energia	Jedn.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2045
Moc zainstalowana	[kW]	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00
Zużycie energii elektrycznej	[MWh]	438,00	438,00	438,00	438,00	438,00	438,00	438,00	438,00	438,00	438,00	438,00
Cena jednostkowa	[zł/MWh]	510,54	523,30	536,39	549,80	563,54	577,63	592,07	606,87	686,62	776,85	878,93
Razem	[tys. zł]	223,62	229,21	234,94	240,81	246,83	253,00	259,33	265,81	300,74	340,26	384,97
Usługi obce	Jedn.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2045
Przeglądy i konserwacje												
Drogi i mosty	[tys. zł]	59,43	60,92	62,44	64,00	65,60	67,24	68,92	70,64	79,93	90,43	102,31
Kanał i infrastruktura towarzysząca	[tys. zł]	309,05	316,78	324,70	332,82	341,14	349,67	358,41	367,37	415,64	470,26	532,06
Pozostałe	[tys. zł]	0,85	0,87	0,89	0,91	0,94	0,96	0,98	1,01	1,14	1,29	1,46
Pogłębianie podejściowych torów	[tys. zł]	2 180,97	2 221,48	2 261,99	2 302,50	2 343,01	2 383,51	2 424,02	2 464,53	2 667,07	2 869,62	3 072,16
Remonty śluzy	[tys. zł]				6 056,00							
Razem	[tys. zł]	2 550,30	2 600,05	2 650,02	8 756,23	2 750,68	2 801,38	2 852,34	2 903,55	3 163,78	3 431,60	3 707,99

Podatki i opłaty lokalne	Jedn.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2045
powierzchnia gruntów	ha	18,20	18,20	18,20	18,20	18,20	18,20	18,20	18,20	18,20	18,20	18,20
stawka podatku	zł	0,84	0,86	0,88	0,90	0,92	0,95	0,97	0,99	1,13	1,27	1,44
wartość budowli	mln zł	184,00	184,00	184,00	184,00	184,00	184,00	184,00	184,00	184,00	184,00	184,00
stawka podatku	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Opłata za przedwczesny wyręb drzewostanu	[tys. zł]	1 386,39	1 414,14	1 441,89	1 469,64	1 497,39	1 525,14	1 552,89	1 580,64			
Razem	[tys. zł]	1 386,41	1 414,16	1 441,91	1 469,66	1 497,41	1 525,16	1 552,91	1 580,66	0,02	0,02	0,03

Razem operacyjne koszty	Jedn.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2040
Amortyzacja	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zużycie materiałów i energii	[mln zł]	0,22	0,23	0,23	0,24	0,25	0,25	0,26	0,27	0,30	0,34	0,38
Usługi obce	[mln zł]	2,55	2,60	2,65	8,76	2,75	2,80	2,85	2,90	3,16	3,43	3,71
Wynagrodzenia	[mln zł]	0,30	0,31	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36	0,37	0,43	0,50	0,59
Świadczenia na rzecz pracowników	[mln zł]	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,11	0,12
Podatki i opłaty	[mln zł]	1,39	1,41	1,44	1,47	1,50	1,53	1,55	1,58	0,00	0,00	0,00
Pozostałe koszty	[mln zł]	0,05	0,05	0,05	0,11	0,05	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04	0,05
Razem	[mln zł]	4,57	4,66	4,76	10,97	4,95	5,05	5,15	5,25	4,03	4,43	4,85

Tabela 20 Prognoza kosztów operacyjnych Projektu Pogłębianie i regulacja rzeki Elbląg

Usługi obce	Jedn.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2045
Pogłębianie torów portowych	[tys. zł]	1 438,85	1 474,82	1 511,69	1 549,48	1 588,22	1 627,92	1 668,62	1 710,34	1 935,09	2 189,38	2 477,08
Razem operacyjne koszty	Jedn.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2045
Amortyzacja	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zużycie materiałów i energii	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Usługi obce	[mln zł]	1,44	1,47	1,51	1,55	1,59	1,63	1,67	1,71	1,94	2,19	2,48
Wynagrodzenia	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Świadczenia na rzecz pracowników	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Podatki i opłaty	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pozostałe koszty	[mln zł]	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Razem	[mln zł]	1,45	1,49	1,53	1,56	1,60	1,64	1,69	1,73	1,95	2,21	2,50

Tabela 21 Prognoza kosztów operacyjnych Programu

Razem Koszty Programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan y z Zatoką Gdańską”	Jedn.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2045
Amortyzacja	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	[mln zł]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zużycie materiałów i energii	[mln zł]	0,22	0,23	0,23	0,24	0,25	0,25	0,26	0,27	0,30	0,34	0,38
Usługi obce	[mln zł]	3,99	4,07	4,16	10,31	4,34	4,43	4,52	4,61	5,10	5,62	6,19
Wynagrodzenia	[mln zł]	0,30	0,31	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36	0,37	0,43	0,50	0,59
Świadczenia na rzecz pracowników	[mln zł]	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,11	0,12
Podatki i opłaty	[mln zł]	1,39	1,41	1,44	1,47	1,50	1,53	1,55	1,58	0,00	0,00	0,00
Pozostałe koszty	[mln zł]	0,06	0,06	0,06	0,12	0,06	0,07	0,07	0,07	0,06	0,07	0,07
Razem Program	[mln zł]	6,02	6,15	6,29	12,54	6,56	6,70	6,84	6,98	5,98	6,64	7,35

5.1.3 Przychody finansowe generowane przez projekt

Projekt nie będzie generował przychodów ze sprzedaży produktów i usług. Nie przewiduje się opłat za korzystanie z infrastruktury Projektu (kanał żeglugowy i tory podejściowe).

5.1.4 Koszty środowiskowe

Za każdym razem gdy ma być podjęta decyzja o inwestycji, pojawia się konieczność takiej czy innej formy analizy kosztów względem korzyści, które należy w jakiś sposób przeliczyć w celu ich wzajemnego porównania, w miarę ich przyrostu, w poszczególnych latach. Firmy prywatne oraz organizacje sektora publicznego, które działają na poziomie narodowym, regionalnym czy lokalnym, wykonują takie kalkulacje na co dzień. Stopniowo osiągnięto kompromis co do podstawowych zasad porównywania kosztów i korzyści do celów oceny inwestycji.

Transport odgrywa zasadniczą rolę w codziennym życiu europejskich obywateli. Jest to siła napędowa o kluczowym znaczeniu, gdyż zarówno zabezpiecza podstawowe prawo do mobilności w dzisiejszym społeczeństwie, jak również zwiększa konkurencyjność w europejskiej gospodarce.

Oprócz korzyści, transport i jego nieustający rozwój skutkują zewnętrznymi kosztami dla społeczeństwa z uwagi na ekonomiczne konsekwencje szkodliwych skutków usług transportowych.

„Efekty zewnętrzne”, zarówno pozytywne, jak i negatywne, można określić, jako zmianę bytu spowodowaną działalnością gospodarczą, ale niemającą odzwierciedlenia w transakcjach rynkowych czy cenach. Takie efekty zewnętrzne mogą być pozytywne i negatywne – negatywne skutkują ograniczoną użytecznością podmiotów nimi dotkniętych, natomiast pozytywne zwiększają tę użyteczność, nie powodując przy tym kosztów.

Nawiązując do zewnętrznych kosztów działalności transportowej, należy przede wszystkim uwzględnić podstawowy aspekt, jakim jest pojęcie „kosztu społecznego”. Koszt społeczny transportu oznacza koszt ponoszony przez całe społeczeństwo i nie obejmuje jedynie prywatnych kosztów producenta (i ponoszonych bezpośrednio przez użytkowników), ale także koszty zewnętrzne generowane przez daną działalność. Dlatego w kosztach społecznych mieści się suma wszystkich kosztów powiązanych z działalnością gospodarczą: zarówno kosztów ponoszonych przez producenta, jak i tych opłacanych przez całe społeczeństwo.

Wycena zewnętrznych efektów transportu ma zatem ogromne znaczenie w kategoriach wspierania procesu podejmowania decyzji i przeprowadzania oceny polityki transportowej oraz projektów inwestycyjnych w sektorze transportu.

W powyższych rozdziałach opisano koszty finansowe (wydatki inwestycyjne, koszty operacyjne), natomiast w tym rozdziale zostaną zaprezentowane koszty środowiskowe.

Koszty środowiskowe w transporcie były analizowane w szeregu analizach społeczno-ekonomicznych sporządzanych dla dróg, autostrad, lotnisk czy portów. Na podstawie kilkudziesięciu analiz sporządzono wytyczne do kalkulacji kosztów zewnętrznych dla poszczególnych rodzajów transportu (Obliczanie kosztów zewnętrznych w sektorze transportu Analiza porównawcza ostatnich badań w związku z ekologicznym pakietem transportowym Komisji Europejskiej- Dyrekcja Generalna ds. Polityki Wewnętrznej Departament Tematyczny B –Polityka Strukturalna i Polityka Spójności - rok 2009). W wytycznych tych wskazano, które oddziaływania środowiskowe są istotne w liczeniu kosztów zewnętrznych dla poszczególnych rodzajów transportu (tabela poniżej).

Tabela 22 Strategia UE na rzecz internalizacji kosztów zewnętrznych w zależności od rodzaju transportu

Koszty zewnętrzne	Transport drogowy	Transport kolejowy	Transport lotniczy	Transport morski	Żegluga śródlądowa
Wypadki	Brak środka na tę chwilę. Sytuacja zostanie poddana ponownej ocenie w 2013r.	Brak środka. Odnotowuje się małą liczbę wypadków, natomiast restrykcyjne regulacje już obowiązują. Sygnał cenowy w celu zmiany postępowania nie jest konieczny/skuteczny.	Brak środka. Odnotowuje się małą liczbę wypadków, natomiast restrykcyjne regulacje już obowiązują. Sygnał cenowy w celu zmiany postępowania nie jest konieczny/skuteczny.	Brak środka. Odnotowuje się małą liczbę wypadków, natomiast restrykcyjne regulacje już obowiązują. Sygnał cenowy w celu zmiany postępowania nie jest konieczny/skuteczny.	Brak środka. Odnotowuje się małą liczbę wypadków, natomiast restrykcyjne regulacje już obowiązują. Sygnał cenowy w celu zmiany postępowania nie jest konieczny/skuteczny.
Zmiany klimatu	Propozycja zmiany opodatkowania energii.	Objęty już systemem ETS w zakresie energii elektrycznej, propozycja zmiany podatku energetycznego dla oleju napędowego.	Włączenie lotnictwa do systemu ETS od 2012 r.	Środki omawiane przez Międzynarodową Organizację Morską; w razie braku postępu, w 2009 r. UE podejmie działania.	Możliwa propozycja internalizacji CO ₂ w perspektywie – 2013 r.
Zanieczyszczenie powietrza	Przegląd dyrektywy 1999/62/WE. Plan działania w odniesieniu do mobilności w miastach. Plan działania na rzecz inteligentnego systemu transportowego.	Możliwy przegląd pierwszego pakietu kolejowego. Obowiązująca dyrektywa 2001/14/WE.	Propozycja obciążenia operatorów statków powietrznych opłatami w oparciu o emisje, które powodują. Propozycja ograniczenia emisji NOx. Wspólne stanowisko Rady przyjęte przez PE 23 października. Obecnie odbywa się drugie czytanie w Radzie.	IMO zgodziła się na zmianę załącznika VI do konwencji MARPOL w celu ograniczenia emisji SOx, NOx, VOC i PM. Propozycja zmian dyrektywy w sprawie paliw morskich w celu wdrożenia zmian do konwencji MARPOL w 2009 r.	Harmonizacja systemu opłat od infrastruktury do 2013 r. (plan działania NAIADES).
Hałas	Przegląd dyrektywy 1999/62/WE. Plan działania w odniesieniu	Komunikat w sprawie propozycji środków na rzecz ograniczenia hałasu w postaci zróżnicowanych opłat	Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie hałasu w grudniu 2008r.	Brak znaczących efektów zewnętrznych	Brak znaczących efektów zewnętrznych

Koszty zewnętrzne	Transport drogowy	Transport kolejowy	Transport lotniczy	Transport morski	Żegluga śródlądowa
	do mobilności w miastach	dostępu do infrastruktury kolejowej w przekształconej wersji dyrektywy 2001/14/WE pod koniec 2008 r.			
Zatory komunikacyjne	Przegląd dyrektywy 1999/62/WE. Plan działania w odniesieniu do mobilności w miastach Plan działania na rzecz inteligentnego systemu transportowego.	Możliwe opłaty za niedobór.	Obowiązujące przepisy w sprawie przydziału korytarzy.	Zatory tylko w portach i uwzględnione już w opłatach portowych.	Sytuacja zostanie poddana ponownej ocenie w 2013 r.

5.1.4.1 Utrata i fragmentacja siedlisk

Zasadniczym kosztem środowiskowym projektu jest fragmentacja siedlisk przyrodniczych, objętych ochroną przez włączenie do sieci Natura 2000. Na ogół trudno oszacować koszty straty przyrodniczej. Niemniej w Europie zrealizowano i nadal realizuje się szereg projektów, także tych w terenach chronionych. Na szczeblu Unii Europejskiej opracowano wiele dokumentów wskazujących sposób szacowania kosztów zewnętrznych. W dokumencie „Obliczanie kosztów zewnętrznych w sektorze transportu Analiza porównawcza ostatnich badań w związku z ekologicznym pakietem transportowym Komisji Europejskiej- Dyrekcja Generalna ds. Polityki Wewnętrznej Departament Tematyczny B –Polityka Strukturalna i Polityka Spójności - rok 2009” zaprezentowano, koszty środowiskowe związane z utratą i fragmentacją siedlisk w odniesieniu do transportu drogowego i kolejowego. Autorzy niniejszej analizy nie ustalili wiarygodnych źródeł szacowania kosztów utraty i fragmentacji siedlisk dla transportu wodnego. W związku z tym do szacowania kosztów fragmentacji i utraty siedlisk, przyjęto najwyższą wartość z tabeli poniżej, odnoszącej się do autostrad, gdzie koszty utraty i fragmentacji siedlisk oszacowano na 49 121 Euro/km infrastruktury/rok. Wybrano dane dla autostrady gdyż pas autostrady ma ok 100 m szerokości (pas drogowy + pobocza + pasy techniczne), czyli podobnie jak planowane roboty pogłębeniowe torów wodnych o szerokości 100 m.

Tabela 23 Fragmentacja i utrata siedlisk w krajach UE 15 (plus Szwajcaria i Norwegia): średnie koszty za km infrastruktury (transport drogowy i kolejowy)

Rodzaj transportu	Średnie koszty (w euro/(km*a))
Drogi łącznie	4,056
Autostrady	49,121
Drogi 1. klasy (krajowe)	5,480
Drogi 2. klasy (regionalne)	4,002
Drogi 3. Klasy	3,125
Linie kolejowe łącznie	1,671
Jednotorowe	1,303
Dwutorowe	2,094

Źródło: TRT 2009

Na podstawie danych z powyższej tabeli można wyliczyć, że koszt utraty/fragmentacji 1 m² siedliska wynosi ok 0,49 Euro rocznie. Raport opracowano w roku 2009, zatem dane pochodzą z okresów wcześniejszych. Do analizy przyjęto, że stawka 0,49 Euro/m² dotyczy roku 2008. Następnie przeliczono Euro na PLN (według kursu z wytycznych) , a następnie zwaloryzowano stawkę jednostkową w kolejnych latach o wskaźnik inflacji.

Dla poszczególnych siedlisk określono powierzchnię utraty siedliska (bezpośrednią i pośrednią) bazując na danych z opracowania „Weryfikacja i uzupełnienie części przyrodniczej Prognozy...” autorstwa ECG Orbital. W tabelach poniżej zestawiono koszty utraty i fragmentacji siedlisk dla lokalizacji Nowy Świat, przy czym nie analizowano wagi utraty siedliska, przyjmując, że każde z nich jest równo istotne dla środowiska, przyjmując także maksymalne stawki z tabeli powyżej.

Takie podejście, pozwala domniemać, że zostały zidentyfikowane i skalkulowane wszystkie koszty z tego tytułu wynikające.

W przypadku przebiegu kanału żeglugowego w lokalizacji Nowy Świat oddziaływanie Programu bezpośrednio i pośrednio będzie miało wpływ na około 86,ha siedliska 1150-1 i około 43,2 ha siedliska 2180.

Koszty utraty i fragmentacji siedlisk są zasadniczym kosztem Programu, w lokalizacji Nowy Świat wynoszą one w okresie budowy i eksploatacji 154 mln zł (lata 2018-2045).

W tabelach poniżej zestawiono kalkulację kosztów utraty i fragmentacji siedlisk w wybranych latach.

Tabela 24 Koszt utraty i fragmentacji środowiska Nowy Świat

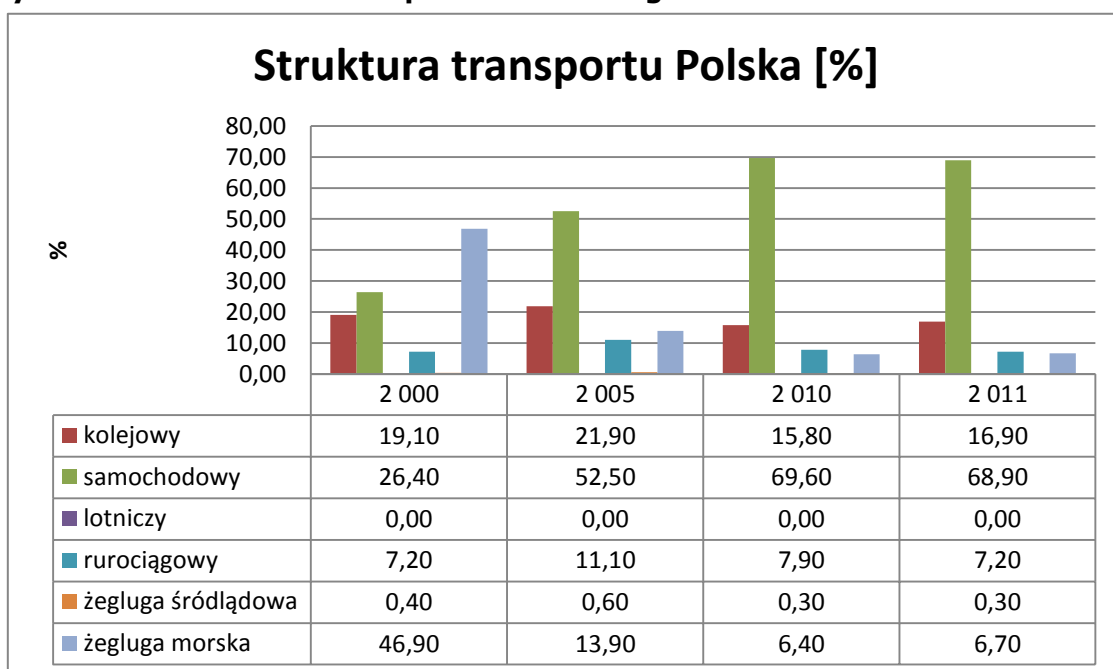
Siedlisko		ha	Jedn.	2018	2020	2025	2030	2035	2040	2045
		Nowy Świat	koszt jednostkowy za 100000m ²	269 175	282 802	319 965	362 011	409 582	463 404	524 300
2110	Strata bezpośrednia (ha)	2,12	zł/rok	57 065	59 954	67 833	76 746	86 831	98 242	111 152
2120	Strata bezpośrednia (ha)	0,43	zł/rok	11 575	12 160	13 758	15 566	17 612	19 926	22 545
*2130	Strata bezpośrednia (ha)	1,06	zł/rok	28 533	29 977	33 916	38 373	43 416	49 121	55 576
2180	Strata bezpośrednia (ha)	43,22	zł/rok	1 163 376	1 222 272	1 382 888	1 564 611	1 770 214	2 002 834	2 266 023
6430	Strata bezpośrednia (ha)	5,35	zł/rok	144 009	151 299	171 181	193 676	219 126	247 921	280 500
9160	Strata bezpośrednia (ha)	0	zł/rok	0	0	0	0	0	0	0
*91D0	Strata bezpośrednia (ha)	4,67	zł/rok	125 705	132 069	149 424	169 059	191 275	216 410	244 848
*91E0	Strata bezpośrednia (ha)	0	zł/rok	0	0	0	0	0	0	0
1150-1	Strata pośrednia (ha)	2,9	zł/rok	78 061	82 013	92 790	104 983	118 779	134 387	152 047
	Strata pośrednia (ha)	83,6	zł/rok	2 250 306	2 364 227	2 674 906	3 026 411	3 424 106	3 874 062	4 383 145
Razem		143,35	mln zł/rok	3,86	4,05	4,59	5,19	5,87	6,64	7,52

źródło: obliczenia własne

5.1.4.2 Zanieczyszczenie powietrza, zmiany klimatu, hałas, wypadki i natłok

W Polsce dominuje transport samochodowy. Transport wodny średnio długo dystansowy przeżywają w Polsce kryzys, czego nie doświadczają porty zachodnioeuropejskie, w których obserwuje się ciągły wzrost przeładunków. Można przypuszczać, że także w Polsce sytuacja ulegnie poprawie. Poszczególne typy transportu, w różny sposób oddziałują na środowisko. Polityka Unii Europejskiej wyrażona w Białej Księdze wskazuje na konieczność przeniesienia części transportu drogowego na transport wodny lub kolejowy, gdyż transport samochodowy wywołuje najwyższe koszty środowiskowe (patrz Tabela 25).

Rysunek 10 Struktura transportu towarowego w Polsce



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS- raport 2012r.

W przypadku Programu „Budowa drogi wodnej...” istotne jest porównanie, w jakim stopniu, zmiana środka transportu (kołowy => wodny) wpłynie na poprawę lub pogorszenie stanu środowiska.

W tym celu posłużono się modelowaniem na podstawie danych z „*External cost calculator for Marco Polo freight transport project proposals*” z roku 2012. Istotą dokumentu jest określenie kosztów marginalnych dla poszczególnych środków transportu w zakresie: zanieczyszczenia powietrza, zmian klimatu, hałasu, wypadków, natłoku (potocznie korki). Koszty jednostkowe dla poszczególnych oddziaływań oszacowano w oparciu o dane z 27 krajów UE.

Należy zauważyć, że metoda opisana w tym dokumencie służy służbom Komisji Europejskiej do oceny efektywności projektów intermodalnych.

W opracowaniu „*External cost calculator for Marco Polo...*” zidentyfikowano i sklasyfikowano podstawowe koszty zewnętrzne w transporcie, jednakże w odniesieniu do transportu wodnego zauważono, że zasadniczo nie występują oddziaływania wynikające z hałasu, wypadków i natłoku (są na tyle nieistotne w porównaniu z innymi środkami transportu, że nie prowadzi się dla nich wyceny).

Tabela 25 Rodzaje kosztów zewnętrznych dla poszczególnych typów transportu¹⁷

Oddziaływania zewnętrzne	Transport drogowy	Transport kolejowy	Transport śródlądowy	Transport morski-krótkodystansowy
Zanieczyszczenie powietrza	X	X	X	X
Hałas	X	X		
Zmiany Klimatu	X	X	X	X
Wypadki	X	X		
Natłok (Congestion)	X	X		

źródło: Brons i Christidis 2012

Metodologia oraz wartości w „*External cost calculator for Marco Polo...*” są oparte na podręczniku do wyliczania kosztów zewnętrznych dla sektora transportowego (IMPACT 2008).

W tabelach poniżej zaprezentowano koszty marginalne oddziaływań w zależności od technologii zasilania danego środka transportu.

Tabela 26 Koszty marginalne oddziaływań generowanych przez transport drogowy i kolejowy na podstawie danych z 27 krajów UE (Euro/1000 tonokilometrów)

Externality (koszty zewnętrzne)	Transport drogowy (Road)	Transport kolejowy (Rail)	
	Motorways	Diesel	Electric
Zanieczyszczenie powietrza	8,58	10,25	1,00
Hałas	3,92	1,90	1,46
Zmiany Klimatu	1,93	1,88	1,49
Wypadki	0,64	0,54	0,33
Natłok (Congestion)	3,43	0,20	0,20
Środowiskowe/Environmental (1+2+3)	14,43	14,04	3,95
Społeczno-ekonomiczne / Socio-Economic (4+5)	4,07	0,74	0,53
Total	18,50	14,77	4,48

źródło: Brons i Christidis 2012

¹⁷ Tłumaczenie własne tabeli nr 2 z Brons i Christidis 2012

Tabela 27 Koszty marginalne oddziaływań generowanych przez transport morski krótkodystansowy na podstawie danych z 27 krajów UE (Euro/1000 tonokilometrów)

		Externality	Ship/cargo type					
			general/ bulk	container ship	RoRo/ RoPax; < 17 kn	RoRo/ RoPax; 17-20 kn	RoRo/ RoPax; 20-23 kn	RoRo/ RoPax; > 23 kn
Fuel Technology	Low sulphur fuel	1. air pollution	4,48	3,09	1,56	1,98	3,00	5,20
		2. climate change	0,21	0,40	2,94	5,65	8,47	11,29
		Total	4,70	3,49	4,50	7,63	11,47	16,50
	High sulphur fuel	1. air pollution	6,98	4,81	2,43	3,08	4,67	8,10
		2. climate change	0,22	0,41	3,00	5,76	8,64	11,53
		Total	7,20	5,22	5,43	8,85	13,32	19,63
	Freshwater scrubbing	1. air pollution	4,00	2,76	1,39	1,77	2,68	4,65
		2. climate change	0,22	0,41	3,00	5,76	8,64	11,53
		Total	4,22	3,17	4,39	7,53	11,32	16,17
	Seawater scrubbing	1. air pollution	4,05	2,79	1,41	1,79	2,71	4,70
		2. climate change	0,22	0,41	3,00	5,76	8,64	11,53
		Total	4,27	3,20	4,41	7,55	11,35	16,22
	LNG	1. air pollution	0,38	0,26	0,13	0,17	0,25	0,44
		2. climate change	0,17	0,33	2,40	4,61	6,92	9,22
		Total	0,55	0,59	2,53	4,78	7,17	9,66

źródło: Brons i Christidis 2012

Jak łatwo zauważyć, najwyższe koszty zewnętrzne odnoszą się do transportu drogowego i kolejowego (napęd spalinowy). Koszty transportu kolejowego elektrycznego i transport morski krótkodystansowy generują porównywalne, lecz znacznie niższe koszty zewnętrzne niż transport drogowy.

Powyższe dane liczbowe (koszty jednostkowe) posłużyły do wyliczenia kosztów zewnętrznych dla dwóch rodzajów przypadków:

- „nie robimy nic”¹⁸ – wszystko pozostaje po staremu,
- „robimy coś” – budujemy drogę wodną i przenosimy część transportu drogowego na transport wodny morski krótkodystansowy.

Jednakże by przeprowadzić taką analizę konieczne jest ustalenie, jaki jest obecnie przewóz towarów i jakimi środkami transportu jest on realizowany. W tym celu posłużono się danymi z GUS, danymi z portów oraz prognozami dotyczącymi przyrostu przewozów.

Transport ładunków z obszaru elbląskiego odbywa się w trzech zasadniczych kierunkach:

- Elbląg – Gdańsk (drogowy i kolejowy)
- Elbląg – południe i wschód Polski (drogowy i kolejowy)
- Elbląg – wschód Rosja (drogowy, kolejowy i marginalnie wodny)

W obszarze oddziaływania Elbląga znajdują się tereny przynależne do województwa warmińsko-mazurskiego i pomorskiego.

Zasadniczy ruch drogowy odbywa się:

- drogą S- 7 Gdańsk –Elbląg - południe i wschód Polski oraz
- drogą S-22 Berlin - Elbląg – przejście graniczne Grzechotki-Mamonowo (granica państwa z Rosją – obwód kaliningradzki).

Zasadniczy ruch kolejowy odbywa się:

- linią kolejową Malbork - Elbląg – Braniewo i dalej do przejścia granicznego Grzechotki - Mamonowo
- linią kolejową Gdańsk- Elbląg - Olsztyn

Zasadniczy ruch drogą morską odbywa się:

- z Elbląga przez Zalew Wiślany do Królewca (Kaliningradu)

Zgodnie z danymi GUS z roku 2011 w województwach warmińsko – mazurskim i pomorskim przewieziono łącznie ok 144 mln ton towarów.

¹⁸ Nomenklatura „nie robimy nic”, „robimy coś” została zaczerpnięta z Przewodnika do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych Fundusze strukturalne, Fundusz Spójności oraz Instrument Przedakcesyjny, 2008r.

Tabela 28 Przewozy towarów transportem drogowym i kolejowym w roku 2011 – województwo warmińsko mazurskie i pomorskie

Warmińsko Mazurskie	ogółem tys. ton	Nadano			Przyjęto		
		wewnątrz z województwa	do innych województw	za granicę	wewnątrz z województwa	do innych województw	za granicę
Transport drogowy	52025	39960	10022	1018	39960	11333	732
Transport kolejowy	3124	20	336	60	20	1546	1559
Pomorskie	ogółem tys. ton	Nadano			Przyjęto		
		wewnątrz z województwa	do innych województw	za granicę	wewnątrz z województwa	do innych województw	za granicę
Transport drogowy	77472	60713	16188	2189	60713	15153	1606
Transport kolejowy	11610	1213	7266	145	1213	8949	1448

źródło: GUS

Dla obszaru elbląskiego można szacować, przewóz towarów na poziomie 18 mln ton/rok, w tym zaledwie 0,2-0,3 mln ton/rok to obecny transport morski. Aktualny transport drogami śródlądowymi można potraktować, jako pomijalny (od kilkuset do maks. kilku tysięcy ton rocznie).

Tabela 29 Przewozy ładunków - subregion elbląski- szacunek rok 2011

Przewozy ładunków - subregion elbląski-szacunek rok 2011 na podstawie danych GUS	Jedn.	Przewozy
Transport drogowy	tys. ton/rok	16700
Krajowy	tys. ton/rok	15800
Zagraniczny	tys. ton/rok	900
Transport kolejowy	tys. ton/rok	1200
Transport morski	tys. ton/rok	113
Razem	tys. ton/rok	18013

źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS

Zgodnie z raportem Komisji Europejskiej (raport COM(2006) 314 wersja ostateczna) przewiduje się ciągły wzrost masy towarów transportowanych. Prognozy przewidują, że będzie to wzrost roczny ok. 2,1%.

W scenariuszu „nie robimy nic” – wszystko pozostaje po staremu, zaprognozowano wzrost ładunków o 2,1% rocznie, przy czym główny strumień towarów będzie transportowany z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego. Transport morski będzie się rozwijał, lecz w bardzo

ograniczonym zakresie (wzrost o 3 % rocznie) i osiągnięciu przeładunki na poziomie 0,55 mln ton do roku 2040.

W scenariuszu „**robimy coś**” – budujemy drogę wodną i przenosimy część transportu drogowego na transport wodny morski krótkodystansowy, zaprognozowano ten sam poziom przewozów towarów, lecz część towarów będzie przewożona drogą wodną (kierunek Gdańsk- Elbląg; Elbląg- Gdańsk oraz kierunek Elbląg – Królewiec, Królewiec- Elbląg).

Z uwagi na podobne koszty zewnętrzne dla transportu kolejowego (elektrycznego) i transportu wodnego, założono, że nie będzie następowało przeniesienie ładunków pomiędzy tymi rodzajami transportu. Zatem transport kolejowy jest w obu scenariuszach identyczny. Natomiast badano zasadność ekonomiczno-społeczną przeniesienia transportu drogowego na wodny – morski krótkodystansowy. W tabelach poniżej zestawiono prognozy przewozu towarów poszczególnymi środkami transportu. Do obliczeń przyjęto, że transport morski będzie aktywizował się sukcesywnie, co oznacza, że dopiero po kilku latach od zrealizowania Programu (ok 2026 r.), będzie możliwe wykorzystanie pełnego potencjału Morskiego Portu w Elblągu na poziomie 1,5 mln ton/rok.

Tabela 30 Prognoza przewozów i przeładunków obszar Programu - "nie robimy nic"

Prognoza przewozów i przeładunków obszar PROGRAMU - "nie robimy nic"	Jedn.	2011	2012	2013	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Prognoza wzrostu przewozu ładunków (2,1% rocznie) - raport COM(2006) 314 wersja ostateczna	%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%
Transport drogowy	tys. ton/rok	16 700	17 051	17 409	20 135	22 340	24 786	27 500	30 511	33 853
kierunek krajowy	tys. ton/rok	15 800	16 132	16 471	19 050	21 136	23 450	26 018	28 867	32 028
kierunek zagraniczny	tys. ton/rok	900	919	938	1 085	1 204	1 336	1 482	1 644	1 824
Transport kolejowy	tys. ton/rok	1 200	1 225	1 251	1 447	1 605	1 781	1 976	2 192	2 433
Transport morski	tys. ton/rok	113,5	168,5	285,5	536,0	600,0	600,0	600,0	600,0	600,0
Razem	tys. ton/rok	18 014	18 444	18 945	22 118	24 545	27 167	30 076	33 304	36 885

Tabela 31 Prognoza przewozów i przeładunków obszar Programu - "robimy coś" Nowy Świat

Prognoza przewozów i przeładunków obszar Programu - "robimy coś" Nowy Świat	Jedn.	2011	2012	2013	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Transport drogowy (przeniesienie części transportu drogowego na wodny)	tys. ton/rok	16700,0	17050,7	17408,8	20134,8	21509,5	23886,0	26600,1	29611,5	32952,6
kierunek krajowy	tys. ton/rok	15800,0	16131,8	16470,6	19049,7	20350,3	22598,7	25166,6	28015,6	31176,7
kierunek zagraniczny	tys. ton/rok	900,0	918,9	938,2	1085,1	1159,2	1287,3	1433,5	1595,8	1775,9
Transport kolejowy (bez zmian)	tys. ton/rok	1200,0	1225,2	1250,9	1446,8	1605,2	1781,0	1976,1	2192,4	2432,5
Transport morski (przeniesienie części transportu drogowego na morski)	tys. ton/rok	113,5	168,5	285,5	536,0	1430,2	1500,0	1500,0	1500,0	1500,0
Razem	tys. ton/rok	18 014	18 444	18 945	22 118	24 545	27 167	30 076	33 304	36 885

źródło: obliczenia własne

Koszty zewnętrzne (środowiskowe związane z zanieczyszczeniami) których stawki jednostkowe opisano w Tabeli 26 i Tabeli 27, przeliczono dla poszczególnych środków transportu na PLN.

Tabela 32 Koszty zewnętrzne dla poszczególnych rodzajów środków transportu za 1000 tonokilometrów wyrażone w PLN

Rodzaj środka transportu	Koszty zewnętrzne	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Transport morski technologia napędu Low sulphur fuel (Diesel o niskiej zawartości siarki)	zanieczyszczenie powietrza (paliwa ciężkie - Diesel)	euro	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70
	zmiana klimatu (paliwa ciężkie - Diesel)	euro	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	1,22	6,22
	kurs Euro	Euro/PLN	3,70	3,72	3,69	3,69	3,69	3,69	3,69	3,69
	Koszt środowiskowy w PLN	zł	18	18	18	18	18	18	22	40
Transport drogowy	zanieczyszczenie powietrza	euro	8,58	8,58	8,58	8,58	8,58	8,58	8,58	8,58
	zmiana klimatu	euro	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92
	hałas	euro	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93
	wypadki	euro	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
	natężenie ruchu (korki)	euro	3,43	3,43	3,43	3,43	3,43	3,43	3,43	3,43
	kurs Euro	Euro/PLN	3,70	3,72	3,69	3,69	3,69	3,69	3,69	3,69
	Koszt środowiskowy w PLN	zł	68	69	68	68	68	68	68	68
Transport kolejowy elektryczny	zanieczyszczenie powietrza	euro	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	zmiana klimatu	euro	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46
	hałas	euro	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49
	wypadki	euro	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
	natężenie ruchu (korki)	euro	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
	kurs Euro	Euro/PLN	3,70	3,72	3,69	3,69	3,69	3,69	3,69	3,69
	Koszt środowiskowy w PLN	zł	17	17	17	17	17	17	17	17

źródło: obliczenia własne na podstawie Brons i Christidis 2012

Przyjmując powyższe założenia zbudowano model obliczeniowy, w którym przeliczono przewóz ładunków w tonokilometrach, a następnie wyliczono koszty środowiskowe w scenariuszu „nie robić nic” i w scenariuszu „robimy coś”- czyli realizujemy Program.

Analiza ta pozwala ustalić czy realizacja Programu wygeneruje dodatkowe koszty środowiskowe wynikające z zanieczyszczeń powietrza, hałasu, zmiany klimatu, wypadków i natłoku, czy też oszczędności.

Koszty zewnętrzne dla poszczególnych scenariuszy, w wybranych latach) zestawiono w tabelach poniżej.

Koszty środowiskowe będą niższe w przypadku realizacji Programu („robimy coś”) niż przy jego zaniechaniu („nie robimy nic”). Zatem możemy mówić, że realizacja Programu przyniesie oszczędności środowiskowe, które w latach 2023-2045 wyniosą Nowy Świat – 86,55 mln zł.

Tabela 33 Prognoza kosztów środowiskowych w scenariuszu „nie robimy nic”,

Prognoza przewozów i przeładunków w obszarze Projektu - "nie robimy nic" Nowy Świat - w 1000 tonokilometrach	Jedn.	Odległość [km]	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Transport drogowy	1000 tona kilometrów/rok		1 180 100	1 282 395	1 422 822	1 578 626	1 751 491	1 943 286	2 156 082	2 392 181
kierunek krajowy (Gdańsk)	1000 tona kilometrów/rok	67	1 058 600	1 150 363	1 276 332	1 416 095	1 571 162	1 743 210	1 934 098	2 145 888
kierunek zagraniczny (Królewiec)	1000 tona kilometrów/rok	135	121 500	132 032	146 490	162 531	180 329	200 076	221 985	246 293
Transport kolejowy (kierunek Gdańsk)	1000 tona kilometrów/rok	96	115 200	125 186	138 894	154 104	170 979	189 701	210 474	233 522
Transport morski Piława (Królewiec)	1000 tona kilometrów/rok	140	15 890	58 800	75 045	84 000	84 000	84 000	84 000	84 000
Razem	1000 tona kilometrów/rok		1 311 190	1 466 381	1 636 761	1 816 729	2 006 470	2 216 987	2 450 557	2 709 703
Koszty zewnętrzne transport drogowy	- mln zł/rok		80,78	88,25	97,13	107,76	119,57	132,66	147,18	163,30
Koszty zewnętrzne transport kolejowy	- mln zł/rok		1,91	2,09	2,30	2,55	2,83	3,14	3,48	3,86
Koszty zewnętrzne transport morski Piława	- mln zł/rok		0,29	1,08	1,36	1,53	1,53	1,53	1,83	3,38
Razem koszty zewnętrzne	mln zł/rok		82,98	91,42	100,79	111,84	123,92	137,32	152,50	170,55

Tabela 34 Prognoza kosztów środowiskowych w scenariuszu - "robimy coś" Nowy Świat

Prognoza przewozów i przeładunków obszar Projektu - "robimy coś" Nowy Świat w 1000 tono kilometrach	Jedn.	Odległość [km]	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Transport drogowy (przeniesienie części transportu drogowego na wodny)	1000 tono kilometrów/rok		1 180 100	1 282 395	1 422 822	1 519 962	1 687 893	1 879 687	2 092 484	2 328 583
kierunek krajowy (Gdańsk)	1000 tono kilometrów/rok	67	1 058 600	1 150 363	1 276 332	1 363 470	1 514 112	1 686 160	1 877 047	2 088 838
kierunek zagraniczny (Królewiec)	1000 tono kilometrów/rok	135	121 500	132 032	146 490	156 491	173 781	193 528	215 437	239 745
Transport kolejowy (bez zmian)	1000 tono kilometrów/rok	96	115 200	125 186	138 894	154 104	170 979	189 701	210 474	233 522
Transport wodny (przeniesienie części transportu drogowego na wodny) -Nowy Świat - kierunek Gdańsk	1000 tono kilometrów/rok	54	0	0	0	61 784	64 800	64 800	64 800	64 800
Transport wodny (przeniesieni części transportu drogowego na wodny) - Piława - kierunek Królewiec	1000 tono kilometrów/rok	140	15 890	58 800	75 045	40 045	42 000	42 000	42 000	42 000
Razem	1000 tono kilometrów/ rok		1 311 190	1 466 381	1 636 761	1 775 894	1 965 671	2 176 189	2 409 758	2 668 905
Koszty zewnętrzne - transport drogowy	mln zł/rok		80,78	88,25	97,13	103,76	115,22	128,32	142,84	158,96
Koszty zewnętrzne - transport kolejowy	mln zł/rok		1,91	2,09	2,30	2,55	2,83	3,14	3,48	3,86
Koszty zewnętrzne - transport morski Nowy Świat +Piława	mln zł/rok		0,29	1,08	1,36	1,85	1,94	1,94	2,33	4,30
Razem koszty zewnętrzne	mln zł/rok		82,98	91,42	100,79	108,16	119,99	133,39	148,66	167,12
Oszczędności środowiskowe transport multimodalny	mln zł/rok		0	0	0	3,68	3,93	3,93	3,84	3,42

źródło: obliczenia własne na podstawie (Brons i Christidis 2012)

5.2 Korzyści, jakie mogą powstać w wyniku realizacji Programu

Jednym z zasadniczych celów Programu jest rozwój transportu intermodalnego, zatem konieczna jest analiza korzyści płynących z realizacji Programu i jego wpływ na ten rodzaj transportu.

Udrożnienie dostępu do poru w Elblągu będzie miało także wpływ na rozwój sektora portowego, logistycznego i przemysłowego. Wiele podmiotów zlokalizowanych wzdłuż rzeki Elbląg, niegdyś korzystało z transportu wodnego, miało własne nabrzeża, obecnie odwróciły się od wody kierując swoją produkcję na środki transportu drogowego.

Przemysł elbląski to głównie przemysł metalowy, w tym produkujący elementy wielkowymiarowe, których transport drogowy jest utrudniony. Rozwija się intensywnie przemysł meblarski, dla którego transport wodny może być alternatywą i otwarciem rynków w obszarach nadbałtyckich. Także rolnictwo (szczególnie rolnictwo ekologiczne) poszukuje tanich środków transportu, zwłaszcza w kierunkach zachodniej Europy.

Ponieważ przedmiotem analizy są koszty i korzyści społeczno-ekonomiczne, zatem nie jest ważne dla przeciętnego mieszkańca Elbląga, wzrost przeładunków, lub wzrost dochodów jakiegoś podmiotu, a dla mieszkańca gminy Sztutowo większa liczba turystów w ośrodku wczasowym. Dla mieszkańca istotne jest, jakie korzyści będą dotyczyły jego osobiście lub jego gminy. Zatem jako korzyść ujęto tylko te skutki Programu, które dotyczą ogółu mieszkańców. Korzyścią, zatem są podatki, to one trafiają do budżetu gminy/państwa i będą dalej redystrybuowane. Wpływy z podatków (CIT) oszacowano, jako 3% przychodów różnicowych (różnica pomiędzy przychodami w scenariuszu „robimy coś” (-) a przychodami w scenariuszu „nie robimy nic”). Do korzyści ekonomicznych nie zaliczano podatku VAT od operacji sprzedaży usług.

Korzyścią ekonomiczną jest także wzrost wartości firmy policzony podobnie, jak w przypadku podatków, jako efekt różnicowy wyliczony w wysokości 0,1% przychodów.

Wzrost przychodów w jednej gałęzi gospodarki, wzbudza działalność wokół tej gałęzi. W związku z tym w każdym analizowanym przypadku (za wyjątkiem sektora turystycznego, dla którego obliczono odrębnie efekty wzbudzone), uwzględniono w analizie tzw. efekty wzbudzone (induced effects). Efekty wzbudzone, są skutkiem działalności wzbudzonej (induced activity) obejmuje ona działalność handlową (detaliczną i hurtową), produkcję dóbr konsumpcyjnych trwałego i nietrwałego użytku, a także sektory usług dla ludności i usług publicznych, funkcjonujące w otoczeniu Programu w wyniku efektywnego popytu konsumpcyjnego, jaki powstaje na skutek

wydatkowania dochodów z pracy otrzymywanych przez nowych pracowników portu, logistyki, przemysłu, turystyki oraz pracowników zatrudnionych w działalności pośredniej. Zakres i rodzaj działalności indukowanej przez Program w otoczeniu (z reguły lokalnym) wyznaczany jest w oparciu o trzeci rodzaj cyklu przekształcania się dochodów pracowniczych w wydatki konsumpcyjne. Wydatkowane dochody osobiste (do dyspozycji, rozporządzalne) oddziałują na wielkość przychodów, wartość dodaną, zatrudnienie (liczbę utrzymywanych miejsc pracy), podatki. Są to miary ekonomicznego wpływu, jaki powstaje w działalności wzbudzonej w otoczeniu w związku z zaspokajaniem popytu konsumpcyjnego. W zagregowanej postaci wpływ ten określa się mianem efektów wzbudzonych. Efekty wzbudzone oszacowano na 3% przychodów różnicowych w poszczególnych sektorach działalności podstawowej. Wzrost przeładunków wzbudzi wzrost zaplecza magazynowego, transportowego i innych usług około portowych. A wzrost liczby turystów przełoży się na większe obroty w handlu i usługach. Efekty wzbudzone niekiedy dalece przekraczają efekty bezpośrednie. W przypadku niniejszej analizy przyjęto założenia ostrożnościowe przyjmując, że efekt wzbudzony będzie nie wyższy niż efekt bezpośredni. W analizie nie ujmowano wzrostu wartości nieruchomości, gdyż na obecnym etapie trudno oszacować wielkość korzyści z tego tytułu. Można natomiast przyjąć, że są one ujęte w efektach wzbudzonych.

5.2.1 Korzyści i oszczędności z tytułu rozwoju transportu wodnego

5.2.1.1 Skrócenie drogi wodnej

Realizacja programu skróci czas przepływu pomiędzy portami w Elblągu a Gdańskiem lub Gdynią. Obecnie by dopłynąć z Gdańska do Elbląga konieczna jest przeprawa przez Cieśninę Piławską, co wymaga przepłynięcia ok 140 km i zajmuje ok 15,5 godziny. Transport drogowy na tym samym kierunku to ok 67 km i czas około 1 godziny. Zatem kierunek transportu wodnego Gdańsk-Elbląg – Gdańsk nie jest ekonomicznie uzasadniony.

W wyniku realizacji programu, odległość od portu w Gdańsku drogą lądową i wodną będzie zbliżona (ok 67/60 km). Co prawda czas przepływu jest dłuższy niż czas przejazdu (5,5 godziny/1 godziny) jednakże na jednostki wodne można załadować od kilkuset do kilku tysięcy ton towaru, a na samochód zaledwie kilkanaście do kilkudziesięciu ton.

Skrócenie czasu przepływu zaktywizuje transport na kierunku Elbląg-Gdańsk-Gdynia-Elbląg, a także innych kierunkach w obrębie Morza Bałtyckiego. Porównując czas przepływu, tej samej liczby i wielkości jednostek transportu wodnego, przez Cieśninę Piławską i projektowany kanał żeglugowy można obliczyć oszczędności z tytułu skrócenia drogi morskiej.

Koszty jednej godziny pracy jednostki morskiej są różne i zależne od jej wielkości oraz technologii napędu. Do analizy przyjęto, cztery zasadnicze typy jednostek pływających do 1000 ton, do 2000 ton, do 3000 ton oraz jednostki

pasażerskie do 200 osób, każda o napędzie Dieslowskim. Oszacowano na podstawie prognozy wielkości przeładunków, liczbę jednostek pływających, na ok 670 w roku 2021. Główny typ jednostek to jednostki małe do 1000ton.

Do kalkulacji kosztów godzinowych dla jednostki <1000 ton, przyjęto koszty wynagrodzenia (7 osób- ok. 350 zł), koszty paliwa (40 l/h –ok 225 zł) oraz koszty amortyzacji, ubezpieczeń, oraz koszty pozostałe (ok 280-290 zł/h). Łączny koszt pracy godzinowy to około 860 zł/h. Dla jednostek większych przyjęto stawki godzinowe na poziomie 1100 zł do 1300 zł.

Istotne jest też oszacowanie czasu przepływu. Z portu elbląskiego do Gdańska, przez Cieśninę Piławską trzeba pokonać ok 77 Mm (ok 142 km) na co potrzeba ok. 15,4 godziny. W przypadku realizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, skróci się droga z portu elbląskiego do Gdańska do około 30 Mm (ok 55,5 km), skrócie się także czas przepływu do ok. 6 godzin.

Realizacja Programu umożliwi oszczędności finansowe, wynikające ze skrócenia drogi wodnej, a tym samym skrócenia czasu przepływu w okresie 23 lat. Przy lokalizacji Nowy Świat będą one wynosić 489,34 mln zł. W poniższych tabelach zestawiono oszczędności dla kanału żeglugowego w lokalizacji Nowy Świat .

Tabela 35 Oszczędności na kosztach transportu wodnego – skrócenie drogi wodnej- przy zachowaniu aktualnej zdolności przeładunkowej Portu Elbląg- Nowy Świat

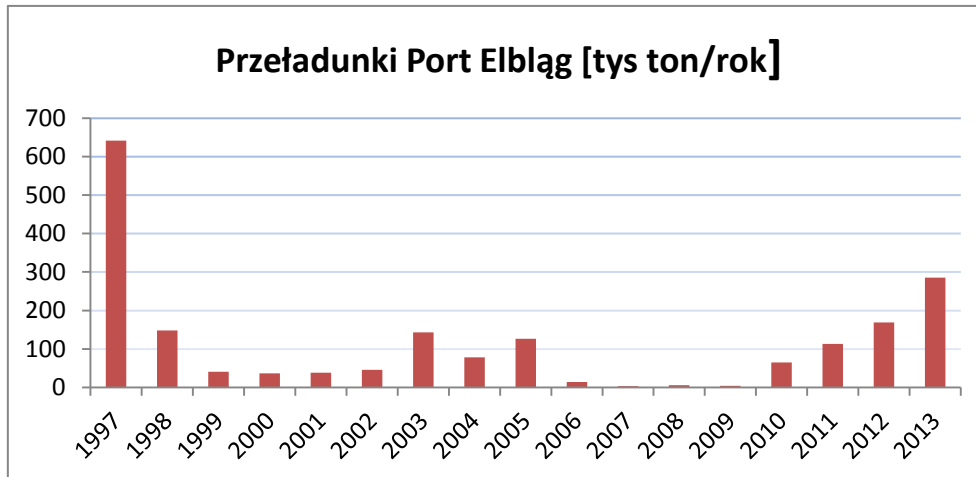
Oszczędności na kosztach transportu wodnego (skrócenie drogi morskiej) - przy zachowaniu aktualnej zdolności przeładunkowej (ok 1,5 mln ton/rok) - Nowy Świat	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Przeładunki (Mg/rok)	Mg/rok	113 500	420 000	536 038	1 430 177	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
w tym przeładunki przez nowy kanał (ok. 80%)	Mg/rok	0	0	0	1 144 141	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000
liczba jednostek pływających < 1000 DWT	szt.	142	525	670	715	750	750	750	750
liczba jednostek pływających > 1000 DWT	szt.	0	0	0	229	240	240	240	240
liczba jednostek pływających > 2000 DWT	szt.	0	0	0	114	120	120	120	120
liczba jednostek pasażerskich do 200 osób	szt.	61	64	71	239	279	319	359	399
Czas przepływu przez Cieśninę Piławską (77 Mm ok 15,4 godz.)- kierunek Gdańsk	h	15,4	15,4	15,4	15,4	15,4	15,4	15,4	15,4
Czas przepływu przez kanał Nowy Świat (30 Mm ok. 6 godz.)- kierunek Gdańsk	h	0,0	0,0	0,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
koszt 1 godziny < 1000DWT	zł/h	0	904	1 022	1 157	1 309	1 481	1 675	1 896
koszt 1 godziny > 1000DWT	zł/h	0	1 175	1 329	1 504	1 701	1 925	2 178	2 464
koszt 1 godziny > 2000DWT	zł/h	0	1 356	1 534	1 735	1 963	2 221	2 513	2 843
koszt 1 godziny statku pasażerskiego	zł/h	0	904	1 022	1 157	1 309	1 481	1 675	1 896
Koszt transportu przez Cieśninę Piławską	zł/rok	0	8 200 631	11 660 579	25 354 253	30 665 655	35 605 644	41 314 406	47 908 682
Koszt transportu przez Kanał	zł/rok	0	0	0	9 878 280	11 947 658	13 872 329	16 096 522	18 665 720
Czas przepływu "nie robimy nic"	godz./rok	3 121	9 074	11 404	19 981	21 397	22 012	22 626	23 241
Czas przepływu "robimy coś"	godz./rok	0	0	0	7 785	8 336	8 576	8 815	9 055
Oszczędność czasu	godz./rok				12 196	13 060	13 436	13 811	14 186
Oszczędności w kosztach transportu (skrócenie drogi morskiej)	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	15,48	18,72	21,73	25,22	29,24

źródło: obliczenia własne

5.2.1.2 Wzrost przeładunków towarów w Morskim Porcie Elbląg

Kolejną korzyścią z realizacji Programu, będzie wzrost aktywności portu w Elblągu, w szczególności wzrost przeładunków. Obecnie port posiada zdolności przeładunkowe na poziomie 1,5 mln ton, z czego wykorzystuje się tylko 20% potencjału. W roku 2013 przeładowano ok. 285,5 tys. ton towarów.

Rysunek 11 Wielkość przeładunków w Porcie Elbląg w latach 1997-2013



źródło: Port Elbląg

We wcześniejszych rozdziałach analizy, opisywano potencjał Morskiego Portu w Elblągu, a także środki zaangażowane w jego modernizację i rozbudowę. Brak stałego, suwerennego dostępu do morza, może spowodować, że wcześniejsze inwestycje będą wykorzystane tylko fragmentarycznie, co można uznać za utratę potencjału.

Analizując powyższy wykres można zauważyć korelację pomiędzy wielkością przeładunków a dostępem do Zalewu Wiślanego w części rosyjskiej (Zalew Kaliningradzki). Każdorazowe zamknięcie Zalewu przez stronę rosyjską, powodowało spadek przeładunków lub całkowite wygaśnięcie pracy portu. Otwarcie przepływu przez Zalew w części rosyjskiej, uaktywniało pracę portu. Rozwój Portu w Elblągu zależy od możliwości korzystania z suwerennej drogi morskiej. Trzeba zwrócić uwagę, że każdorazowe zamknięcie dostępu do morza powoduje utratę wcześniej wypracowanych rynków. Odbudowa rynku nie jest łatwa i trwa latami.

Tabela 36 Rodzaj i ilość przeładowanych towarów w Porcie Elbląg

Rodzaj ładunku	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2012	2013
piasek formierski		37,5	19,1	15,5	16,9					
żwir budowlany	7,4									
piasek budowlany	13,7									
materiały budowlane										222,7
cegła										
napoje chłodzące										
kakao w workach										
luki okrętowe konstr.stalowe	0,6		6	10,8	6,6		4			
cukier										6
węgiel	619,6		12,8	116,4	103,3				38,3	55,8
inne		3,4							122,2	
zboże/ soja									8	1
Ogółem	641,3	40,9	37,9	142,7	126,8	3,5	4	113,5	168,5	285,5

źródło: Port Elbląg

Do analizy społeczno-ekonomicznej przyjęto, że zostanie wykorzystywany jedynie obecny potencjał portu w Elblągu (1,5 mln ton/rok). Jest to podejście dużo bardziej ostrożne, niż w analizie sporządzonej w 2007 r., w której założono wzrost przeładunków do 2,5 mln ton.

Osiągnięcie poziomu przeładunków w wielkości 1,5 mln ton/rok, wymaga czasu, zatem założono, że dopiero w roku 2026 (5 lat po otwarciu kanału dla lokalizacji Nowy Świat) będzie możliwe przeładowanie tej ilości towarów.

Założono, że także w scenariuszu „nie robić nic” , że będzie następował sukcesywny wzrost przeładunków w porcie Elbląg, jednakże tempo tego przyrostu będzie znacznie mniejsze, i osiągnie do roku 2045 wielkość 600 tys. ton.

Poniżej zestawiono wzrost przeładunków, a w ślad za tym wzrost przychodów Portu. Przychody skalkulowano biorąc pod uwagę aktualne opłaty przeładunkowe, tonażowe i przystaniowe, które waloryzowano o wskaźnik inflacji w kolejnych latach. Prognoza przeładunków jest tożsama, z prognozami opisanymi w części środowiskowej.

Tabela 37 Wzrost przychodów z przeładunków w Porcie Elbląg - przy zachowaniu aktualnej zdolności przeładunkowej – Nowy Świat

Wzrost przychodów z przeładunków w Porcie Elbląg (alternatywna droga morska - większe jednostki do 3 tys. DWT) - przy zachowaniu aktualnej zdolności przeładunkowej (ok. 1,5 mln ton/rok) - Nowy Świat	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Przeładunki (Mg/rok)- bez kanału - ograniczone możliwości transportu	Mg/rok	113 500	420 000	536 038	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
Przeładunki (Mg/rok)- z kanałem - rozwój transportu morskiego	Mg/rok	113 500	420 000	536 038	1 430 177	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Opłata przeładunkowa	zł/Mg	9,2	10,5	11,9	13,4	15,2	17,2	19,5	22,0
Opłata tonażowa	zł/GT	0,7	0,9	1,0	1,1	1,2	1,4	1,6	1,8
Opłata przystaniowa	zł/GT	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Przychody różnicowo- z usług przeładunkowych	mln zł/rok	0,0	0,0	0,0	12,6	15,4	17,3	19,5	22,0
Wzrost CIT (3% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,0	0,0	0,0	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7
Wzrost wartości firmy (0,1% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02
Efekty wzbudzone (3% -przychodów)	mln zł/rok	0,0	0,0	0,0	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7

źródło: obliczenia własne

5.2.1.3 Wzrost przewozu pasażerów w porcie Elbląg i portach Zalewu Wiślanego

Kolejną korzyścią ekonomiczną jest wzrost przychodów z tytułu wzrostu przewozów pasażerskich. W tym przypadku analizowano ruch pasażerski na terenie całego Zalewu Wiślanego, we wszystkich większych portach.

Na podstawie zgromadzonych danych można zauważyć, że ruch pasażerski szybko się rozwija, w ciągu 10 lat wzrósł o ok. 37%. Największy ruch pasażerski obserwowany jest w portach w Krynicy Morskiej i Fromborku.

Tabela 38 Ruch pasażerski w portach Zalewu Wiślanego

porty	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Elbląg *	6,9	9,7	9,5	25,3	10,0	5,9	6,8	6,2	6,3	5,3
Elbląg wszystkie przewozy	-						33,3	33,3	32,9	39,3
Frombork	81,1	99,0	108,6	72,2	46,1	49,3	51,8	64,2	68,4	68,7
Krynica Morska	63,0	66,6	56,0	67,1	73,9	79,9	101,4	129,2	120,5	121,5
Kąty Rybackie	1,3	2,0	2,7	0,8	2,3	2,2	3,9	6,7	8,1	8,1
Tolknicko									4,1	4,5
Razem	152,3	177,3	176,8	165,4	132,3	137,3	197,2	239,6	240,3	247,4

źródło: Kapitanat Portu w Elblągu

Tabela 39 Zdolność przewozowa portów Zalewu Wiślanego dla żeglugi pasażerskiej

porty	Pojemność portu dla jednostek pasażerskich	Ilość miejsc na statku	liczba rejsów	max. liczba osób przewiezionych w ciągu dnia	wskaźnik obłożenia 60%	Liczba osób przewiezionych w ciągu dnia
Elbląg	1	60	2	120	10 800	6 480
Frombork	2	120	15	1 800	162 000	97 200
Krynica Morska	3	180	18	3 240	291 600	174 960
Kąty Rybackie	1	40	4	160	14 400	8 640
Tolknicko	1	60	2	120	10 800	6 480
Razem	8	460	41	5 440	489 600	293 760

źródło: Kotowska i in. 2011

Możliwe jest przy obecnym potencjale podwojenie ruchu pasażerskiego, lecz by to było realne konieczne jest otwarcie drogi na Bałtyk.

W analizie odrębnie obliczono wzrost przychodów, a w ślad za tym korzyści społeczne dla ruchu pasażerskiego w porcie elbląskim, oraz ruchu pasażerskiego w pozostałych portach Zalewu Wiślanego.

Port Elbląg jest nakierowany na dwa kierunki ruchu pasażerskiego – kanał Elbląski oraz Zalew Wiślany.

Pozostałe porty funkcjonują w oparciu o Zalew Wiślany.

Prowadzony obecnie remont kanału Elbląskiego (największa atrakcja Polski w zakresie żeglugi śródlądowej) spowodował nagły spadek przewozów pasażerskich z ok 40 000 w roku 2012 do ok 6000 w roku 2013. Jednakże po zakończeniu remontu, można prognozować, znaczący wzrost ruchu w kierunku kanału Elbląskiego. Realizacja Programu, poprzez stworzenie nowej drogi wodnej umożliwi wpływanie do Portu Elbląg większej liczby jednostek, w tym jednostek zagranicznych. Dzięki temu możliwe będzie pełne wykorzystanie gotowego terminala pasażerskiego. Do analizy przyjęto stopniowy przyrost liczby pasażerów, lecz nie większy niż przepustowość terminala pasażerskiego (ok. 200 tys. osób rocznie).

Pozostałe porty Zalewu Wiślanego, głównie Krynica Morska i Frombork, ale także mniejsze porty, w zasadniczy sposób skorzystają z otwarcia Zalewu na wody Zatoki Gdańskiej. Obecnie nie jest możliwe dopłynięcie do Zalewu Wiślanego od strony odmorskiej. Nie ma żadnego portu, przystani lub kotwiczowiska. Cały ruch pasażerski lub jachtowy, zamyka się w obrębie Zalewu Wiślanego pomiędzy portami tego Zalewu. Dostęp od strony Cieśniny Piławskiej jest ograniczony, o czym pisano w poprzednich rozdziałach, ale chyba ważniejszy jest czas przepływu, który sięga kilkunastu godzin. Wyklucza to, zatem pobyty jednodniowe lub krótkie wycieczki z Zatoki Gdańskiej, statkiem/ żaglówką na Zalew wiślany. Otwarcie drogi z Zalewu Wiślanego na Zatokę Gdańską i odwrotnie daje ogromne możliwości dla rozwoju ruchu pasażerskiego.

Założono, że w scenariuszu „nie robić nic”, także będzie następował sukcesywny wzrost przewozów pasażerskich, jednakże tempo tego przyrostu będzie znacznie wolniejsze niż w scenariuszu „robimy coś”, co prezentują poniższe tabele.

Podobnie jak w przypadku korzyści ekonomicznych ze wzrostu przeładunków, tak też w przypadku korzyści z wzrostu przewozu pasażerów, jako korzyść ekonomiczną ujęto jedynie wpływy z tytułu podatku (CIT- 3% przychodów) oraz wzrost wartości firmy (0,1% przychodów) oraz efekty wzbudzone (3% przychodów).

Tabela 40 Wzrost przychodów z przewozu pasażerskiego w Porcie Elbląg - Nowy Świat

Wzrost przychodów z przewozu pasażerskiego w Porcie Elbląg (alternatywna droga morska - większa liczba statków) - przy zachowaniu aktualnej infrastruktury (terminal osobowy)	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Przewóz pasażerski - ograniczone możliwości przewozu	os/rok	38 221	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	100 000
Przewóz pasażerski - rozwój przewozu pasażerskiego	os/rok	38 221	40 000	50 000	86 786	101 250	115 714	130 179	144 643
Opłata pasażerska	zł/os	0,94	1,06	1,20	1,36	1,54	1,74	1,97	2,23
Opłata przystaniowa	zł/GT	0,41	0,47	0,53	0,60	0,68	0,77	0,87	0,98
Przychody różnicowo- z usług przewozów pasażerskich	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,05	0,07	0,09	0,11	0,14
Wzrost CIT (3% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wzrost wartości firmy (0,1% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Efekty wzbudzone (3% -przychodów)	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

źródło: obliczenia własne

Tabela 41 Wzrost przychodów z przewozu pasażerskiego w portach Zalewu Wiślanego – Nowy Świat

Wzrost przychodów z przewozu pasażerskiego w portach Zalewu Wiślanego (alternatywna droga morska-większa liczba statków)-przy zachowaniu aktualnej rozbudowanej infrastruktury (nowe przystanie z Projektu Pętla Żuławska)-Nowy Świat	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Przewóz pasażerski - ograniczone możliwości przewozu	os/rok	205 000	217 000	232 000	247 000	262 000	277 000	292 000	307 000
Frombork	os/rok	69 000	69 000	69 000	69 000	69 000	69 000	69 000	69 000
Krynica Morska	os/rok	123 000	131 000	141 000	151 000	161 000	171 000	181 000	191 000
Kąty Rybackie	os/rok	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000
Tolkmicko	os/rok	5 000	9 000	14 000	19 000	24 000	29 000	34 000	39 000
Przewóz pasażerski - rozwój przewozu pasażerskiego	os/rok	205 000	217 000	232 000	392 205	457 572	522 940	588 307	653 674
Frombork	os/rok	69 000	69 000	69 000	115 158	134 351	153 544	172 737	191 930
Krynica Morska	os/rok	123 000	131 000	141 000	238 661	278 438	318 214	357 991	397 768
Kąty Rybackie	os/rok	8 000	8 000	8 000	13 352	15 577	17 802	20 027	22 253
Tolkmicko	os/rok	5 000	9 000	14 000	25 034	29 207	33 379	37 552	41 724
Opłata pasażerska	zł/os	0,94	1,06	1,20	1,36	1,54	1,74	1,97	2,23
Opłata przystaniowa	zł/GT	0,41	0,47	0,53	0,60	0,68	0,77	0,87	0,98
Przychody różnicowo- z usług przewozów pasażerskich	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,28	0,43	0,62	0,84	1,11
Wzrost CIT (3% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wzrost wartości firmy (0,1% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Efekty wzbudzone (3% -przychodów)	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02	0,03	0,03

źródło: obliczenia własne

5.2.1.4 Transport intermodalny

W rozdziale 5.1.4.2 opisano i wyceniono, zgodnie z metodologią Marco Polo, korzyści środowiskowe związane ze zmianą środka transportu przy przewozach ładunków (czyli zastosowanie transportu intermodalnego). Jednakże nie jest to jedyna korzyść, transport intermodalny przynosi także wymierne korzyści finansowe. Zamiast dowozić z centralnej i wschodniej Polski towary na statek w Gdyni (trasą drogową przez Elbląg), można te towary rozładować wcześniej, już w Elblągu i stąd drogą morską przetransportować do dalszych portów bałtyckich. Jest to o tyle istotne, że układy komunikacji drogowej Gdyni i Gdańska są mocno przeciążone, stąd zasadne jest utworzenie w Elblągu portu filerowego. W studium wykonalności z roku 2007 wyliczono oszczędności wynikające z przewozu samochodem z przeładunkiem w Elblągu i trasą przez projektowany kanał w porównaniu do kosztu przewozu z przeładunkiem w Gdyni (na statek tej samej wielkości dla partii towarów zbyt małych dla większych statków). Typowe oszczędności (w 2007r) na kosztach transportu przedstawiono w tabeli poniżej. Stawki jednostkowe oszczędności poddano waloryzacji o wskaźnik inflacji w kolejnych latach. W tym miejscu należy zauważyć, że w niniejszej analizie przyjęto znacznie bardziej pesymistyczne założenia odnośnie prognozowanych wielkości przeładunków w porcie elbląskim. W studium wykonalności z roku 2007 zakładano wzrost przeładunków do poziomu 2,2 mln w roku 2036 z możliwością wzrostu do 3,5 -4,0 mln ton w kolejnych latach. Niniejsza analiza przewiduje wzrost przeładunków do 1,5 mln ton, tj. do wielkości aktualnych zdolności przeładunkowych. Wzrost ponad 1,5 mln ton rocznie wymagałby kolejnych nakładów inwestycyjnych w zakresie rozbudowy terminali portowych, zaplecza magazynowo-składowego oraz pozostałej infrastruktury przeładunkowej.

Tabela 42 Oszczędności na kosztach transportu (założenia)

Rodzaj ładunku i relacja	Oszczędności jednostkowe (baza rok 2007)	Oszczędności jednostkowe (przeszacowanie na ceny roku 2013)
	zł/tonę	-
Masowe z kierunku warszawskiego i pn-wschodniej Polski (krótszy dowóz do Elbląga niż Trójmiasta)	24	28,31
Masowe z pozostałych kierunków	11	12,98
Białoruś (Mińsk) – Hamburg	20	23,59
Inne	12	14,15
Ponadgabarytowe	67	79,03

Źródło: Studium Wykonalności Inwestycji Kanału Żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną -2007r.

Przyjmując powyższe założenia odnośnie oszczędności jednostkowych skalkulowano korzyści finansowe z wdrożenia transportu intermodalnego, co prezentują poniższe tabele.

Tabela 43 Oszczędności finansowe na transporcie towarowym multimodalnym z wykorzystaniem drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną – Nowy Świat

Oszczędności finansowe na transporcie towarowym multimodalnym (alternatywna droga morska - większe jednostki do 3 tys DWT) - przy zachowaniu aktualnej zdolności przeładunkowej portu w Elblągu (ok. 1,5 mln ton/rok)- Nowy Świat	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Przeładunki (Mg/rok)- bez kanału - ograniczone możliwości transportu multimodalnego	Mg/rok	113 500	420 000	536 038	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
Przeładunki (Mg/rok)- rozwój transportu multimodalnego - transport wodny zamiast drogowego	Mg/rok	13 500	320 000	436 038	1 330 177	1 400 000	1 400 000	1 400 000	1 400 000
Masowe z kierunku warszawskiego i pn-wschodniej Polski (krótszy dowóz do Elbląga niż Trójmiasta)	Mg/rok	5 400	128 000	174 420	532 070	560 000	560 000	560 000	560 000
Masowe z pozostałych kierunków	Mg/rok	2 700	64 000	87 210	266 040	280 000	280 000	280 000	280 000
Białoruś (Mińsk) – Hamburg	Mg/rok	2 360	56 000	76 310	232 780	245 000	245 000	245 000	245 000
Inne	Mg/rok	2 360	56 000	76 310	232 780	245 000	245 000	245 000	245 000
Ponadgabarytowe	Mg/rok	680	16 000	21 800	66 510	70 000	70 000	70 000	70 000
Stawki jednostkowe - oszczędności		2 011	2 015	2 020	2 025	2 030	2 035	2 040	2 045
Masowe z kierunku warszawskiego i pn-wschodniej Polski (krótszy dowóz do Elbląga niż Trójmiasta)	zł/Mg	26,58	29,40	33,26	37,63	42,57	48,17	54,50	61,66
Masowe z pozostałych kierunków	zł/Mg	12,18	13,47	15,24	17,25	19,51	22,08	24,98	28,26
Białoruś (Mińsk)–Hamburg	zł/Mg	22,15	24,50	27,72	31,36	35,48	40,14	45,41	51,38
Inne	zł/Mg	13,29	14,70	16,63	18,81	21,29	24,08	27,25	30,83
Ponadgabarytowe	zł/Mg	74,21	82,06	92,85	105,05	118,85	134,47	152,14	172,13
Oszczędności finansowe - transport multimodalny - zmiana środka transportu	mln zł/rok	0,31	8,13	12,54	43,27	51,53	58,30	65,96	74,63

źródło: obliczenia własne

5.2.2 Korzyści z rozwoju sektora przemysłu i logistyki

5.2.2.1 Przemysł

Główne gałęzie przemysłu w Elblągu to przemysł metalowy oraz meblarski. Otwarcie bezpośredniego dostępu do morza, może stanowić nowe kierunki rynkowe (Finlandia, Łotwa, Estonia), które z uwagi na dotychczasowy transport drogowy nie są do końca wykorzystane.

W celu oszacowania korzyści dla sektora przemysłowego, dokonano analizy sprawozdań finansowych¹⁹ największych firm w Elblągu. Pierwsza dziesiątka firm (STOKOTA, FLSSMIDTH MAAG GEAR, HANYANG ZAS, SCANA ZAMECH, STOLŁYT, HOME CONCEPT, PARTNER SERWIS, ENERGA KOGENERACJA, ELBLĄSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO ENERGETYKI CIEPLNEJ) wypracowuje ok. 800 mln zł przychodów i ok 65 – 70 mln zł zysków brutto. Sektor MŚP to kolejne 300 mln zł przychodów i ok. 25-27 mln zł zysków brutto.

Do analiz przyjęto, iż Program „Budowa drogi wodnej...” przyczyni się do wzrostu przychodów na poziomie 1%. Jest to założenie bardzo pesymistyczne, gdyż wzięto pod uwagę, że część zakładów przemysłowych działających na terenie Elbląga, swoje siedziby macierzyste (miejsca płacenia podatków) ma w innych miastach Polski (głównie Warszawa) lub za granicą Polski.

Tylko w odniesieniu do tych „nowych” przychodów, związanych z realizacją Programu, skalkulowano korzyści ekonomiczne, tj. CIT, wzrost wartości firmy i efekty wzbudzone. Zgodnie z wcześniej opisaną metodyką. Ważne jest, że „nowe” przychody to możliwość utrzymania miejsc pracy (o czym mowa w kolejnych rozdziałach).

¹⁹ Dane wg publikacji KRS za lata 2009-2011

Tabela 44 Korzyści wynikające z rozwoju sektora przemysłowego – Nowy Świat

Rozwój podmiotów przemysłowych połączonych logistycznie z Portem w Elblągu-Nowy Świat	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
przychód z realizacji Projektu- duży związany z realizacją Projektu- duże podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	9,46	10,35	11,31	12,37	13,52
przychód z realizacji Projektu- MŚP związany z realizacją Projektu- MŚP	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	3,79	4,14	4,52	4,95	5,41
Przychody z rozwoju różnicowo podmiotów przemysłowych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	13,25	14,49	15,83	17,32	18,93
Wzrost CIT (3% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,40	0,43	0,47	0,52	0,57
Wzrost wartości firmy (0,1% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
Efekty wzbudzone (3% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,40	0,43	0,47	0,52	0,57

źródło: obliczenia własne

5.2.2.2 Logistyka

W rejonie Elbląga są realizowane i planowane do realizacji centra logistyczne do obsługi transportu masowego towarów.

Wstępnie oszacowano (ostrożnościowo), że w centrum „Modrzewina”, docelowo będzie możliwy przeładunek ok 1,3 mln ton towarów rocznie, natomiast w centrum „Terkawka” ok 4,3 mln ton/rok. Założono bardzo powolny przyrost zdolności przeładunkowych w obu centrach logistycznych. W roku 2023 przyjęto odpowiednio: dla centrum „Modrzewina” 31 tys. ton, centrum „Terkawka” 386 tys. ton.

Z uwagi na bliskość portu morskiego, można założyć, że zwiększy się funkcja przeładunkowo-transportowa w obu centrach (przyjęto ok. 15% dla lokalizacji Nowy Świat), która będzie mogła być przemieszczana transportem morskim.

Korzyścią ekonomiczną z realizacji Programu jest wzrost podatku od dochodów (CIT) oraz wzrost wartości firmy liczony jedynie od ładunków, które są bezpośrednio związane z działalnością portu. Podobnie jak poprzednio ujęto także efekty wzbudzone w wysokości 3% przyrostu przychodów.

Tabela 45 Korzyści wynikające z rozwoju sektora logistycznego – Nowy Świat

Rozwój obszarów połączonych logistycznie z Portem w Elblągu - Nowy Świat	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Centrum Logistyczne I - Elbląski Park Technologiczny "Modrzewina" ok. 30 ha	1000 Mg/rok	0	14	23	37	61	98	158	254
Centrum Logistyczne II "Terkawka" ok. 100 ha	1000 Mg/rok	0	0	290	468	755	1 217	1 620	1 620
Przyrost funkcji przeładunkowo - transportowej z uwagi na połączenia morskie - port Elbląg	1000 Mg/rok	0	2	47	76	122	197	267	281
Oszczędności w kosztach transportu do miejsca załadunku	zł/Mg	11,08	12,25	13,86	15,68	17,74	20,07	22,71	25,69
Przyrost funkcji przeładunkowo - transportowej z uwagi na połączenia morskie - przychody	mln zł/rok	0,00	0,03	0,65	1,19	2,17	3,96	6,06	7,22
Wzrost CIT (3% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,02	0,04	0,07	0,12	0,18	0,22
Wzrost wartości firmy (0,1% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Efekty wzbudzone	mln zł/rok	0,00	0,00	0,02	0,04	0,07	0,12	0,18	0,22

źródło: obliczenia własne

5.2.3 Korzyści i oszczędności z tytułu wzrostu/utrzymania liczby miejsc pracy

Należy zwrócić uwagę, że gminy nadzalewowe są dotknięte wysokim bezrobociem przekraczającym 30% jest to ponad 2,3 razy większe bezrobocie niż średnia krajowa. Zatem każde nowe miejsc pracy jest istotne dla poprawy funkcjonowania rynku pracy.

Zasiłki dla bezrobotnych oraz zasiłki społeczne, w sposób znaczący obciążają budżety lokalne.

Korzyścią ekonomiczną z realizacji Programu jest zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych, oraz zasiłków społecznych. Korzyścią jest także wzrost podatku od wynagrodzeń (PIT). Do korzyści nie zaliczano wzrostu z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne. Kalkulację korzyści z tytułu wzrostu zatrudnienia sporządzono przyjmując następujące założenia:

- Wysokość zasiłku dla bezrobotnych w roku 2013 – wynosi 739 zł i jest rewaloryzowana o wskaźnik inflacji w kolejnych latach analizy, przyjęto, że zasiłki są wypłacane w okresie 3 miesięcy;
- Wysokość zasiłku społecznego w roku 2013 - wynosi 443 zł i jest rewaloryzowana o wskaźnik inflacji w kolejnych latach analizy, przyjęto, że zasiłki są wypłacane w okresie 12 miesięcy;
- Wynagrodzenie jest zależne od branży i wynosi od 2490 – 3198 zł/mc i jest korygowane o wskaźnik wzrostu wynagrodzeń (wg wytycznych MRR)

Najwyższy przyrost miejsc pracy wygeneruje sektor turystyczny i około turystyczny, co wynika z znaczącego przyrostu liczby turystów i konieczności ich obsługi. W dalszej kolejności nowe miejsca pracy zostaną utworzone w sektorze logistycznym, portowym i przemyśle.

Aktualnie w sektorze turystycznym, w gminach nadzalewowych pracuje około 1600-2000 osób, gdzie jedno miejsce pracy przypada na ok 60-70 turystów. Wzrost liczby miejsc pracy będzie proporcjonalny do wzrostu liczby turystów, i tak w roku 2045 szacuje się przyrost liczby miejsc pracy o ok 2160. Także w sektorze okołoturystycznym przewiduje się wzrost zatrudnienia o ok 590 osób (uwzględniając jedynie usługi w zakresie budowy nowej bazy noclegowej i gastronomicznej). Pominęto w analizie inne miejsca pracy np. w sektorze handlu, usług, kultury, gdzie także będą powstawały wzbudzone turystyką nowe miejsca pracy.

Rozwijającą się gałęzią gospodarki w obszarze elbląskim będzie sektor transportu i przeładunków (logistyka). Nowe centra przeładunkowo- składowe (Terkawka i Modrzewina) posiadają ogromny potencjał, który zostanie wzmocniony przez nową drogę wodną. Wzrost transportu i przeładunków wynikający z budowy drogi wodnej dla sektora logistycznego zestawiono w tabeli zawartej w poprzednim rozdziale (Tabela 45). Oszacowano,

że na każde 10 tys. ton ładunków potrzeba jednej osoby do obsługi, zatem przyrost liczby miejsc pracy jest proporcjonalny do przyrostu ilości towarów przeładowywanych i transportowanych w dwóch centrach logistycznych (Terkawka i Modrzewina), przy czym jako korzyść ekonomiczną policzono jedynie te miejsca pracy, które mogą zostać przypisane do Programu, tj. związane z wzrostem masy ładunków wynikających z budowy kanału żeglugowego. W wyniku realizacji projektu do roku 2045 przewiduje się wzrost zatrudnienia do ok 390 osób w sektorze logistycznym.

W sektorze portowym (Zarząd Portu, operatorzy portu, zaplecze portowe, służby kontroli i nadzoru) zatrudnionych jest ok 88 osób. Wraz ze wzrostem przeładunków i wzrostem ruchu pasażerskiego konieczne będzie zwiększenie zatrudnienia. Przyjęto, że na każde 10 tys. ton ładunku oraz na każde 1000 pasażerów potrzeba do obsługi 1 osobę. W wyniku realizacji Programu do roku 2045 przewiduje się wzrost zatrudnienia do ok 169 osób w sektorze portowym.

W sektorze przemysłu zatrudnionych jest ok 5000 osób, sektor ten w przeciwieństwie do pozostałych sektorów będzie sukcesywnie zmniejszał zatrudnienie, mimo wzrostu produkcji. Jest to związane z wdrażaniem nowych technologii i większą wydajnością pracy. W przypadku sektora przemysłowego korzyścią ekonomiczną będą tylko te miejsca pracy, które zostaną utrzymane dzięki realizacji Programu. W wyniku realizacji projektu do roku 2040 przewiduje się utrzymanie zatrudnienia dla ok 30-35 osób w sektorze przemysłowym.

Tabela 46 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor portowy -Nowy Świat

Wzrost liczby miejsc pracy - sektor portowy -Nowy Świat	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
wzrost liczby miejsc pracy wynikający z realizacji programu	miejsca pracy szt.	70	104	127	269	297	318	339	360
wzrost liczby miejsc pracy bez realizacji programu	miejsca pracy szt.	70	104	127	145	156	168	179	191
wzrost liczby miejsc pracy - sektor portowy - różnicowo	miejsca pracy szt.	0	0	0	124	141	150	160	169
zasiłki dla bezrobotnych	zł/mc	0	776	904	1 054	1 227	1 430	1 666	1 940
zasiłki społeczne	zł/mc	0	466	543	632	736	858	999	1 164
wynagrodzenia (średnia obszar programu)	zł/mc	2 378	2 595	3 023	3 522	4 103	4 779	5 567	6 485
Spadek kosztów zasiłków dla bezrobotnych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,39	0,52	0,64	0,80	0,98
Spadek kosztów zasiłków społecznych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,94	1,25	1,54	1,92	2,36
Wzrost PIT	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,94	1,25	1,55	1,92	2,37

Tabela 47 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor logistyczny -Nowy Świat

Wzrost liczby miejsc pracy - sektor logistyczny - rozwój -- Nowy Świat	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
wzrost liczby miejsc pracy wynikający z realizacji programu	miejsca pracy szt.	276	291	373	583	938	1 511	2 415	3 456
wzrost liczby miejsc pracy bez realizacji programu	miejsca pracy szt.	276	291	373	564	873	1 373	2 160	3 066
wzrost liczby miejsc pracy sektor logistyczny - różnicowo	miejsca pracy szt.	0	0	0	19	65	138	255	390
wynagrodzenia (sektor przemysłu)	zł/mc	4 335	2 595	3 023	3 522	4 103	4 779	5 567	6 485
Spadek kosztów zasiłków dla bezrobotnych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,06	0,24	0,59	1,27	2,27
Spadek kosztów zasiłków społecznych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,14	0,57	1,42	3,06	5,45
Wzrost PIT	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,14	0,58	1,42	3,07	5,46

źródło: obliczenia własne

Tabela 48 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor przemysłowy – Nowy Świat

Wzrost liczby miejsc pracy - sektor przemysłowy - rozwój	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
wzrost liczby miejsc pracy wynikający z realizacji programu	miejsca pracy szt.	5 163	4 466	4 170	3 957	3 714	3 485	3 271	3 070
wzrost liczby miejsc pracy bez realizacji programu	miejsca pracy szt.	5 163	4 466	4 170	3 914	3 673	3 448	3 236	3 037
wzrost liczby miejsc pracy -sektor przemysłowy- różnicowo	miejsca pracy szt.	0	0	0	43	41	37	35	33
wynagrodzenia (sektor przemysłu)	zł/mc	2 838	3 360	3 914	4 560	5 312	6 188	7 208	8 397
Spadek kosztów zasiłków dla bezrobotnych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,14	0,15	0,16	0,17	0,19
Spadek kosztów zasiłków społecznych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,33	0,36	0,38	0,42	0,46
Wzrost PIT	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,42	0,47	0,49	0,54	0,60

źródło: obliczenia własne

Tabela 49 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor turystyczny– Nowy Świat

Wzrost liczby miejsc pracy - sektor turystyczny	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
wzrost liczby miejsc pracy wynikający z realizacji programu	miejsca pracy szt.	1 676	1 800	1 800	2 160	2 610	3 060	3 510	3 960
wzrost liczby miejsc pracy bez realizacji programu	miejsca pracy szt.	1 676	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
wzrost liczby miejsc pracy -sektor turystyczny i około turystyczny- różnicowo	miejsca pracy szt.	0	0	0	360	810	1 260	1 710	2 160
wynagrodzenia (średnia obszar programu)	zł/mc	2 378	2 595	3 023	3 522	4 103	4 779	5 567	6 485
Spadek kosztów zasiłków dla bezrobotnych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	1,14	2,98	5,40	8,54	12,57
Spadek kosztów zasiłków społecznych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	2,73	7,16	12,97	20,51	30,17
Wzrost PIT	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	2,74	7,18	13,01	20,56	30,26

źródło: obliczenia własne

Tabela 50 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor budowlany - rozbudowa bazy noclegowej i usług około turystycznych – Nowy Świat

Wzrost liczby miejsc pracy - sektor budowlany - rozbudowa bazy noclegowej i usług około turystycznych	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
wzrost liczby miejsc pracy wynikający z realizacji programu	miejsca pracy szt.	487	490	490	590	710	830	960	1 080
wzrost liczby miejsc pracy bez realizacji programu	miejsca pracy szt.	487	490	490	490	490	490	490	490
wzrost liczby miejsc pracy - sektor budowlany (rozbudowa bazy noclegowej i usług około turystycznych) - różnicowo	miejsca pracy szt.	0	0	0	100	220	340	470	590
wynagrodzenia (przetwórstwo przemysłowe)	zł/mc	2 935	3 360	3 914	4 560	5 312	6 188	7 208	8 397
Spadek kosztów zasiłków dla bezrobotnych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,32	0,81	1,46	2,35	3,43
Spadek kosztów zasiłków społecznych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,76	1,94	3,50	5,64	8,24
Wzrost PIT	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,98	2,52	4,54	7,32	10,70

źródło: obliczenia własne

5.2.4 Korzyści wynikające z rozwoju sektora turystyki

Bardzo istotną gałęzią gospodarki w obszarze Zalewu Wiślanego jest turystyka. W ostatnich latach w tym obszarze udzielono od 560 tys. do 690 tys. noclegów. Dane te można wykorzystać do przeliczenia liczby turystów przebywających w gminach nadzalewowych. Przyjmując, że jedna osoba przebywa średnio 4-5 dni, można oszacować liczbę turystów na około 110 000- 140 000 osób. Jest to wielkość znacząca, jednakże trzeba zauważyć, że większość tych turystów przebywa w Krynicy Morskiej i Stegnie. Potencjał turystyczny jest znacznie większy, zwłaszcza Frombork i Elbląg dysponują ogromnym potencjałem, z uwagi na ich historię i zabytki.

Realizacja Programu, poprzez budowę drogi wodnej, umożliwi dostęp większej liczbie turystów Zalewu Wiślanego oraz do miejscowości nad nim położonych. Analiza powyższych tabel wskazuje, że następuje sukcesywny spadek liczby miejsc noclegowych i udzielonych noclegów, co wprost przekłada się na liczbę turystów przebywających w tym obszarze. Kanał żeglugowy może być swoistą atrakcją turystyczną przyciągającą ruch turystyczny (jachty, żaglówki, wodoloty) ale także stanowi dogodny dojazd do gmin nadzalewowych.

Oszacowano, że w wyniku realizacji Programu możliwy jest wzrost ruchu turystycznego o ok. 5 % rocznie.

Aktualne dane dotyczące wydatków dziennych turystów, wskazują, że jeden turysta na noclegi, wyżywienie, atrakcje wydaje ok 80-120 zł. Do analizy przyjęto ostrożnościowo 92 zł (rok 2012).

Rozwój funkcji turystycznej wiąże się z koniecznością odbudowy i rozbudowy bazy noclegowej oraz gastronomicznej. Proporcjonalnie do liczby turystów oszacowano przyrost bazy noclegowej i gastronomicznej.

Korzyści ekonomiczne to dochody podatkowe (CIT) i wzrost wartości firmy. Nie dodawano efektów wzbudzonych, przyjmując, że są nimi już skalkulowane dochody z rozwoju bazy noclegowej i gastronomicznej.

Jak ważną dziedziną gospodarki jest turystyka i jak istotne przychody dla niej może wygenerować Program, zaprezentowano w tabeli podsumowującej analizę społeczno-ekonomiczną, w której wykazano, że w okresie ok 23 lat dochody z CIT mogą osiągnąć ok 68,74 mln zł.

Tabela 51 Miejsca noclegowe w rejonie nadzalewowym

Jednostka terytorialna	ogółem													
	miejsca noclegowe ogółem VII							miejsca noclegowe całoroczne VII						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	msc	msc	Msc	msc	msc	msc	msc	msc	msc	msc	msc	msc	msc	msc
Krynica Morska (1)	4274	4268	4093	3828	2961	2972	3303	655	451	464	365	545	530	603
Stegna (2)	3569	3874	3892	4057	4216	4272	4018	485	615	485	485	371	374	348
Sztutowo (2)	1534	1588	1729	1865	1440	1625	1527	274	274	274	330	330	485	492
Braniewo (1)	183	200	202	214	184	184	206	183	170	202	214	184	184	178
Frombork (3)	499	309	343	321	231	232	233	159	209	179	179	189	189	189
Frombork - miasto (4)	499	309	343	321	231	232	233	159	209	179	179	189	189	189
Elbląg (2)	115	115	115	100	110	34	32	115	115	115	100	110	34	32
Tolkmicko (3)	80	80	130	120	120	120	130	80	80	130	120	120	120	130
Tolkmicko - obszar wiejski (5)	80	80	130	120	120	120	130	80	80	130	120	120	120	130
Elbląg (1)	1106	1040	1024	1096	1178	1300	1103	779	790	864	935	1018	1027	867
Razem	11939	11863	12001	12042	10791	11091	10915	2969	2993	3022	3027	3176	3252	3158

źródło: GUS

Tabela 52 Udzielone Noclegi w rejonie nadzalewowym

Jednostka terytorialna	Ogółem													
	udzielone noclegi ogółem I-XII							udzielone noclegi turystom zagranicznym I-XII						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Krynica Morska (1)	238798	215480	217126	187942	150913	120543	133476	2247	4548	1960	2202	2519	1635	2507
Stegna (2)	180766	216877	229729	241211	220567	183635	183699	4004	4011	6498	5217	4210	2501	2976
Sztutowo (2)	55440	55888	66944	68888	58755	66788	73179	1307	4300	1112	899	512	281	211
Braniewo (1)	13261	14033	16144	15261	12231	9525	11013	3814	2214	2043	1806	1969	1390	1256
Frombork (3)	14792	18616	19220	19717	19802	20714	18321	5714	4811	4859	8364	9758	11061	9257
Frombork - miasto (4)	14792	18616	19220	19717	19802	20714	18321	5714	4811	4859	8364	9758	11061	9257
Elbląg (2)	6395	5554	6919	4567	4274	849	1490	335	144	72	61	186	4	133
Tolkmicko (3)	8791	9038	9690	10219	8284	9832	12984	5088	4549	3932	3663	2742	3430	905
Tolkmicko - obszar wiejski (5)	8791	9038	9690	10219	8284	9832	12984	5088	4549	3932	3663	2742	3430	905
Elbląg (1)	80768	75238	82318	109738	101511	98637	93303	31516	25982	27927	26953	28298	23821	22727
Razem	622594	638378	677000	687479	604423	541069	558770	64827	59919	57194	61192	62694	58614	50134

źródło: GUS

Tabela 53 Korzyści wynikające z rozwoju sektora turystycznego- Nowy Świat

Wzrost przychodów z tytułu rozwoju usług turystycznych	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Liczba udzielonych noclegów (gminy nadzalewowe)	noclegi	558 770	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
wzrost liczby turystów wynikający z realizacji programu	%	100%	100%	100%	120%	145%	170%	195%	220%
wzrost liczby turystów bez realizacji programu	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
liczba turystów przy realizacji programu	osoby (5 osobodni/miejsce noclegowe)	111 754	120 000	120 000	144 000	174 000	204 000	234 000	264 000
liczba turystów bez realizacji programu	osoby (5 osobodni/miejsce noclegowe)	111 754	120 000	120 000	120 000	120 000	120 000	120 000	120 000
Wydatki dzienne turystów	zł/os/dobę	88,61	97,98	110,86	125,43	141,91	160,56	181,66	205,53
Przychody różnicowo- z usług turystycznych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	15,05	38,32	67,43	103,55	147,98
Wzrost CIT (3% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,45	1,15	2,02	3,11	4,44
Wzrost wartości firmy (0,1% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,02	0,04	0,07	0,10	0,15
Efekty wzbudzone (3% -przychodów)	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

źródło: obliczenia własne

Tabela 54 Rozwój funkcji okołoturystycznej – baza noclegowa – Nowy Świat

Wzrost ilości i jakości bazy noclegowej	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
liczba miejsc noclegowych wynikający z realizacji programu	szt.	10 915	10 909	10 909	13 091	15 818	18 545	21 273	24 000
liczba miejsc noclegowych bez realizacji programu	szt.	10 915	10 909	10 909	10 909	10 909	10 909	10 909	10 909
nowe miejsca noclegowe	szt.	0	0	0	545	545	545	545	545
wydatki na budowę i urządzenie nowych miejsc noclegowych	zł/miejsce	0	31 488	35 626	40 307	45 604	51 597	58 377	66 048
wydatki - różnicowo na budowę i urządzenie nowych miejsc noclegowych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	21,99	24,87	28,14	31,84	36,03
Wzrost CIT (3% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,66	0,75	0,84	0,96	1,08
Wzrost wartości firmy (0,1% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,03	0,03	0,04
Efekty wzbudzone (3% -przychodów)	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

źródło: obliczenia własne

Tabela 55 Rozwój funkcji okołoturystycznej – baza gastronomiczna - Nowy Świat

Wzrost ilości i jakości usług gastronomicznych	Jedn.	2011	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
liczba miejsc gastronomicznych wynikający z realizacji programu	szt.	8 732	8 727	8 727	10 473	12 655	14 836	17 018	19 200
liczba miejsc gastronomicznych bez realizacji programu	szt.	8 732	8 727	8 727	8 727	8 727	8 727	8 727	8 727
nowe miejsca gastronomiczne	szt.	0	0	0	436	436	436	436	436
wydatki na budowę i urządzenie nowych miejsc gastronomicznych	zł/miejsce	0	5 248	5 938	6 718	7 601	8 599	9 729	11 008
wydatki różnicowo na budowę i urządzenie nowych miejsc gastronomicznych	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	2,93	3,32	3,75	4,25	4,80
Wzrost CIT (3% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,09	0,10	0,11	0,13	0,14
Wzrost wartości firmy (0,1% przychodów) - podmioty	mln zł/rok	0,000	0,000	0,000	0,003	0,003	0,004	0,004	0,005
Efekty wzbudzone (3% -przychodów)	mln zł/rok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

źródło: obliczenia własne

5.3 Wyniki analizy społeczno-ekonomicznej

Analiza społeczno- ekonomiczna (AKK) wymaga zbadania wpływu projektu netto na dobrobyt gospodarczy. Badanie to przeprowadza się w pięciu krokach:

- przeliczenie faktycznych stawek opłat publicznych na ceny dualne, które lepiej odzwierciedlają społeczny koszt alternatywny danego dobra;
- uwzględnienie efektów zewnętrznych i przypisanie im wartości pieniężnej;
- włączenie efektów pośrednich (wzbudzonych),
- zdyskontowanie kosztów i korzyści za pomocą realnej społecznej stopy dyskontowej – w przypadku niniejszej analizy przyjęto 8%,
- obliczenie wskaźników efektywności ekonomicznej: ekonomicznej zaktualizowanej wartości netto (ENPV), ekonomicznej stopy zwrotu (ERR) oraz wskaźnika korzyści/koszty (K/K).

Metodologia stosowana w niniejszej analizie dla określenia finansowej stopy zwrotu stanowi model zdyskontowanych przepływów pieniężnych (NPV). Implikuje to dwa założenia:

- pod uwagę brane są jedynie wpływy i wydatki pieniężne (amortyzacja, rezerwy i inne pozycje księgowe, które nie odpowiadają rzeczywistym przepływom, są pomijane);
- określenie przepływów pieniężnych opiera się na podejściu przyrostowym, tj. na podstawie różnic (analiza różnicowa) w kosztach i korzyściach między scenariuszem uwzględniającym Program (wariant „zrobić coś”) a scenariuszem alternatywnym nieuwzględniającym projektu (wariant „nie robić nic”).

Celem analizy kosztów i korzyści ekonomicznych jest przede wszystkim pokazanie, czy analizowane przedsięwzięcie przyczyni się do wzrostu dobrobytu społeczności będącej w zasięgu jego skutków. Analiza ta zatem, poza kosztami i korzyściami zidentyfikowanymi i policzonymi w ramach analizy finansowej, przedstawia efekty nie ujęte w rachunku finansowym i/lub powstające poza wąsko rozumianymi granicami przedsięwzięcia. W znacznej mierze są to efekty, które nie są przedmiotem transakcji rynkowych, co w wielu przypadkach dotyczy właśnie przedsięwzięć związanych z ochroną środowiska, czy sektorem publicznym.

Punktem wyjścia do analizy społeczno-ekonomicznej są wyniki analizy finansowej. W celu uzyskania wyników społeczno-ekonomicznych rezultaty analizy finansowej zostały skorygowane w następujący sposób:

1. ceny rynkowe wykorzystane w analizie finansowej uznano za ceny kalkulacyjne wyrażające koszt alternatywny (nie dokonywano korekt)
2. dokonano korekty przychodów operacyjnych o efekty fiskalne (wykluczono transfery finansowe związane z podatkami w tym podatkami od nieruchomości, akcyzą, podatkiem dochodowym, ZUS)

3. uwzględniono efekty zewnętrzne związane z realizacją Programu;
- koszty środowiskowe wynikające z utraty i fragmentacji siedlisk
 - korzyści środowiskowe wynikające z przeniesienia części transportu ładunków z transportu drogowego na transport morski.

Po dokonanej korekcie dokonano obliczenia ekonomicznej (społecznej) wartości bieżącej netto przedsięwzięcia oraz ekonomicznej (społecznej) wewnętrznej stopy zwrotu. Do wyliczenia wskaźników efektywności społeczno-ekonomicznej zastosowano stopę dyskontową 5 %.

5.3.1 Przeliczenie cen rynkowych na ceny kalkulacyjne

Mając na uwadze, że na rynku robót budowlanych i usług związanych z robotami ceny w Polsce są zbliżone do cen europejskich, nie korygowano cen rynkowych na ceny kalkulacyjne dla nakładów inwestycyjnych. Powyższy wniosek wynika z analizy poszczególnych grup wydatków inwestycyjnych i kosztów eksploatacyjnych w następujący sposób:

- Prace projektowe i dokumentacja - poziom cen przyjętych w analizie finansowej odpowiada cenom międzynarodowym, odzwierciedlającym koszt alternatywny, zatem współczynnik przeliczeniowy wynosi 1 i korekta w tym zakresie nie jest potrzebna.
- Prace inżyniersko-budowlane – poziom cen przyjętych w analizie finansowej nie odbiega od cen międzynarodowych. Współczynnik przeliczeniowy dla tej grupy wydatków zastosowany w niniejszej analizie wynosi 1.
- Urządzenia techniczne i maszyny – poziom cen przyjętych w analizie finansowej odpowiada cenom międzynarodowym, odzwierciedlającym koszt alternatywny, zatem współczynnik przeliczeniowy wynosi 1 i korekta w tym zakresie nie jest potrzebna.
- Energia – poziom cen przyjętych w analizie finansowej odpowiada cenom międzynarodowym, odzwierciedlającym koszt alternatywny (rzeczywisty koszt dostarczenia energii), zatem współczynnik przeliczeniowy wynosi 1 i korekta w tym zakresie nie jest potrzebna.
- Materiały – poziom cen przyjętych w analizie finansowej odpowiada cenom międzynarodowym (w niektórych przypadkach ceny materiałów są wyższe niż na rynku europejskim), odzwierciedlającym koszt alternatywny, zatem współczynnik przeliczeniowy wynosi 1 i korekta w tym zakresie nie jest potrzebna.
- Usługi – poziom cen przyjętych w analizie finansowej odpowiada cenom międzynarodowym, odzwierciedlającym koszt alternatywny, zatem współczynnik przeliczeniowy wynosi 1 i korekta w tym zakresie nie jest potrzebna.

- Koszty pracy - korekty o zniekształcenia płacowe. Z uwagi na niewielką liczbę osób zatrudnionych w Programie ok. 5 osób (JRP), korekty o zniekształcenia płacowe można uznać za pomijalne.

Podsumowując można stwierdzić, iż w analizowanym Programie pozycje kosztów i wydatków inwestycyjnych analizy finansowej - przy osiągalnej dostępności danych – przyjęto, jako równe alternatywnym kosztom ekonomicznym.

5.3.2 Korekty w zakresie efektów fiskalnych

Celem korekty w zakresie efektów fiskalnych było wyeliminowanie zniekształceń związanych z faktem, iż ceny rynkowe uwzględnione w analizie finansowej, zawierają podatki, dotacje oraz inne rodzaje płatności transferowych.

W celu korekty wyników analizy finansowej o płatności transferowe dokonano następujących operacji:

- koszty eksploatacyjne pomniejszono o wartość podatku od nieruchomości, akcyzy na paliwa i energię, i ubezpieczenia społecznego.

Nakłady inwestycyjne ujęto w cenach brutto (z VAT). Podatek VAT nie będzie zwracany inwestorowi, tj. Urzędowi Morskiemu. Urząd Morski nie będzie także pobierał opłat za korzystanie z efektów Programu, czyli korzystania z drogi wodnej. W związku z tym nie korygowano wydatków inwestycyjnych o VAT.

5.4 Zestawienie kosztów i korzyści Programu

Na podstawie kosztów i korzyści przedstawionych w poprzedzających rozdziałach obliczono ekonomiczną wewnętrzną stopę zwrotu z Programu (ERR) oraz zaktualizowaną wartość Programu (ENPV).

ERR obliczono na 6,22%, jednakże obecnie przyjęto szerszy zakres programu, bardziej ostrożne założenia odnośnie korzyści społeczno-ekonomicznych, i co najważniejsze oszacowano koszty środowiskowe w tym koszty utraty i fragmentacji siedlisk. Zatem wyniki obecnych analiz nie powinny być wprost porównywane z wynikami z poprzednich analiz.

Tabela 56 Wyniki zaktualizowanej analizy społeczno-ekonomicznej Programu.

Wyniki analizy społeczno-ekonomicznej	Jedn.	Nowy Świat 2013r
ENPV	mln zł/rok	98,46
ERR	%	6,22%
Korzyści /Koszty (B/C)		1,43

Źródło: obliczenia własne

Program, który generuje wewnętrzną stopę zwrotu, na poziomie wyższym niż oczekiwany (ERR oczekiwany 5%), można uznać, jako korzystny dla społeczeństwa i wskazany do realizacji. Analiza została sporządzona

ostrożnościowo, starano się nie wyolbrzymiać korzyści społeczno-ekonomicznych, między innymi nie brano pod uwagę korzyści wynikających z fazy budowy, wychodząc z założenia, że jest to działanie krótkotrwałe, dużo istotniejsze są korzyści długofalowe.

Analiza wykazała, że Program będzie miał szczególnie pozytywne oddziaływanie na kilka obszarów w następującej kolejności (według efektów finansowych):

- oszczędności w kosztach transportu z uwagi na możliwość stosowania transportu intermodalnego
- oszczędności w kosztach transportu morskiego z uwagi na skrócenie drogi wodnej
- wzrost podatków od dochodów z działalności gospodarczej
- wzrost podatków od osób fizycznych
- zmniejszenie zasiłków społecznych
- zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych

Tabela 57 Przychody i koszty Programu

Przychody i Koszty Programu Budowa drogi wodnej wraz z pogłębieniem i regulacją kanału na rzece Elbląg	Jedn.	Wartość zdyskontowana (2015r-2045r)	Suma (bez dyskonta) lata 2015r-2045r
Koszty skorygowane	mln zł/rok	781,1	1184,4
Nakłady inwestycyjne Program "Budowa drogi wodnej..."	mln zł/rok	656,60	878,24
Koszty eksploatacji - skorygowane o efekty fiskalne	mln zł/rok	59,08	152,40
Koszty utraty i fragmentacji siedlisk	mln zł/rok	65,43	153,80
Przychody	mln zł/rok	1117,2	3169,4
Przychody ze sprzedaży	mln zł/rok	0,00	0,00
sektor morski	mln zł/rok	712,07	1 907,82
Oszczędności środowiskowe transport multimodalny	mln zł/rok	34,16	86,55
Oszczędności w kosztach transportu (skrócenie drogi morskiej)	mln zł/rok	181,00	489,34
Oszczędności finansowe - transport multimodalny - zmiana środka transportu	mln zł/rok	487,82	1 307,42
Podatki z działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	4,47	12,06
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze morskim)	mln zł/rok	0,15	0,40
Efekty wzbudzone - sektor morski	mln zł/rok	4,47	12,06
sektor logistyczny	mln zł/rok	1,77	5,39
Podatki z działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	0,87	2,65
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze logistyki)	mln zł/rok	0,03	0,09
Efekty wzbudzone - sektor logistyki	mln zł/rok	0,87	2,65
sektor przemysłu	mln zł/rok	8,40	21,98
Podatki z działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	4,13	10,81

Przychody i Koszty Programu Budowa drogi wodnej wraz z pogłębieniem i regulacją kanału na rzece Elbląg	Jedn.	Wartość zdyskontowana (2015r-2045r)	Suma (bez dyskonta) lata 2015r-2045r
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze przemyśle)	mln zł/rok	0,14	0,36
Efekty wzbudzone - sektor przemyśle	mln zł/rok	4,13	10,81
sektor turystyczny	mln zł/rok	24,22	71,04
Podatki od działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	23,44	68,74
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze turystyki)	mln zł/rok	0,78	2,29
Efekty wzbudzone - sektor turystyki	mln zł/rok	0,00	0,00
zatrudnienie	mln zł/rok	370,70	1 163,16
liczba miejsc pracy - sektor portowy	os	0	169
liczba miejsc pracy - sektor logistyczny	os	0	390
liczba miejsc pracy - sektor przemysłu	os	0	33
liczba miejsc pracy - sektor turystyczny	os	0	2750
Razem zatrudnienie	os		3342
Zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych	mln zł/rok	62,35	195,67
Zmniejszenie zasiłków społecznych	mln zł/rok	149,63	469,61
Podatki od osób fizycznych (PIT)	mln zł/rok	158,72	497,87
Przychody (-) Koszty	mln zł/rok	98,5	1004,3
ENPV	mln zł	98,46	
ERR	%	6,22%	
B/C	jedn.	1,43	
Stopa dyskonta	5%		

Źródło: obliczenia własne

Szczególnie istotne oddziaływanie Programu będzie zauważalne w obszarze rynku pracy. Szacuje się przyrost nowych miejsc pracy w okresie ok 23 lat na 3300 etatów. Jest to bardzo istotne, z uwagi na duże bezrobocie w regionie, jedno z najwyższych w kraju.

Poniżej zestawiono główne rezultaty Programu, prezentując sytuację w scenariuszu "nie robimy nic" lub w scenariuszu „robimy coś” – czyli Program.

Tabela 58 Zestawienie rezultatów Programu

Kwantyfikacja - Rezultaty Programu	Jedn.	Nie robimy nic	Robimy coś tj. Program
			Nowy Świat
Sektor transportu morskiego w tym transport intermodalny (lata 2023-2045)			
Przeniesienie części transportu drogowego na morski (lata 2021-2040)- transport intermodalny	tys. ton	13791,0	33912,3
Przyrost ilości towarów przeniesionych z transportu drogowego na wodny			20121,3
Koszty środowiskowe transportu ładunków	mln zł	3129,7	3043,2
Oszczędności środowiskowe - transport intermodalny	mln zł	0,0	86,5
Oszczędności finansowe - transport intermodalny	mln zł	0,0	1307,4
Czas przepływu	tys.godz.	496,7	193,5
Skrócenie czasu przepływu	tys.godz.	0,0	303,2
Koszty finansowe związane z czasem przepływu	mln zł	801,7	312,3
Oszczędności finansowe ze skrócenia czasu przepływu	mln zł	0,0	489,3
Liczba pasażerów - ruch pasażerski	tys. osób	1794,0	2594,9
Przyrost liczby pasażerów - ruch pasażerski	tys. osób	0,0	800,9
Sektor logistyki i przemysłu (lata 2023-2045)			
Przyrost funkcji przeładunkowo - transportowej w sektorze logistyki z uwagi na połączenia morskie _port Elbląg	tys ton	0,0	4163,1
Przyrost przychodów w sektorze logistyki z uwagi na połączenia morskie _port Elbląg	mln zł	0,0	88,4
Przyrost przychodów w sektorze przemysłu z uwagi na połączenia morskie _port Elbląg	mln zł	0,0	360,3
Sektor turystyki i usług około turystycznych (lata 2023-2045)			
Liczba turystów	tys. osób	2760,0	4554,0
Przyrost liczby turystów	tys. osób	0,0	1794,0
Przyrost przychodów w sektorze turystyki z uwagi na realizację Programu	mln zł	0,0	1542,4
Przyrost inwestycji w sektorze usług okołoturystycznych (baza noclegowa i gastronomiczna)	mln zł	0,0	749,1
Nowe miejsca noclegowe	szt	0,0	13091
Nowe miejsca gastronomiczne	szt	0,0	10473
Sektor rynku pracy (lata 2023-2045)			
przyrost liczby miejsc pracy - sektor transportu morskiego	os	0,0	169,0
przyrost liczby miejsc pracy - sektor logistyczny	os	0,0	390,0
przyrost liczby miejsc pracy - sektor przemysłu	os	0,0	33,0
przyrost liczby miejsc pracy - sektor turystyczny	os	0,0	2750,0

Kwantyfikacja - Rezultaty Programu	Jedn.	Nie robimy nic	Robimy coś tj. Program
			Nowy Świat
Razem przyrost liczby miejsc pracy	os	0	3342
Dochody i oszczędności budżetowe (lata 2023-2045)			
Podatki od działalności gospodarczej (CIT)	mln zł	0	94,3
Zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych	mln zł	0	195,7
Zmniejszenie zasiłków społecznych	mln zł	0	469,6
Podatki od osób fizycznych (PIT)	mln zł	0	497,9

źródło: obliczenia własne

5.5 Analiza wrażliwości

Analizę wrażliwości Programu przeprowadzono dla kilku zmiennych obejmujących:

- wzrost nakładów inwestycyjnych 20%
- wzrost kosztów operacyjnych o 20%
- zmiana stopy dyskonta do 8%

Tabela 59 Analiza wrażliwości - Wzrost nakładów inwestycyjnych o 20%

Wskaźniki	Jedn.	Nowy Świat – Droga wodna	Nowy Świat – Droga wodna oraz pogłębienie i regulacja rzeki Elbląg
NPV	mln zł/rok	270,82	-32,86
IRR	%	7,30%	4,64%
B/C	Jedn.	1,32	1,22
Stopa dyskonta	%	5%	5%

źródło: obliczenia własne

Tabela 60 Analiza wrażliwości - Wzrost kosztów operacyjnych o 20%

Wskaźniki	Jedn.	Nowy Świat – Droga wodna	Nowy Świat – Droga wodna oraz pogłębienie i regulacja rzeki Elbląg
NPV	mln zł/rok	385,45	88,31
IRR	%	8,66%	6,10%
B/C	Jedn.	1,53	1,41
Stopa dyskonta	%	5%	5%

źródło: obliczenia własne

Tabela 61 Analiza wrażliwości - Zmiana stopy dyskonta - 5%

Wskaźniki	Jedn.	Nowy Świat – Droga wodna	Nowy Świat – Droga wodna oraz pogłębienie i regulacja rzeki Elbląg
NPV	mln zł/rok	50,15	-98,88
IRR	%	8,73%	6,22%
B/C	Jedn.	1,08	1,01
Stopa dyskonta	%	8%	8%

Źródło: obliczenia własne

Po przeprowadzeniu analizy wrażliwości za krytyczne czynniki ryzyka uznano wzrost nakładów inwestycyjnych o 20%. Zmiana kosztów operacyjnych nie będzie miała zasadniczego znaczenia dla efektywności Programu.

6 Ocena prawidłowości sformułowania programu oraz adekwatności jego celów w stosunku do problemów, które mają zostać usunięte w wyniku jego realizacji i możliwości osiągnięcia korzyści z tego tytułu

Konstrukcja Programu jest zgodna z wymaganiami określonymi w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. 2009 r. nr 84, poz. 712 z późn. zm.). Zawiera ona wystarczającą ilość informacji do identyfikacji celów, zadań inwestycyjnych, ich lokalizacji, zarządzania procesem inwestycyjnym, podmiotów odpowiedzialnych za realizację Programu oraz działań, jakie należy podjąć w przypadku konieczności podjęcia dodatkowych interwencji (np.: zmiana harmonogramu rzeczowo-finansowego). Co prawda można mieć wątpliwości odnośnie do ustalenia jego horyzontu czasowego w perspektywie wykraczającej poza rok 2020, jednakże z uwagi na specyfikę procesu inwestycyjnego nie można realnie oczekiwać, aby planowane inwestycje zostały zakończone w tej dacie.

Cele Programu zostały ujęte w sposób potwierdzający, iż potrzeby społeczne i skutki realizacji Programu zostały przeanalizowane w sposób kompleksowy. Odpowiadają one zdiagnozowanemu problemowi, a ich realizacja powinna stanowić jego rozwiązanie. Ich osiągnięcie jest realne. Tym samym programowana interwencja jest adekwatna do zdiagnozowanego problemu.

Zidentyfikowane cele są zbieżne i stanowią przejaw realizacji polityk, strategii i programów o charakterze europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym (ich szczegółowa analiza znajduje się w załączniku nr 1). Wykroczenie

horyzontem czasowym Programu poza ramy niektórych z tych dokumentów nie umniejsza faktu istnienia zgodności z tymi opracowaniami (co znajduje potwierdzenie w treści strategii o charakterze długookresowym – tj. do lub w perspektywie do 2030 r.). Stanowi to o silnym umocowaniu jego realizacji w procesach rozwoju i modernizacji regionu, kraju i Unii Europejskiej. Treść przeanalizowanych dokumentów strategicznych wskazuje wręcz, iż nieosiągnięcie celów Programu stanowiłoby przejaw umniejszania zdiagnozowanych w nich problemów i rekomendowanych działań zaradczych (proporcjonalnie do zasięgu terytorialnego danego dokumentu, gdyż wyznaczone w nich cele mogą być realizowane różnych lokalizacjach).

Jak wskazano realizacja Programu współgra z realizacją innych programów i projektów. W tym zakresie należy zwrócić szczególną uwagę na synergię z:

- a) projektem „Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej” oraz
- b) programem „Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030”.

Ad a)

Realizacja projektu „Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej” rozpoczęła się jesienią 2010 r. na terenie 12 gmin dwóch województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Już od czerwca 2012 r. żeglarze, kajakarze i inni miłośnicy rekreacji wodnej mają do dyspozycji nowe obiekty: rozbudowane porty żeglarskie w Elblągu, Krynicy Morskiej i Tolkmicku, sześć nowych przystani jachtowych (w Białej Górze, Malborku, Osłonce, Nowej Pasłęce, Braniewie i Błotniku), pomosty cumownicze w Tczewie i Drewnicy. Warunki nawigacyjne poprawiło zelektryfikowanie śluzy Gdańska Głowa oraz przebudowa dwóch mostów (w Przegalinie i Nowej Pasłęce) ze stałych na zwodzone.

Uzupełnienie infrastruktury o elementy zagospodarowania terenu, niezbędne do właściwej obsługi jednostek pływających i turystów w postaci budynków socjalno-bytowych, ciągów pieszych i pieszo-jezdnym oraz przyłączy i sieci instalacyjnych pozwoliło na utworzenie nowej, atrakcyjnej sieci śródlądowych dróg wodnych. Umożliwiło to zarazem wyeksponowanie środowiska przyrodniczego Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego, które należą do rejonów o wyjątkowych i różnorodnych walorach przyrodniczych i kulturowych, unikalnych w skali Europy, a jednak dotąd całkowicie niewykorzystanych. Jest to obszar o niespotykanym potencjale krajobrazowym i charakterze hydrograficznym. Uzupełnieniem powstałej oferty i atrakcji na trasie jest dziedzictwo kulturowe terenów Żuław: zamki gotyckie, zwodzone mosty, śluzy, obiekty sakralne, zabytkowa architektura.

Idea Projektu zakłada stworzenie unikalnego, charakteryzującego się wysoką jakością produktu turystycznego w postaci sieci portów i przystani Żeglarskich oraz pomostów cumowniczych, która pozwoli na uprawianie sportów wodnych oraz innych form turystyki na drogach wodnych Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego.

„Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I” jest projektem o charakterze ponadregionalnym i całkowicie unikatowym w skali kraju, obejmującym obszar Żuław i Zalewu Wiślanego wraz z Mierzeją Wiślaną. Stanowi on odrębną część szerszego przedsięwzięcia, które docelowo obejmie 15 gmin położonych na terenie dwóch województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. I etap inwestycji stanowi niezależną część całości Projektu, natomiast etap II będzie dopełnieniem całości inwestycji, która pozwoli na poprawę wizerunku Polski na arenie międzynarodowej, jako miejsca atrakcyjnego zarówno turystycznie jak i pod względem inwestycyjnym, co przyczyni się do rozwoju gospodarczo-społecznego regionów i kraju.

Łączna wartość I etapu projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” wynosi około 82,7 mln zł, w tym dofinansowanie unijne – 49,1 mln zł (60 proc. kosztów kwalifikowanych).

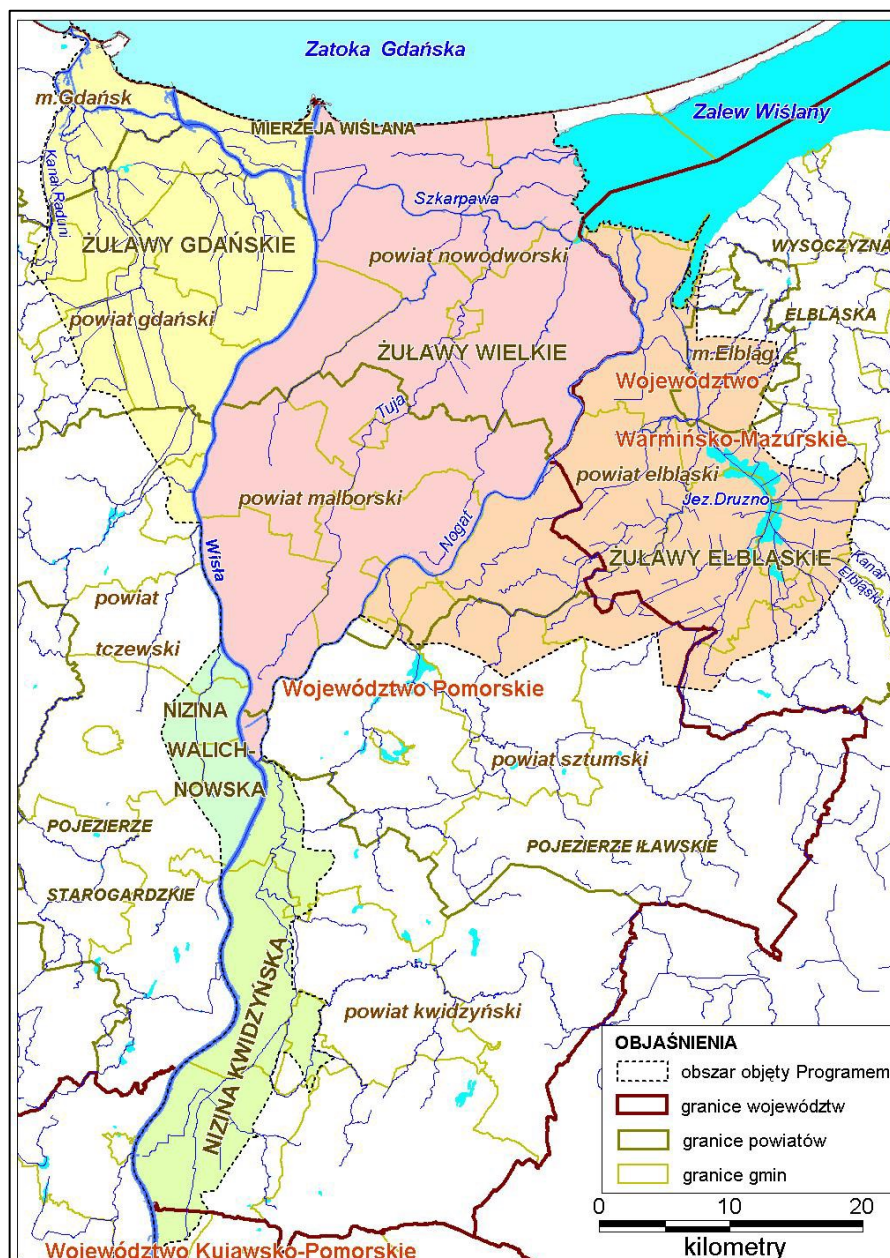
Realizacja toru wodnego prowadzącego bezpośrednio z Zatoki Gdańskiej na Zalew Wiślany umożliwi turystom-wodniakom z krajów Unii Europejskiej, a w szczególności z basenu morza Bałtyckiego nieograniczony dostęp do Pętli Żuławskiej. Pozwoli to na znaczne podniesienie rangi tego przedsięwzięcia i jeszcze bardziej podniesie jego turystyczną atrakcyjność.

Ad b)

Równie istotne jest wzmocnienie programu ochrony przeciwpowodziowej Żuław, albowiem Żuławy to obszar 2170 km² i zamieszkane przez ćwierć miliona osób, cechując się licznymi walorami przyrodniczymi i kulturowymi. Zajęte są w większości przez najżyźniejsze gleby uprawne (mady rzeczne I i II klasy bonitacyjnej), do najgęstszych w kraju należy tu naturalna i sztuczna sieć wodna, a w części wschodniej położone jest reliktywne jezioro Drużno (dawna zatoka Zalewu Wiślanego), które – obok Wisły i jej doliny stanowiącej oś obszaru – zajmują liczne siedliska i gatunki związane ze środowiskiem wodnym i od wód zależnym. Występują tu zasoby kulturowe cenne w skali Europy i kraju (Malbork, Gdańsk, Elbląg, Truso, zabudowa hydrotechniczna, mieszkalno-zagrodowa i sakralna wnętrza Żuław) oraz wartościowy polderowy krajobraz kulturowy, z rozproszonym i zwartym osadnictwem wiejskim, pozostałościami wiatraków i zadrzewieniami melioracyjnymi, oceniany jako jeden z najcenniejszych w północnej części kraju (Kistowski i in. 2006). Równocześnie, miejscami istnieje tu intensywne zagospodarowanie wielkoprzemysłowe w rejonie Gdańska (np. rafineria), Elbląga, Tczewa i Kwidzyna (np. Zakłady celulozowo-papiernicze), a wzdłuż Wisły i w strefie Elbląg – Gdańsk przebiegają ważne korytarze infrastruktury technicznej (drogowej, kolejowej, rurociągowej, elektroenergetycznej). Walory te, w sytuacji nadal aktualnego zagrożenia powodziowego, stanowiły od kilkadziesiąt lat bodziec do podjęcia działań dotyczących renowacji i rozbudowy systemu ochrony przeciwpowodziowej w tym regionie²⁰.

²⁰ Na podst. Kistowski 2011

Rysunek 12 Mapa Żuław – Program przeciwpowodziowy



źródło: www.rzgw.gda.pl/cms/site.files/image/ProgramZulawski/MapaDuza2.jpg

Działania te zmaterializowały się w postaci programu: „Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030”. Projektowane przedsięwzięcia znajdują się na terenie objętym powyższym programem i w dodatku dotyczą instalacji hydrotechnicznych. Tym samym oczywistym jest, iż będą one oddziaływały na poprawę zabezpieczenia przeciwpowodziowego przed zagrożeniem pochodzącym od Zalewu Wiślanego.

Ponieważ na terenie Żuław Wielkich głównym ciekim jest Szarpawa (dawna Wisła Elbląska) oddzielona od głównego koryta Wisły służą żeglugową w Gdańskiej Głowie. Szarpawa uchodzi do Zalewu Wiślanego. Rzeka ta łączy się z Nogatem i Kanałem Jagiellońskim oraz rzeką Dużą Świętą, przechodzącą

w Tugę. Cieki te, wraz z szeregiem innych kanałów, stanowią główne drogi odwadniania tej części Żuław.

Żuławy Elbląskie to przede wszystkim kompleks Jeziora Drużno z szeregiem cieków do niego dopływających oraz rzeka Elbląg przechodząca w Kanał Elbląski z ujściem do Zalewu Wiślanego. Prawy brzeg tej rzeki (na terenie Elbląga) podlega wpływom cieków spływających z Wysoczyzny Elbląskiej (Babica, Srebrny Potok, Kumiela). Poziom wody w rzece Elbląg może gwałtownie wzrastać zarówno w wyniku spiętrzenia wód na Zalewie Wiślanym, jak i dużej ilości wód opadowych spływających z wysoczyzny, co zwiększa ryzyko wystąpienia powodzi na silnie zurbanizowanym terenie przyległym do rzeki.

Należy podkreślić, że w przypadku wystąpienia specyficznych warunków pogodowych, zagrożenia powodziowe mogą się kumulować. Wpływ spiętrzeń wiatrowych w Zatoce Gdańskiej powoduje powstanie cofki w głównym korycie Wisły, sięgającej nawet do Tczewa, a spiętrzenia na Zalewie Wiślanym cofają wody aż do jeziora Drużno. Nałożenie się spiętrzeń wiatrowych z wysokimi przepływami lub zatorami lodowymi może prowadzić do krytycznych sytuacji powodziowych, podczas gdy każda z tych sytuacji występująca w innym czasie, nie wywołuje stanu zagrożenia.

Ryzyko powodzi od Zalewu Wiślanego przenoszone jest w głąb Żuław Elbląskich i Wielkich poprzez ujściowe odcinki rzek i kanałów wpadających do Zalewu (rzeki Elbląg, Nogatu, Cieplicówki, Szkarpany). Zagrożenia od Zalewu Wiślanego obejmują znaczne obszary, ponieważ dotyczą nie tylko polderów bezpośrednio sąsiadujących z akwenem, ale także leżących wzdłuż cieków będących pod jego wpływem. Ma to szczególne znaczenie dla Elbląga i Żuław Elbląskich, gdyż spiętrzenia wody w Zalewie Wiślanym, poprzez rzekę Elbląg, oddziałują na jezioro Drużno. Na terenie Elbląga mogą wystąpić powodzie z różnych kierunków (Zalew Wiślany, rzeka Elbląg, rzeki spływające z Wysoczyzny Elbląskiej), powstające równocześnie pod wpływem zróżnicowanych czynników (sztormów na Zalewie, cofki z jez. Drużno, wysokich opadów deszczu lub zimowo-wiosennego topnienia śniegu) ²¹.

Projektowany Program budowy drogi wodnej może pełnić rolę tzw. kanału ulgi, ponieważ umożliwi istotną poprawę warunków dotyczących zagrożeń powodziowych terenów nizinno-depresyjnych, szczególnie w rejonach Wyspy Nowakowskiej, rzeki Elbląg i Jeziora Drużno. W wyniku ekstremalnych warunków hydro-meteorologicznych (np. gwałtowne przemieszczanie się frontów atmosferycznych i silnych wiatrów powodujących sztormy na Bałtyku) znaczne masy wody napływające przez Cieśninę Piławską mogą być spędzane w Zalewie Wiślanym na zachód w kierunku Wyspy Nowakowskiej. Może to spowodować spiętrzenie wód Zalewu dochodzące w skrajnym przypadku do około 1,55 m (1,62 m w roku 1983). Poziom spiętrzenia wód Zalewu Wiślanego był wtedy zaledwie o 8 cm niższy od korony wałów przeciwpowodziowych chroniących tereny depresyjne.

²¹ Kistowski i in. 2009

Wybudowanie Kanału Żeglugowego umożliwi, po otwarciu wrót z obu stron śluzy, obniżenie poziomu spiętrzenia w granicach od 15 do 25 cm w rejonie wałów przeciwpowodziowych osłaniających tereny depresyjne. Nawet tak niewielkie pozornie obniżenie zwierciadła poziomu wody stanowi istotną korzyść, ponieważ:

- zmniejsza obciążenia hydrodynamiczne w obwałowaniach,
- poprawia stateczność obwałowań,
- eliminuje możliwość gwałtownego przerwania obwałowań.

Kanał Żeglugowy nie zagrozi terenom nizinno-depresyjnym również w sytuacji odwrotnej, kiedy nastąpi spiętrzenie wód morskich powyżej wód w Zalewie Wiślanym. Zamknięcie w tym okresie wrót śluzy uniemożliwi napływ wody morskiej do Zalewu Wiślanego. Istnienie Kanału Żeglugowego przez Mierzę Wiślaną będzie zatem korzystnie wpływać na poprawę ochrony przeciwpowodziowej terenów nizinnych wokół Zalewu Wiślanego.

Realizacja Programu stworzy także perspektywę połączenia przybrzeżnego szlaku wodnego E-60 i śródlądowej drogi wodnej E-70. Droga wodna E-70 została zaliczona do sieci TEN-T i ma ona łączyć Rotterdam – Berlin – Kostrzyn – Bydgoszcz – Zalew Wiślany – Królewiec (tj. Europę Zachodnią przez berliński węzeł dróg wodnych śródlądowych i przez północną Polskę z rejonem Królewca i dalej z systemem drogi wodnej Niemna). Na terenie Polski prowadzi ona od kanału Odra – Havela do śluzy Hohensaaten dolnym odcinkiem Odry przez Kostrzyn (E 30), następnie drogą wodną Warty i Noteci do Kanału Bydgoskiego, rzeką Brdą i odcinkiem dolnej Wisły (E 40) przez Nogat na Zalew Wiślany i do Królewca, dalej Pregołą i Dejną do Kłajpedy. Jednocześnie wzdłuż Mierzei Wiślanej od strony otwartego Morza Bałtyckiego przebiega paneuropejska droga wodna E60 prowadzącą od Cieśniny Gibraltarskiej wzdłuż wybrzeży Europy poprzez Sankt Petersburga i dalej rzeką Newą oraz jeziora Ładoga i Onega aż do Morza Białego. Należy przyjąć, iż główny strumień masy ładunkowej w obrocie międzynarodowym portu w Elblągu będą stanowiły towary w relacji z Obwodem Kaliningradzkim. Ponadto, przy założeniu użeglowienia drogi wodnej E 70, port w Elblągu mógłby obsługiwać ruch tranzytowy w układzie wschód – zachód. W tym pomiędzy Niemcami a Obwodem Kaliningradzkim jak również krajami nadbałtyckimi (Litwą, Łotwą i Estonią). Istnieje także możliwość obsługi tranzytu towarów z Ukrainy i Białorusi do portów Skandynawii (Danii, Szwecji i Finlandii). Ponadto, przy założeniu realizacji stanu docelowego (IV klasa żeglowności) na trasie E 70 mogą w przyszłości zaistnieć warunki do transportu ładunków skonteneryzowanych w relacjach z Elblągiem. Na tej podstawie należy wnioskować, że budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną otworzyłaby możliwość prowadzenia niezakłóconej wymiany handlowej w relacjach wschód-zachód oraz południe-północ. Ocena towarzyszących jej potencjalnych korzyści powinna być jednak podejmowana w ramach rozważania działań inwestycyjnych

w ramach drogi wodnej E-70 (realizacja Programu powinna je wydatnie zwiększyć).

Dobór zadań inwestycyjnych składających się na Program oraz ich lokalizacja wydają się adekwatne do przyjętych celów. Realizacja pierwszych trzech przedsięwzięć (tj.: budowa kanału żeglownego (przekopu) przez Mierzę Wiślaną wraz z infrastrukturą towarzyszącą, budowa toru wodnego od ujścia Zatoki Elbląskiej do utworzonego kanału oraz pogłębienie kotwiczowiska na Zalewie Wiślanym) stanowi bezpośrednią realizację zadań ustawowych administracji morskiej. Pozostałe zadania stanowią zaś warunek konieczny dla wdrożenia celów związanych z tymi zadaniami ustawowymi. Działania te są ponadto zbieżne z i stanowią dopełnienie „Koncepcji przebudowy wejścia do Portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego”.

Mierniki osiągnięcia zamierzonych celów uwzględniają specyfikę celów i zadań składających się na Program. Pozwalają one sprawdzić i ocenić stopień ich realizacji oraz ustalić korzyści płynące z tego tytułu. W tym sensie powinny one zostać uznane za dobrane prawidłowo. Jak wynika z analizy zawartej w rozdziale 5 wykonanie planowanych zadań inwestycyjnych powinno skutkować osiągnięciem celów Programu.

Z uwagi na terytorialny zakres działania i zakres kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni dobór wykonawcy programu w postaci Urzędu Morskiego w Gdyni należy pożytywać jako optymalny. Nazbyt rozbudowana struktura po stronie wykonawcy przybierająca postać konsorcjum Urzędu Morskiego w Gdyni z innymi podmiotami mogłaby bowiem wpłynąć na efektywność zarządzania Programem i określonymi w nim zadaniami inwestycyjnymi.

Wdrożenie Programu znajduje silne oparcie w lokalnych uwarunkowaniach społecznych (współczesne i historyczne). Należy bowiem przyjąć, iż 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 okoliczność ta 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. W kontekście historycznym i obecnej sytuacji międzynarodowej²² nie należy mieć oczekiwań, iż jest lub będzie to możliwe przy wykorzystaniu Cieśniny Piławskiej. Oznacza to, iż jedynym sposobem na zapewnienie pełnej i trwałej swobody przepływu pomiędzy analizowanymi akwenami jest stworzenie połączenia między nimi w granicach Rzeczypospolitej Polskiej.

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. Wdrożenie Programu może ją w zasadniczy sposób poprawić. Realizacja Programu (faza budowy) spowoduje powstanie nowych miejsc pracy. Jednakże jest to efekt krótkookresowy (kilka lat). Dużo istotniejsze są miejsca długookresowe wygenerowane przez rozwój sektora morskiego, transportowego i przemysłowego, oraz rozwój turystyki. Dzięki nim możliwa jest poprawa sytuacji gospodarczej i spadek bezrobocia w regionie.

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. Niemniej tamtejsza infrastruktura nie jest w pełni wykorzystywana. Ponadto istnieją rezerwy pozwalające na jej rozbudowę. Realizacja Programu ma szansę nie tylko utrwalić istniejące powiązania gospodarcze, lecz także umożliwić zagospodarowanie niewykorzystywanego potencjału oraz dać asumpt do jego powiększenia.

Zrównoważony rozwój Elbląga i regionu Zalewu Wiślanego wymaga rozwiązania sprawy dostępności do Bałtyku zarówno portu Elbląg jak i całego akwenu Zalewu Wiślanego. Program pozwala na uzyskanie suwerennego dostępu Elbląga i pozostałych portów Zalewu Wiślanego do Morza Bałtyckiego, a także doskonale wpisuje się w politykę Unii Europejskiej zakładającą wspieranie żeglugi krótkiego zasięgu oraz przenoszenie przewozów towarowych z dróg kołowych na transport wodny.

Program budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną jest szansą dla zwiększenia potencjału Elbląga, jako centrum logistycznego i turystycznego. Miasto uzyskałoby 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. Obecnie parametry jednostek wchodzących do portu wynoszą: 2 metry zanurzenia maksymalnego, nośność maksymalna do 1 tys. ton DWT. Po wybudowaniu kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną i pogłębieniu torów wodnych zanurzenie dopuszczalne

²² M.in. wydarzenia związane z działaniami Federacji Rosyjskiej na rzecz aneksji Krymu.

osiągnię 4 metry²³. 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 przez Mierzeje 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 to 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 wobec ograniczenia rybołówstwa na Zalewie Wiślanym. Miejscowości nadbrzeżne dopiero wtedy będą mogły w pełni wykorzystać walory położenia nad akwenem morskim. Wiadomo, że podstawowy warunek rozwoju każdego obszaru to jego dostępność.

Identycznie ma się sprawa z atrakcjami żeglarsko-turystycznymi powiązanymi z Zalewem Wiślanym, a należą do nich między innymi niedawno utworzona Pętla Żuławska oraz kanał Elbląsko-Ostródzki pozwalający na żeglugę z Zalewu na pojezierze Iławskie. Dzięki możliwości bezpośredniego dotarcia własnym jachtem w sposób wygodny wielu europejskich żeglarzy zdecyduje się podjąć wyprawę na jeden z najciekawszych zabytków hydrotechnicznych, jakim jest kanał Elbląsko Ostródzki, a następnie pożeglować po pojezierzu Iławskim. Dla turystów korzystających z żeglugi pasażerskiej realny staje się jednodniowy rejs z Gdańska do Elbląga wodolotem, odbycie wycieczki po kanale Elbląsko Ostródzkim statkiem żeglugi Ostródzkiej i powrót tego samego dnia do Gdańska. Kanał żeglugowy stanowić będzie „otwarte wrota” nie tylko dla Zalewu Wiślanego, ale także dla wszystkich obszarów i atrakcji turystycznych dostępnych drogą wodną z akwenu Zalewu Wiślanego.

Lokalizacja kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną rozważana była w wariantach Skowronki, Nowy Świat, Przebrno, Piaski. Rozważano także wariant alternatywny, tj. modernizacji dróg wodnych łączących Port w Elblągu z Zatoką Gdańską poprzez Szarpawę i Wisłę (dla statków o zanurzeniu do 2,5 m)

²³ SPRKT 2012

i budowie toru wodnego do Cieśniny Piławskiej (dla statków o zanurzeniu do 4 m). W ujęciu środowiskowym najkorzystniejszymi na etapie budowy są: Nowy Świat i Piaski. Dla etapu eksploatacji, najbardziej korzystnym jest wariant Nowy Świat. Należy przy tym zauważyć, że choć na etapie budowy zakres oddziaływania na większość zmiennych będzie silniejszy niż na etapie eksploatacji. Jednakże 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).

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 100 m, szerokości 20 m i zanurzeniu 4 m, 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. Bardzo ostrożne analizy wykazują, że jest możliwe przeniesienie na transport wodny około 20 mln ton ładunków (w okresie 2023 – 2045 r.). 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 tys. osób obecnie, do 150 tys. osób w roku 2045. W okresie 23 lat stanowi to około 800 tys. 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 tys. osób rocznie do około 250-264 tys. 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 tys. miejsc noclegowych i ok. 10 tys. miejsc gastronomicznych, inwestycje tym sektorze oszacowano na 750 mln zł.

Tabela 62 Rezultaty Programu

Kwantyfikacja - Rezultaty Programu	Jedn.	Nie robimy nic	Robimy coś tj. Program - Nowy Świat
Sektor transportu morskiego w tym transport intermodalny (lata 2023-2045)			
Przeniesienie części transportu drogowego na morski (lata 2021-2040)- transport intermodalny	tys. ton	13791,0	33912,3
Przyrost ilości towarów przeniesionych z transportu drogowego na wodny			20121,3
Koszty środowiskowe transportu ładunków	mln zł	3129,7	3043,2
Oszczędności środowiskowe - transport intermodalny	mln zł	0,0	86,5
Oszczędności finansowe - transport intermodalny	mln zł	0,0	1307,4
Czas przepływu	tys. godz.	496,7	193,5
Skrócenie czasu przepływu	tys. godz.	0,0	303,2
Koszty finansowe związane z czasem przepływu	mln zł	801,7	312,3
Oszczędności finansowe ze skrócenia czasu przepływu	mln zł	0,0	489,3
Liczba pasażerów - ruch pasażerski	tys. osób	1794,0	2594,9
Przyrost liczby pasażerów - ruch pasażerski	tys. osób	0,0	800,9

Kwantyfikacja Programu - Rezultaty	Jedn.	Nie robimy nic	Robimy coś tj. Program - Nowy Świat
Sektor logistyki i przemysłu (lata 2023-2045)			
Przyrost funkcji przeładunkowo - transportowej w sektorze logistyki z uwagi na połączenia morskie - port Elbląg	tys. ton	0,0	4163,1
Przyrost przychodów w sektorze logistyki z uwagi na połączenia morskie - port Elbląg	mln zł	0,0	88,4
Przyrost przychodów w sektorze przemysłu z uwagi na połączenia morskie - port Elbląg	mln zł	0,0	360,3
Sektor turystyki i usług około turystycznych (lata 2023-2045)			
Liczba turystów	tys. osób	2760,0	4554,0
Przyrost liczby turystów	tys. osób	0,0	1794,0
Przyrost przychodów w sektorze turystyki z uwagi na realizację Programu	mln zł	0,0	1542,4
Przyrost inwestycji w sektorze usług okołoturystycznych (baza noclegowa i gastronomiczna)	mln zł	0,0	749,1
Nowe miejsca noclegowe	szt.	0,0	13090,9
Nowe miejsca gastronomiczne	szt.	0,0	10472,7
Sektor rynku pracy (lata 2023-2045)			
Przyrost liczby miejsc pracy – sektor transportu morskiego	os	0,0	169,0
Przyrost liczby miejsc pracy – sektor logistyczny	os	0,0	390,0
Przyrost liczby miejsc pracy – sektor przemysłu	os	0,0	33,0
Przyrost liczby miejsc pracy – sektor turystyczny	os	0,0	2750,0
Razem przyrost liczby miejsc pracy	os	0	3342
Dochody i oszczędności budżetowe (lata 2023-2045)			
Podatki od działalności gospodarczej (CIT)	mln zł	0	94,3
Zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych	mln zł	0	195,7
Zmniejszenie zasiłków społecznych	mln zł	0	469,6
Podatki od osób fizycznych (PIT)	mln zł	0	497,9

Dokonując zestawienia planowanych kosztów i spodziewanych rezultatów Programu do roku 2045 korzyści społeczno-ekonomiczne projektowanych działań inwestycyjnych w lokalizacji Nowy Świat przewyższają koszty, w tym koszty środowiskowe:

- Koszty zdyskontowane Nowy Świat = 781,1 mln zł
- Przychody zdyskontowane Nowy Świat = 1117,2 mln zł

- Przychody (-) koszty zdyskontowane (ENPV) =98,5 mln zł
- Wewnętrzna ekonomiczna stopa zwrotu (ERR) _{Nowy Świat} = 6,22%.

Nakłady inwestycyjne (w cenach zmiennych) są szacowane na ok 878,24 mln zł, zaś koszty operacyjne szacowane w roku 2023 na ok 6,02 mln zł.

Analiza wykazała, że efektywność społeczno- ekonomiczna Programu jest wrażliwa na zmiany nakładów inwestycyjnych. Wzrost nakładów inwestycyjnych o 15% nadal będzie generował dodatnią wartość Programu (ERR=> 5%), natomiast wzrost nakładów o 20% spowoduje, że wskaźniki społeczno-ekonomiczne (ERR) będą poniżej oczekiwanych, będą oscylowały w granicach 4,64%.

Tabela 63 Przychody i koszty - efektywność społeczno-ekonomiczna Programu

Przychody i Koszty Programu Budowa drogi wodnej wraz z pogłębieniem i regulacją kanału na rzece Elbląg	Jedn.	Wartość zdyskontowana (2015r-2045r)	Suma (bez dyskonta) lata 2015r-2045r
Koszty skorygowane	mln zł/rok	781,1	1184,4
Nakłady inwestycyjne Program "Budowa drogi wodnej..."	mln zł/rok	656,60	878,24
Koszty eksploatacji - skorygowane o efekty fiskalne	mln zł/rok	59,08	152,40
Koszty utraty i fragmentacji siedlisk	mln zł/rok	65,43	153,80
Przychody	mln zł/rok	1117,2	3169,4
Przychody ze sprzedaży	mln zł/rok	0,00	0,00
sektor morski	mln zł/rok	712,07	1 907,82
Oszczędności środowiskowe transport multimodalny	mln zł/rok	34,16	86,55
Oszczędności w kosztach transportu (skrócenie drogi morskiej)	mln zł/rok	181,00	489,34
Oszczędności finansowe - transport multimodalny - zmiana środka transportu	mln zł/rok	487,82	1 307,42
Podatki z działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	4,47	12,06
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze morskim)	mln zł/rok	0,15	0,40
Efekty wzbudzone - sektor morski	mln zł/rok	4,47	12,06
sektor logistyczny	mln zł/rok	1,77	5,39
Podatki z działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	0,87	2,65
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze logistyki)	mln zł/rok	0,03	0,09
Efekty wzbudzone - sektor logistyki	mln zł/rok	0,87	2,65
sektor przemysłu	mln zł/rok	8,40	21,98
Podatki z działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	4,13	10,81
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze przemysłu)	mln zł/rok	0,14	0,36
Efekty wzbudzone - sektor przemysłu	mln zł/rok	4,13	10,81
sektor turystyczny	mln zł/rok	24,22	71,04

Przychody i Koszty Programu Budowa drogi wodnej wraz z pogłębieniem i regulacją kanału na rzece Elbląg	Jedn.	Wartość zdyskontowana (2015r-2045r)	Suma (bez dyskonta) lata 2015r-2045r
Podatki od działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	23,44	68,74
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze turystyki)	mln zł/rok	0,78	2,29
Efekty wzbudzone - sektor turystyki	mln zł/rok	0,00	0,00
zatrudnienie	mln zł/rok	370,70	1 163,16
liczba miejsc pracy - sektor portowy	os	0	169
liczba miejsc pracy - sektor logistyczny	os	0	390
liczba miejsc pracy - sektor przemysłu	os	0	33
liczba miejsc pracy - sektor turystyczny	os	0	2750
Razem zatrudnienie	os		3342
Zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych	mln zł/rok	62,35	195,67
Zmniejszenie zasiłków społecznych	mln zł/rok	149,63	469,61
Podatki od osób fizycznych (PIT)	mln zł/rok	158,72	497,87
Przychody (-) Koszty	mln zł/rok	98,5	1004,3
ENPV	mln zł	98,46	
ERR	%	6,22%	
B/C	jedn.	1,43	
Stopa dyskonta	5%		

Biorąc pod uwagę aspekty społeczne, środowiskowe i ekonomiczne należy przyjąć, iż potrzeby leżące u podstaw ustanowienia Programu zostały zdiagnozowane w sposób trafny. Opisane problemy są realne, stałe, wielopłaszczyznowe i mają wymiar wręcz historyczny. Przyjęte cele są adekwatne do sytuacji społeczno-ekonomicznej, a ich realizacja powinna przynieść zamierzone skutki. Programowana interwencja jest skonkretyzowana i ograniczona do zadań, których wykonanie wydaje się być warunkiem niezbędnym do osiągnięcia zamierzonych celów. Jej zakres mógłby być szerszy, jednakże biorąc pod uwagę, iż realizacja Programu powinna stanowić asumpt do aktywizacji regionu na tym etapie nie było to wskazane (ewentualne późniejsze działania inwestycyjne powinny być odpowiedzią na potrzeby społeczne ujawnione po zakończeniu analizowanych prac inwestycyjnych). Lokalizacja działań inwestycyjnych jest optymalna nie tylko pod względem ekonomicznym (przede wszystkim z uwagi na najniższe koszty eksploatacji spośród możliwych wariantów), lecz także środowiskowym. Wariant Nowy Świat, choć będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, to jednak poddaje się kompensacji przyrodniczej, a za jego realizacją przemawiają względy nadrzędnego interesu publicznego. W kontekście stworzenia nowych dróg ewakuacji i zarządzania kryzysowego może być ona także postrzegana jako uzasadniona z punktu widzenia bezpieczeństwa powszechnego (szczególnie w przypadku połączenia dróg wodnych E-60 i E-70).

Jednocześnie brak jest realnych alternatyw tak dla przyjętych celów, jak i lokalizacji działań inwestycyjnych. Przewidywane korzyści pozostają w adekwatnym związku przyczynowym z zamierzoną interwencją. Należy je ocenić jako realne, wieloaspektowe, długoterminowe i stałe. Dodatkowo będą one podlegały dalszej akumulacji w perspektywie wykraczającej poza ramy wyznaczone przeprowadzoną analizą. Dzięki temu można przyjąć, iż poniesienie kosztów realizacji Programu jest uzasadnione, a potrzebne środki finansowe zostaną wydane w sposób efektywny. Obrazuje to porównanie stanów po wykonaniu Programu ze stanem, w którym nie podjęto objętych nim działań. W przypadku nie podjęcia żadnych działań oprócz utraconych korzyści konieczne będzie poniesienie zwiększonych kosztów bądź niepoczynienie oszczędności - np.: w związku z transportem intermodalnym, czy czasem przepływu (przy założeniu, że z woli Federacji Rosyjskiej byłby on możliwy). Niezależnie od tego zaniechanie działania może skutkować petryfikacją trudnej sytuacji regionu, bądź wręcz prowadzić do jej pogorszenia (np.: postępująca prowincjonalizacja, wyludnianie się, strukturalne bezrobocie, brak inwestycji). Ponadto brak możliwości wykorzystania nowej drogi wodnej do ewakuacji lub dostarczenia sił i środków może doprowadzić do trudnych do przewidzenia skutków związanych z sytuacją kryzysową (np. powodzią, poważną awarią przemysłową w Obwodzie Kaliningradzkim) mogących wiązać się również z takimi rezultatami, które wynikają z psychologicznego wpływu, jaki powodzie wywierają na ludzi dotkniętych tym żywiołem), których można by uniknąć, gdyby Program został zrealizowany.

Z uwagi na powyższe realizacja Programu jest celowa i uzasadniona.

7 Bibliografia

- (Banasik i Bucholz 2010) Banasik W., Bucholz M., *Strategia rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego*, Olsztyn 2010,
- (Bańkowska i in. 1998) Bańkowska B., Szwankowska B., Szwankowski S., *Koncepcja zagospodarowania portu morskiego na Zalewie Wiślanym w Elblągu*, Czas Morza, nr 1(10), Gdańsk 1998,
- (Bartkiewicz i in. 2010) Bartkiewicz P., Krajewska A., Magda I., Nazarczuk J.M., Pelle D., Sobiech I., *Warmia i mazury 2020. Jaka droga do rozwoju?* Instytut Badań Strukturalnych, Olsztyn 2010,
- (Baziur 2003) Baziur G., *Armia Czerwona na Pomorzu Gdańskim 1945-1947*, Instytut Pamięci Narodowej, Warszawa 2003,
- (BEPL 2012) Biuro Ekspertyz Przyrodniczo-Leśnych, *Inwentaryzacja przyrodnicza czterech odcinków Mierzei Wiślanej – terenów lokalizacji kanału żeglugowego*, Warszawa 2012,
- (Brons i Christidis 2012) Brons M., Christidis P., *External cost calculator for Marco Polo freight transport project proposals*, European Commission Joint Research Centre Institute for Prospective Technological Studies, Luksemburg 2012,
- (Bugajski 2008) Bugajski D.R., *Prawo do żeglugi w cieśninie Pilawskiej a praktyka międzynarodowa*, Prawo Morskie tom XXIV, Polska Akademia Naukowa oddział w Gdańsku Komisja Prawa Morskiego, Gdańsk 2008,
- (Cielemęcki 1990) Cielemęcki M., *Port morski w Elblągu jest sprawą polityczną*, Przegląd Tygodniowy nr 33, Warszawa 1990,
- (Dubiella-Polakowska 2002) Dubiella-Polakowska M., *Życie społeczne Elbląga w l. 1945-2000. Oświata, kultura, opieka społeczna, sport i rekreacja*, Elbląg 2002,
- (Ecorys 2011a) Ecorys Polska, *Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce*, Warszawa, Rotterdam, 2011,
- (Ecorys 2011b) Ecorys Polska, *Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 2. Propozycja wieloletniego programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce*, Warszawa, Rotterdam 2011,
- (Ecovert i Fundeco 2011) Ecovert, Fundeco, *Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii Rozwoju Kraju 2020*, 2011,
- (Fundeko 2013) Fundeko Korbel, Krok-Baściuk SP.J., *Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025*, Warszawa 2013,

- (Golon 2006) Golon M., *Historia Elbląga, tom V (1945-1975), Część 1. Historia polityczna i gospodarka Elbląga*, opracowanie zbiorowe pod red. Andrzeja Grotha, Gdańsk 2006,
- (Golon 2008) Golon M., *Ustanowienie granicy polsko – radzieckiej w rejonie Zalewu Wiślanego i jej konsekwencje dla Elbląga*, Polskie Towarzystwo Historyczne, Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich w Elblągu, Rocznik Elbląski, Elbląg 2008,
- (Gorzelać i in. 2006) Gorzelać G., Herbst M., Olechnicka A., *Jak poprawić sytuację na „trudnym” rynku pracy? Analiza sytuacji województwa warmińsko-mazurskiego*, Studia Regionalne i Lokalne, nr 1(23), 2006,
- (Grzybiński i in. 2008) Grzybiński M., Hałuzo M., Kubicz G., Wojcieszek H., Wojcieszek K., Żebiałowicz – Łach A., Brokos B., *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu regionalnej strategii rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020 aktualna dla projektu przedstawionego dnia 14 kwietnia 2008*, Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Słupsku, Słupsk 2008,
- (Hałuzo i in. 2009) Hałuzo M., Kubicz G., Wojcieszek H., Wojcieszek K., Śebiałowicz - Łach A., Brokos B., Radziszewska G., *Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Słupsku, Słupsk 2009,
- (Hobot i in. 2009) Hobot A., Dołęga M., Firlit G., Komosa M., Machowska K., Olszar M., Paluszkiewicz B., Pozimska S., Sowińska K., *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu programu wodno-środowiskowego kraju*, Kraków 2009,
- (IMPACT 2008) Maibach M., Schreyer C., Sutter D., van Essen H.P., Boon B.H., Smokers r., Schroten A., Doll C., Pawłowska B., Bak M., *Handbook on estimation of external costs in the transport sector*, Delft 2008
- (Intrasea II) *Inland waterway shipping in Finland, Sweden, Poland and Germany – Intrasea II Final report*, Finnish Maritime Administration, Swedish Maritime Administration, Maritime Office in Gdynia, Finnish waterway Association, The county administration of Västmanland, The Board of Trade and Industry for the Vanern Lake Region,
- (Kaczmarek i in. 2008) Kaczmarek L.M., Biegowski J., Gaca K., Gąsiorowski D., Kaźmierski J., Ostrowski r., Perfumowicz T., Pruszek Z., Schonhofer J., Skaja M., Szmytkiewicz M., Szmytkiewicz P., *Analiza procesów hydro- i litodynamicznych w rejonie planowanego przekopu przez Mierzeję Wiślaną i predykcja wpływu przekopu na brzeg morski wraz z oceną intensywności zapiaszczania (zamulania) toru wodnego na odcinku od przekopu do portu w Elblągu. Raport końcowy z realizacji projektu badawczego rozwojowego*, Instytut Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku, Gdańsk 2008,
- (KE 2008) Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej, *Przewodnik do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych*, Fundusz Spójności oraz Instrument Przedakcesyjny, 2008,

- (KE 2009) Komisja Europejska, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i komitetu regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego*, Bruksela 2009
- (KE 2010a) Komisja Europejska, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego Plan Działania*, Bruksela 2010,
- (KE 2010b) Komisja Europejska, *EUROPA 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Bruksela 2010,
- (KE 2011a) Komisja Europejska, *Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Bruksela 2011,
- (Kistowski 2011) Kistowski M., *Dylematy strategicznego planowania ochrony przeciwpowodziowej Żuław Wiślanych w świetle potrzeb ochrony przyrody i społeczeństwa*, Przegląd Przyrodniczy tom XXII, zeszyt 3, 2011,
- (Kistowski i in. 2006) Kistowski M., Lipińska B., Korwel-Lejkowska B., *Walory, zagrożenia i propozycje ochrony zasobów krajobrazowych województwa pomorskiego (ze szczególnym uwzględnieniem Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego)* (w:) J. Czochański i M. Kistowski (red.) *Studia przyrodniczo-krajobrazowe województwa pomorskiego, Pomorskie Studia Regionalne*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2006,
- (Kistowski i in. 2009) Kistowski M., Mitraszewska – Ostapowicz A., Szymański J., *Program Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2015)*, 2009
- (Kotowska i in. 2011) Kotowska I., Mańkowska M., Pluciński M., *Analiza społeczno-ekonomiczna dla przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja śródlądowej drogi wodnej relacji zachód- wschód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski)*, Szczecin, Gdańsk 2011,
- (KPZK 2030) *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*,
- (Krasowski 1996) Krasowski E., *Sprawa Cieśniny Piławskiej*, Arcana, nr 2, Kraków 1996,
- (KZGN 2000) Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych w Elblągu, *Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych do 2015 roku*, Elbląg 2000,
- (KZGW 2006) Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, *Strategia gospodarki wodnej*, Warszawa 2006,
- (KZGW 2011) Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, *Projekt polityki wodnej państwa do roku 2030 z uwzględnieniem etapu 2016*, Warszawa 2011,
- (LGDŻiM 2012) Lokalna Grupa Działania Żuławy i Mierzeja, *Lokalna Strategia Rozwoju dla gmin powiatu nowodworskiego Nowy Dwór Gdański*,

Krynica Morska Sztutowo, Stegna i Ostaszewo na lata 2009-2015: Powiatowy Program na rzecz Wzrostu Zatrudnienia i Spójności Społecznej, Nowy Dwór Gdański 2012,

- (MAiC 2012) Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju*, Warszawa 2012,
- (MF 2013) Ministerstwo Finansów, *Wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego. Aktualizacja listopad 2013*, Warszawa 2013,
- (Mioduszeński i in. 2007) Mioduszeński K. i inni, *Koncepcja techniczna i kosztowa kanału żeglugowego wraz z niezbędnymi budowlami hydrotechnicznymi*, Geosyntex Sp. z o.o., Gdynia 2007,
- (MIR 2012) Morski Instytut Rybacki, *Inwentaryzacja ichtiofauny w polskiej części Zalewu Wiślanego wraz z Zatoką Elbląską*, Gdynia 2012,
- (MON 2007) Ministerstwo Obrony Narodowej, *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2007,
- (MRR 2012) Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia Rozwoju Kraju 2020 – aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo*, Warszawa 2012,
- (MRR 2013) Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020. Aktualizacja*, Warszawa 2013,
- (MSP 2007) Ministerstwo Skarbu Państwa, *Strategia rozwoju portów morskich do 2015*, Warszawa 2007,
- (MŚ 2005) Ministerstwo Środowiska, *Strategia gospodarki wodnej*, Warszawa 2005,
- (MŚ 2012) Ministerstwo Środowiska, *Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030*, Warszawa 2012,
- (MTBiGM 2013) Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, *Strategia rozwoju transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, Warszawa 2013,
- (PO IS 2014) *Program operacyjny infrastruktura i środowisko 2014 – 2020*, Warszawa 2014,
- (PO PW 2013) *Program operacyjny Polska Wschodnia 2014 – 2020*, 2013,
- (Przewoźniak i in. 2012) Przewoźniak M., Burzyńska A., Chmara r., Cieśliński r., Goc M., Janas U., Kowalski Ł., Kozłowski J., Kozłowski K., Kruk M., Kulik M., Narwojsz A., Lewandowski A., Mokwa T., Przewoźniak K., Sawon E., Skaja M., Szmytkiewicz M., Winiarski A., Zarzycki T., Zieliński S., *Prognoza oddziaływania na środowisko programu wieloletniego Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*, Gdańsk 2012,
- (Ronikier i in. 2010) Ronikier J., Kassenberg A., Dudek W., Karaczun Z., Kistowski M., Poborski P., Wołoszyn W., *Prognoza oddziaływania*

na środowisko Projektu koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, 2010,

- (Sawicka i Haponiuk 2008) Sawicka J., Haponiuk E., *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020. Wersja wstępna*, Hydros, Warszawa, 2008,
- (SPRKT 2012) Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, *Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2012*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2012,
- (SRE) Projekt: *Strategia Rozwoju Elbląga 2020+*,
- (SRSG 2013) Opracowanie zbiorowe, *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025*, Olsztyn 2013,
- (SWP 2009) Sejmik Województwa Pomorskiego, *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, Gdańsk 2009,
- (SWP 2012) Sejmik Województwa Pomorskiego, *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, Gdańsk 2012,
- (Szkudlarek 2012) Szkudlarek Ł., *Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, 2012
- (Szkudlarek 2013) Szkudlarek Ł., *Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030*, Wrocław 2013,
- (SZR) *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta i Gminy Tolkmicko*,
- (Talaga 2007) Talaga A., *Pracowania Studiów Architektonicznych i Planowania Przestrzennego ATA, Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych od roku 2020, Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych*, Elbląg 2007,
- (TRT 2009) TRT Trasporti e Territorio Srl, *Obliczanie kosztów zewnętrznych w sektorze transportu. Analiza porównawcza ostatnich badań w związku z ekologicznym pakietem transportowym Komisji Europejskiej*, Bruksela 2009,
- (Tyszecki i in. 2009) Tyszecki A., Andrulewicz A., Behnke M., Ebelt M., Goc M., Kiejzik-Głowińska M., Kwiatkowska K., Margoński P., Mokwa T., Myślak A., Psuty I., Sas-Bojarska A., Szwankowska B., Staszek W., Zachowicz J., Zakrzewska M., *Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną*, Gdańsk 2009,
- (Tyszecki i in. 2010) Tyszecki A., Burzyński K., Kiejzik – Głowińska M., Kistowski M., Ostapowicz – Mitraszewska A., Staszek W., Żelaziński J., *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu polityki wodnej państwa do roku 2030 z uwzględnieniem etapu 2016*, Eko-konsult, Gdańsk 2010,
- (UG Sztutowo 2002) Urząd Gminy Sztutowo, *Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego gminy Sztutowo 2002 – 2015 Raport*, Sztutowo 2002,

- (UMWP 2008b) Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, *Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020*, WYG International Sp. z o.o., Gdańsk 2008,
- (UMWP i WMWWM 2006) Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko – Mazurskiego, *Program Rewitalizacji Gospodarczej Obszaru Delty Wisły i Zalewu Wiślanego*, Marszałek Województwa Pomorskiego, Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Gdańsk, Olsztyn 2006,
- (UMWWM 2005) Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko – Mazurskiego, *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2020*, Olsztyn 2005,
- (WMBPP 2002) Warmińsko – Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego, *Województwo warmińsko-mazurskie plan zagospodarowania przestrzennego*, Olsztyn 2002,
- (Wojewódzka - Król i Rolbiecki 2008) Wojewódzka-Król K., Rolbiecki r., *Mapa śródlądowych dróg wodnych. Diagnoza stanu i możliwości wykorzystania śródlądowego transportu wodnego w Polsce*, Sopot 2008,
- (WUPROHYD 2009) WUPROHYD” Sp. z o.o. Biuro Projektów, *Koncepcja przebiegu i budowy torów podejściowych i toru głównego na Zalewie Wiślanym dla czterech lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną*, Gdynia 2009,
- (WYG 2011) WYG International, *Inwentaryzacja przyrodnicza czterech odcinków Mierzei Wiślanej – terenów lokalizacji kanału żeglugowego*, 2011,
- (Zaprzelski 2005) Zaprzelski Z., *Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego województwa warmińsko – mazurskiego*, Olsztyn 2005,
- (ZPwE 2007) Zarząd Powiatu w Elblągu, *Strategia Rozwoju Powiatu Elbląskiego na lata 2007 – 2015*, Elbląg 2007,

Strony internetowe:

- *Archiwum Państwowe w Elblągu z siedzibą w Malborku, Kalendarium*. Pobrano 5 maja 2014 r., z <http://www.elblag.ap.gov.pl/pl/kalendarium.htm>
- *Dziennik Bałtycki. Pod Tczewem powstanie suchy port. Rocznie obsłuży milion kontenerów*. Pobrano 30 kwietnia 2014 r. z <http://www.dziennikbaaltycki.pl/artukul/470908,pod-tczewem-powstanie-suchy-port-rocznie-obsluzy-milion,id,t.html>
- *Historia Wysoczyzny Elbląskiej*. Pobrano 5 maja 2014 r. z www.historia-wyzyna-elblaska.pl/przejmowanie-mienia-poniemieckiego.html
- *Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network ("Blue Book")*, published by UNECE in 2012. Pobrano 5 maja 2014 r., z www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html

- *Klaipėdos Universiteto Baltijos Regiono Istorijos Ir Archeologijos Institutas (2008) history and culture of Baltic Region: Lithuania and Poland*, Pobrano 5 maja 2014 r., z http://www.ku.lt/leidykla/files/2012/09/AHUK_XVI.pdf
- *Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych*. Pobrano 5 maja 2014 r., z <http://www.zalew.org.pl>
- *Międzynarodowa Droga Wodna E 70*. Pobrano 7 maja 2014 r. z <http://mdwe70.pl/article/39/81/o-projekcie>
- *PCC Intermodal. Intermodal Container Yard w Zajaczkowie Tczewskim*. Pobrano 30 kwietnia 2014 r. z http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_Intermodal_Container_Yard
- *Pętla Żuławska*. Pobrano 6 maja 2014 r. z <http://petla-zulawska.pl/cms/pl/>
- *Polski Rejestr Statków, Rejestr Statków 2012*. Pobrano 30 kwietnia 2014 r. z http://www.prs.pl/files/parent203/rm_prs_2012.pdf
- *Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Mapa Żuław – Program przeciwpowodziowy*. Pobrano 5 maja 2014 r. z www.rzgw.gda.pl/cms/site.files/image/ProgramZulawski/MapaDuza2.jpg
- *Trojmiasto.pl, Biznes i gospodarka*. Pobrano 5 maja 2014 r. z <http://biznes.trojmiasto.pl/Nowoczesny-suchy-port-powstanie-pod-Tczewem-n52870.html?strona=1>
- *Urząd Miasta i Gminy we Fromborku (2008). Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Frombork na lata 2008 – 2015*. Pobrano 14 marca 2013 r. z <http://archiwum.frombork.samorzady.pl/index.php?mod=41&id=19&more=1>
- *Zarząd Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o., Historia Portu*. Pobrano 5 maja 2014 r. z www.port.elblag.pl/page/show/3/historia-portu?lang=pl
- *Zarząd Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o., Infrastruktura*. Pobrano 5 maja 2014 r. z www.port.elblag.pl

8 Załącznik nr 1 – Analiza dokumentów o charakterze strategicznym

Strategiczny kontekst dla ustaleń Programu wynika zarówno z dokumentów o charakterze polityk, planów, programów lub strategii, powołujących bezpośrednio cele Programu lub mu wprost dedykowanych, jak też z celów lub ustaleń innych dokumentów o takim charakterze, zarówno europejskie, krajowe, wojewódzkie jak i lokalne, w które wpisują się ustalenia Programu.

Dokumenty strategiczne tworzące takie odwołania obejmują swoim zakresem zagadnienia:

- bezpieczeństwa narodowego,
- transportu,
- zagospodarowania przestrzennego,
- rozwoju społeczno – gospodarczego,
- gospodarki wodnej oraz rozwoju portów.

Wyciąg z dokumentów strategicznych dotyczących lub związanych z Programem przedstawia poniżej (Tabela 64).

Z kolei w następnej z tabel (Tabela 65) dokonano zestawienia strategicznych ocen oddziaływania na środowisko analizowanych dokumentów strategicznych.

Jak można wywieść z analizowanych dokumentów strategicznych, realizacja Programu pozostaje w zgodności z kluczowymi politykami i strategiami Rzeczypospolitej Polskiej. Jego realizacja obwarowywana jest natomiast zastrzeżeniami co do konieczności wykonania analiz w zakresie dotrzymania wymagań wynikających z przepisów o ochronie przyrody.

Tabela 64 Dokumenty strategiczne ujmujące Program lub określające cele zbieżne z celami Programu lub określające cele, w które wpisują się cele Programu

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu	KOM(2011)144	Komisja Europejska (28 marca 2011)	europejski (do 2050 r.)	Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami	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.”
				Cele na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu	„Do 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.”
				Jednolity europejski obszar transportu	„Morski „niebieski pas” i dostęp rynkowy do portów Preferowane 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.”
Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu	KOM(2010)2020	Komisja Europejska (3 marca 2010 r.)	europejski (do 2020 r.)	Projekty przewodnie, które umożliwią postępy w ramach każdego z priorytetów tematycznych	„Komisja przedstawia siedem projektów przewodnich, które umożliwią postępy w ramach każdego z priorytetów tematycznych: (...) „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” – projekt na rzecz uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów, przejścia na gospodarkę niskoemisyjną, większego wykorzystania odnawialnych źródeł energii, modernizacji transportu oraz propagowania efektywności energetycznej.”
				Inteligentny i zrównoważony rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu - priorytety	„(...)– rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej; – rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – wspieranie gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.”
				Projekt przewodni w ramach celu Inteligentny i zrównoważony rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu - priorytety – Europa efektywnie korzystająca z zasobów – działania planowane do podjęcia	Na 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;” „Na 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; – zapewnić skoordynowaną realizację projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE, które będą miały ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego UE;”
				Projekt przewodni w ramach celu Inteligentny i zrównoważony rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu - priorytety – Polityka przemysłowa w erze globalizacji – działania planowane do podjęcia	„Na 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;”
Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – dokument roboczy	SEC (2011) 1071	Komisja Europejska (13 września 2011)	europejski (do 2020 r.)	Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych	Wśród działań strategicznych wskazano na potrzebę promowania zrównoważonego transportu pasażerskiego i towarowego oraz ułatwiania przejścia na intermodalność. Jednym z projektów flagowych, który powinien w tym zakresie zostać rozważony jest rozwój transportu intermodalnego północ – południe w linii Skandynawia – Niemcy/Polska – Morze Adriatyckie.
Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – Komunikat	COM (2012) 128	Komisja Europejska (23 marca 2012)	europejski (do 2020 r.)	Zwiększenie dostępności regionu	Wśród zaproponowanych przez Komisję Europejską wskaźników mierzących realizację zadania pn. „Zwiększenie dostępności regionu” wymieniono m.in.: 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).

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
Parlamentu Komisji Europejskiej					
Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – Komunikat Parlamentu Komisji Europejskiej	COM(2009) 248/3	2009	europejski (do 2020 r.)	Region dobrobytu – Usunięcie barier dla handlu	„Niezbędne są również działania na rzecz ułatwienia transgranicznego przemieszczania towarów i komunikacji między administracjami.”
				Region dostępny i atrakcyjny – Transport	„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.”
Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – Komunikat Parlamentu Komisji Europejskiej – Plan działania z uwzględnieniem aktualizacji z 2012 r.	SEC(2009) 712/2	grudzień 2010	europejski (do 2020 r.)	Przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w obszar dobrobytu	„ Usunięcie 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 miejsce dostępne i atrakcyjne	„Filar 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.”
				Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych	„Działania strategiczne: (...)„Koordynacja polityki transportowej i inwestycji infrastrukturalnych w poszczególnych krajach” (...)Uzgodnione projekty priorytetowe w ramach TEN-T powinny zostać wdrożone w wyznaczonym czasie (por. dalej „projekty flagowe (przykłady)”). Należy 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	„Działania oparte na współpracy: (...)Podniesienie 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.”
				Projekty flagowe	„Współpraca 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 Bałtyckiego ²⁴ ; projekt transportu ekologicznego ECOWILL oraz wspólne programy promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego). (Partner wiodący: Litwa i Szwecja; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia). PROJEKT PRZYSPIESZONY”
Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – podsumowanie w zakresie obszarów priorytetowych			europejski (do 2020 r.)	Usunięcie utrudnień dla rynku wewnętrznego w regionie Morza Bałtyckiego, w tym poprawa współpracy w dziedzinie cel i podatków	Realizacja priorytetu m.in. poprzez: usuwanie pozostałych barier na jednolitym rynku oraz wdrażanie europejskiej przestrzeni transportu morskiego bez barier w regionie Morza Bałtyckiego.

24 „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.”

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
				Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych	Realizacja priorytetu m.in. poprzez: współpracę na rzecz bardziej inteligentnego transportu,
Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030	Uchwała nr 239	Rada Ministrów (13 grudnia 2011 r.)	krajowy (do 2030 r.)	Typologia obszarów funkcjonalnych	Elbląg jako ośrodek pełniący funkcję regionalną. Ośrodki regionalne stanowią ważny element równoważenia rozwoju kraju.
				Kierunki działań w zakresie Celu 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej	„(...) 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.”
				Poprawa dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej	„Dla 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 transporto-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.”
Mapa śródlądowych dróg wodnych. Diagnoza stanu i możliwości wykorzystania śródlądowego transportu wodnego w Polsce			krajowy	System AGN	„System dróg wodnych międzynarodowego znaczenia (drogi wodne oznaczone jako „E”) powinien, zgodnie z Umową, przede wszystkim zapewnić połączenia między portamiorskimi i relacjami przybrzeżnymi a zapleczem. Dlatego też główne drogi wodne „E” systemu AGN prowadzą do portów wybrzeża Oceanu Atlantyckiego, Morza Północnego, Bałtyku, Morza Białego, Morza Śródziemnego, Morza Czarnego, i Kaspijskiego. Sieć ta obejmuje rzeki, kanały i drogi morskie przybrzeżne rozciągające się od Oceanu Atlantyckiego do Uralu, łącząc 37 krajów.”
				Potencjalne sfery zastosowania żeglugi śródlądowej w przewozach pasażerskich	„Międzynarodowa droga wodna E-70, w tym Pętla Żuław Sfera zastosowania: Wycieczki jednodniowe, kilkudniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi, czarter barek, inne formy rekreacji wodnej; Uzasadnienie: Wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe, zabytkowe budowle hydrotechniczne; Inwestycje warunkujące: Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu, infrastruktura turystyczna. (...) Przybrzeżne drogi wodne: Zatoka Gdańska i Zalew Szczeciński, Zalew Wiślany Sfera zastosowania: Przewozy regionalne; Uzasadnienie: Brak kongestii na drogach wodnych, krótki czas transportu w porównaniu z innymi gałęziami, dodatkowe walory turystyczno wypoczynkowe; Inwestycje warunkujące: Przystanie pasażerskie.”
Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju	uchwałą nr 16 (M.P. 2013 nr 0 poz. 121).	Rada Ministrów (5 lutego 2013 r.)	krajowy (do 2030 r.)	Cel 1 - Wspieranie prorozwojowej alokacji zasobów w gospodarce, stworzenie warunków dla wzrostu oszczędności oraz podaży pracy i innowacji	„Kierunek interwencji Zwiększenie 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.”
				Cel 8 – Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych	„Kierunek interwencji Wprowadzenie rozwiązań prawno-organizacyjnych stymulujących rozwój miast. (...) Budowa efektywnych systemów transportu, z uwzględnieniem połączeń z najbliższym otoczeniem miasta.”
				Cel 9 - Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego,	„Kierunek interwencji Sprawna 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

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
				spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego	<i>i koleje) oraz rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do lotnisk.”</i>
Program operacyjny Polska Wschodnia 2014 - 2020		Rada Ministrów (8 stycznia 2014r.)	krajowy (do 2020 r.)		Nic nie ma
Program operacyjny infrastruktura i środowisko 2014-2020		Rada Ministrów (8 stycznia 2014r.)	krajowy (do 2020 r.)	Transport intermodalny, inwestycja w transport morski i śródlądowy	„PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.3 Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej Cele szczegółowe Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego większego wykorzystania przyjaznego środowisku 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.” Wśród projektów dotyczących transportu morskiego i śródlądowego wyróżniono m.in. planowaną przebudowę wejścia do Portu w Elblągu.
Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce			krajowy (do 2027 r.)	Przedsięwzięcia o znaczeniu międzynarodowym	„Rewitalizacja międzynarodowej drogi E-70. Droga ta obejmuje rzekę Odrę z Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Wisłą, Nogatem, Szarpawą oraz Zalewem Wiślanym. Na zachodzie poprzez drogi śródlądowe połączona jest z Holandią i Niemcami, na wschodzie – z Obwodem Kaliningradzkim, Litwą po Kłajpedę. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego w porozumieniu z pozostałymi zainteresowanymi województwami, które podpisały stosowne porozumienie (województwa: zachodniopomorskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie, podlaskie i pomorskie) zlecił wykonanie opracowania „Koncepcji programowo przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód – zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E-70 na terenie Polski)”. Do projektu rewitalizacji doskonale wpisują się Szlak Odrzański (E-30) i Pętla Wielkopolska. W pierwszym etapie rewitalizacji ważne, aby spełnił on wymogi szlaku turystycznego.”
				Zobowiązania wynikające z członkostwa Polski w Unii Europejskiej	- Istotna rola TEN-T w rozwoju żeglugi śródlądowej w UE. Tworzenie sieci dróg wodnych dla transportu kombinowanego. Rozwój shortseashipping – wykorzystanie floty śródlądowej także do morskiej żeglugi przybrzeżnej.
				Turystyka wodna w Polsce	W Polsce panują sprzyjające warunki do rozwoju turystyki wodnej. Rozwój infrastruktury dla turystyki wodnej wpływa pozytywnie na rozwój gospodarczy regionu.
				Obszary koniecznej współpracy regionalnej – Współpraca międzyregionalna o wymiarze międzynarodowym	„Mając na uwadze cel niniejszego opracowania wydaje się za celowe wskazanie kierunków dalszej współpracy międzynarodowej: (...) współpraca polsko-rosyjska w zakresie korzystania z wód Zalewu Wiślanego”.
Projekt polityki		Krajowy	krajowy (do 2030 r.)	Międzynarodowe	„Gospodarowanie wodami w Polsce musi także uwzględniać uwarunkowania wynikające z umów międzynarodowych

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
wodnej państwa do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016)		Zarząd Gospodarki Wodnej		uwarunkowania gospodarowania wodami Polski	wielo- i dwustronnych, których Polska jest sygnatariuszem, a mianowicie: (...) Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze w Zalewie Wiślanym, podpisanej na Helu dnia 1 września 2009 r. (...)W ostatnich latach ruch transgraniczny między Polską a Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej został ograniczony, co m.in. wykluczyło możliwość swobodnej żeglugi jednostek pływających po rosyjskiej części Zalewu Wiślanego. Obowiązujący reżim prawny regulujący kwestię żeglugi po Zalewie Wiślanym nie odpowiada obecnemu stanowi stosunków gospodarczych oraz potrzebom regionu. W związku z powyższym obie strony podpisały we wrześniu 2009 r. „Umowę o żegludze w Zalewie Wiślanym”. Jej wejście w życie uzależnione jest od dokonania przez stronę rosyjską zmian w prawie wewnętrznym dopuszczających żeglugę statków bander państw trzecich. Niezależnie od ww. umowy, konieczne wydaje się zawarcie z Federacją Rosyjską kompleksowej umowy o współpracy na wodach granicznych, regulującej całokształt stosunków wodnych między Polską a Rosją, dostosowującej stan prawny do zmieniających się potrzeb i warunków zewnętrznych. 21. Przygotowany został program pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, w ramach którego planowana jest budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską co ma się przyczynić do lepszego rozwoju transportu wodnego oraz turystyki i rekreacji nadwodnej we wschodniej oraz północno-wschodniej Polsce. Regiony te będą korzystać z otwarcia Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie, co umożliwi wzrost wodnego transportu towarowego.” W dokumencie tym wskazano również na potrzebę rozważenia możliwości włączenia niektórych polskich dróg wodnych do ich europejskiego systemu.
Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej	zatwierdzenie	Prezydent RP Lech Kaczyński (13 listopada 2007)	krajowy	Interesy narodowe	Wśród ważnych interesów narodowych Polski wymieniono m.in. zagwarantowanie trwałego i zrównoważonego rozwoju cywilizacyjnego oraz gospodarczego kraju oraz stworzenie warunków do wzrostu dobrobytu społeczeństwa.
				Działania umacniające bezpieczeństwo państwa i jego obywateli oraz polepszające warunki rozwoju społeczeństwa	Do działań tych włączono zapewnienie wzrostu dobrobytu społeczeństwa i poprawę jakości życia obywateli.
				Bezpieczeństwo społeczne – praca i polityka społeczna	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 (zmniejszenie bezrobocia, wzrost dochodów).
				Bezpieczeństwo społeczne – aktywne i sprawne społeczeństwo	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 ekonomiczne – infrastruktura transportowa i łączności	Wskazano na 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 będzie też integrowanie polskiej sieci transportowej, z infrastrukturą UE oraz infrastrukturą ogólnoeuropejską.
				Gospodarka morska	„122. Kluczowymi 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. 123. 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. (...)”
				Transport	Podsystemem wykonawczym bezpieczeństwa narodowego wymienionym w omawianym dokumencie jest m.in. 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.”
				Rozwój regionalny	Zwiększenie bezpieczeństwa państwa poprzez zwiększanie konkurencyjności gospodarki regionów, zwiększenie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej kraju poprzez stymulowanie aktywności gospodarczej, zwłaszcza regionów wschodnich
Strategia gospodarki wodnej		Rada Ministrów (13 września)	krajowy (do 2020 r.)	Międzynarodowe uwarunkowania gospodarki wodnej	„27. 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),

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
		2005)			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.”
				Ocena stanu gospodarki wodnej	„41. Zaległości 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.”
Strategia gospodarki wodnej – projekt aktualizacji strategii			krajowy	Międzynarodowe uwarunkowania	„47. 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, obok innych państw, z uwagi na bardzo wysokie koszty inwestycyjne niezbędne dla utworzenia tych dróg wodnych o parametrach i znaczeniu międzynarodowym. Promocja żeglugi śródlądowej, ujęta w programie „NAIADES” – Zintegrowany Europejski Program na Rzecz Rozwoju żeglugi Śródlądowej oraz Dróg Wodnych w Europie, jest zaleceniem Rady Unii Europejskiej, i będzie realizowana przez zintensyfikowane podejmowanie robót inwestycyjnych i utrzymaniowych na polskich śródlądowych drogach wodnych. Działania te realizowane będą przede wszystkim w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Osiągnięcie zamierzonego celu, który ujęty jest w Komunikacie Komisji Europejskiej o programie „NAIADES” może być utrudnione, z uwagi na ograniczone środki finansowe desygnowane na rzecz śródlądowych dróg wodnych i rozwój żeglugi śródlądowej w SPO. (...)Polska podpisała dwustronne umowy o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych z większością państw sąsiadujących. Z powodów niezależnych nie zostały zakończone negocjacje dotyczące umowy z Białorusią, natomiast umowa z Litwą przygotowana jest do zatwierdzenia. Brak jest jedynie umowy z Federacją Rosyjską dotyczącej wód granicznych z Obwodem Kaliningradzkim.”
				Działania inwestycyjne	Modernizacja i rozwój śródlądowych dróg wodnych (w tym również dla celów żeglugi turystycznej) poprzez m.in. modernizację, rozbudowę i budowę turystycznych dróg wodnych.
Strategia Rozwoju Kraju 2020 Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo	uchwała nr 157	Uchwała Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r	krajowy (do 2020 r.)	Cel II.7. Zwiększenie efektywności transportu	„Najważniejszym 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.”
				II.7.2. Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych	„Priorytetem 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 zewnętrznej 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

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
					<i>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.”</i>
Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)0	uchwała nr 6	Rada Ministrów (22 stycznia 2013)	krajowy (do 2030 r.)	Transport wodny śródlądowy	„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	W długookresowej perspektywie rozwojowej polskich dróg wodnych śródlądowych, w etapie do roku 2030 przewiduje się m.in. przystosowanie połączenia wodnego śródlądowego Odra – Wisła – Zalew Wiślaný (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności.
					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.
				Transport morski jako element zintegrowanego systemu transportowego	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.”
					„Zwiększenie znaczenia żeglugi morskiej w łańcuchu dostaw towarowych i przewozach pasażerskich będą wyznaczać następujące kierunki interwencji: (...)promowanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, jako formy transportu preferowanej przez Unię Europejską.”
				Transport intermodalny	Do rozwoju transportu intermodalnego w Polsce powinno się przyczynić m.in.: zwiększenie możliwości rozwoju przewozów towarowych w transporcie wodnym śródlądowym i morskim bliskiego zasięgu.
Strategia rozwoju portów morskich do 2015	uchwała nr 292/2007	Rada Ministrów (13 listopada 2007)	krajowy (do 2015 r.)	Diagnoza obecnego stanu polskich portów morskich	Wskazanie na port morski w Elblągu jako ważniejszy port regionalny.
				Analiza SWOT portów regionalnych	Wśród mocnych stron 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.
				Cel główny i priorytety strategii	„Cel 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”.
Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030		Rada Ministrów (26 października 2013)	krajowy (2020/2030)	Wpływ zmian klimatu na wrażliwe sektory i obszary do roku 2030 - Transport	„Transport 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 z 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.”
				Cel 3. Rozwój transportu	„Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
				w warunkach zmian klimatu	Większości 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: „Przegląd lub stworzenie działań i planów opracowanych na potrzeby utrzymania przejezdności tras komunikacyjnych lub zmiany tras i stosowania zastępczych środków transportowych.”
Program „Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław – do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2015)” zwany „Programem Żuławskim – 2030”			międzywojewódzki (do 2030 r.)	Cele, priorytety i instrumenty realizacji Programu	„1. Poprawa rozpoznania zagrożenia powodziowego i możliwości przeciwdziałania mu, przy wykorzystaniu najlepszych dostępnych technologii i narzędzi, oraz zgodnie z wymaganiami prawodawstwa wspólnotowego i krajowego. Działania: (...) - opracowanie matematycznych modeli prognostycznych umożliwiających predykcję maksymalnych poziomów wód powodziowych, uwzględniających wszystkie zagrożenia powodziowe, ze szczególnym uwzględnieniem ujścia Wisły-Przekop, Gdańskiego Węzła Wodnego i basenu jez. Drużno z rz. Elbląg i Zalewem Wiślanym, - opracowanie wstępnej oceny ryzyka powodziowego, - opracowanie map zagrożenia i ryzyka powodziowego, - opracowanie planów zarządzania ryzykiem powodziowym”
				Instrumenty realizacji Programu	„Warunki korzystania z wód regionu wodnego oraz z wód zlewni powinny zostać w pełni dostosowane celów ekologicznych związanych z ochroną zasobów wodnych w kontekście jakościowym i ilościowym, ale także winny one uwzględniać uwarunkowania wynikające z wymogów ochrony przeciwpowodziowej. Podkreślić należy znaczenie w odniesieniu do Żuław środków z zakresu planowania strategicznego. Jako region położony w dwóch województwach, koncentrujący skutki zjawisk zachodzących w całym dorzeczu Wisły, a także znajdujący się w sąsiedztwie lądowych i morskich granic państwa, posiada on dla Polski znaczenie strategiczne. W miarę możliwości, planowanie przestrzenne w obrębie Żuław powinno odbywać się wspólnie dla całego ich obszaru.”
Program Rewitalizacji Gospodarczej Obszaru Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego	Uchwała nr 674/xxvii/05 w sprawie przystąpienia Samorządu Województwa Pomorskiego do realizacji projektu „Program rewitalizacji gospodarczej obszaru Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego”,	Sejmik Województwa Pomorskiego (3 października 2005)	międzywojewódzki	Potencjał Obszaru Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego	Mocne strony w zakresie Przemysłu i usług „Korzystne warunki do rozwijania wysokokwalifikowanych usług turystycznych.” Mocne strony w zakresie Szlaków wodnych: „Sieć portów, przystani i pomostów cumowniczych wokół Zalewu Wiślanego i Gdańska. Szlaki wodne mają połączenie z ważniejszymi ośrodkami regionu: Gdańsk, Elbląg, Tczew, Malbork, Kaliningrad, Toruń. Szlaki wodne Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego stanowią istotny element europejskich dróg śródlądowych. Transport morsko-rzeczny jest najtańszym środkiem do przewozów towarów ładunków niewymiarowych i masowych. Wysoka akceptacja rozwoju turystyki wodnej przez społeczności i samorządy lokalne. Słabe strony w zakresie Szlaków wodnych: „Degradacja dróg wodnych i szlaków żeglownych. Małe głębokości żeglugowe Wisły Królewieckiej, Tugi, Szarpawy. Zalew Wiślany jest akwenem o trudnych warunkach do żeglugi. Niewystarczające wykorzystanie turystyczne szlaków wodnych. Utrudnienia w żeglowaniu śródlądowych jednostek na wodach morskich (Zalew Wiślany, Martwa Wisła) Słabe wykorzystanie transportu morsko-rzecznego dla przewozów towarowych.”
				Potencjał Obszaru Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego	Szanse w zakresie Szlaków wodnych: „Wykorzystanie żeglugi towarowej jako alternatywnej formy transportu. Możliwości do powstania sprawnego morsko rzeczno sytemu transportowego łączącego porty Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim poprzez rzeki: Nogat, Szarpawę i Wisłę Królewiecką z portami Zatoki Gdańskiej oraz Wisłę z portami nadwiślańskimi, a tym samym z zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych śródlądowych (przez Kanał Bydgoski, Noteć, Wartę, Odrę). Aktywizacja portów położonych nad Zalewem Wiślanym. Odrodzenie się żeglugi śródlądowej i turystycznej w regionie (Gdańsk – Zalew Wiślany, Kwidzyn – Tczew – Gdańsk, Malbork – Zalew Wiślany – Elbląg). Stworzenie sytemu turystyki wodnej.

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
					Wzrost znaczenia żeglugi międzynarodowej. Możliwość przeciwdziałaniu bezrobociu w związku z działalnością gospodarczą związaną z turystyką wodną. Rozwój kąpielisk i kompleksów rekreacyjnych. Możliwość pozyskiwania funduszy strukturalnych UE na rozwój turystyki wodnej.” Zagrożenia w zakresie Szlaków wodnych: „Utrudnienie swobody żeglugowej po Zalewie Wiślanym (część rosyjska).”
				4.1. Bariery w sferze gospodarczej	„Rozwój innych dziedzin gospodarki utrudniony jest ze względu na występowanie barier związanych z: (...) słabym wykorzystywaniem potencjalnie dużych możliwości w zakresie transportu wodnego ze względu na niski poziom techniczny szlaków wodnych,
				Cele, priorytety, działania i poddziałania	„Priorytet 2. Rewitalizacja obszaru Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego Działanie 2.1. Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej (drogi, gazyfikacja, elektryfikacja, telefonizacja, ujęcia wody, wodociągi, kanalizacja, oczyszczalnie ścieków i składowiska odpadów komunalnych). Poddziałania: 2.1.1. Budowa i rozbudowa układu komunikacyjnego (drogi lądowe, szlaki kolejowe i wodne) oraz modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej.”
Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020. Aktualizacja	Monitor Polski poz. nr 641	Rada Ministrów uchwały nr 121 z dnia 11 lipca 2013 r.	międzywojewódzki	Przełamywanie barier związanych z peryferyjnym położeniem	W wizji strategicznej dla Polski Wschodniej zdefiniowano jej realizację poprzez m.in. zwiększenie zewnętrznej dostępności i wewnętrznej spójności makroregionu, w tym głównych funkcjonalnych rynków pracy. „Przełamywanie barier dla impulsów rozwojowych między Polską Centralną i Zachodnią a Wschodnią, związanych z peryferyjnym położeniem, możliwe będzie przede wszystkim poprzez wzmocnienie dostępności transportowej najważniejszych ośrodków miejskich (miast wojewódzkich) makroregionu i dowiązanie ich do krajowej i europejskiej sieci transportowej, przy czym poprawa dostępności transportowej na obszarze Polski Wschodniej powinna być także realizowana poprzez inwestycje zlokalizowane w innych regionach, w tym zwłaszcza w Polsce Centralnej (tzw. powiązania dośrodkowe). Podjęte działania odblokują potencjał związany z napływem kapitału zewnętrznego, w tym zagranicznego, dla którego niska dostępność transportowa stanowiła jedną z istotnych barier rozwojowych przesądzających o niskiej atrakcyjności inwestycyjnej makroregionu.”
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego	Uchwała nr 1004/XXXIX/09	Sejmik Województwa Pomorskiego (26 października 2009)	wojewódzki	Najważniejsze uwarunkowania europejskie dla rozwoju sieci transportowej woj. pomorskiego	przebieg dróg wodnych E-40, E-70; udział woj. pom. w programach i projektach dot. regionów M. Bałtyckiego – promowanie działań w zakresie transportu intermodalnego i żeglugi bałtyckiej
				Wzrost znaczenia Regionu Morza Bałtyckiego w strukturze Europy	Potrzeba przygotowania korytarzy transportowych, udział woj. pom. w programach i projektach dot. regionów M. Bałtyckiego – promowanie działań w zakresie transportu intermodalnego i żeglugi bałtyckiej
				Międzywojewódzkie uwarunkowania rozwoju przestrzennego - Problemy wymagające rozwiązania wspólnie z województwami sąsiednimi	W zakresie systemu transportowego wskazano na potrzebę uwzględnienia budowy przekopu Mierzei Wiślanej, jednak przedsięwzięcie to jest uzależnione od ocen środowiskowych i ekonomicznych
				Uwarunkowania wewnętrzne zagospodarowania przestrzennego - Stan funkcjonalno-techniczny infrastruktury transportowej	Poprawa warunków żeglugi pomiędzy Elblągiem i portami Zalewu Wiślanego, a wodami Zatoki Gdańskiej poprzez realizację projekt budowy przekopu przez Mierzeję Wiślaną
				Obszary problemowe – Zalew Wiślany	Wskazano na problem polegający na ograniczonych możliwościach żeglugi po Zalewie Wiślanym oraz dostępności do portów Zalewu. Powodem takiej sytuacji są: małe głębokości i zamulenie Zalewu; „ ograniczona dostępność śródlądowych dróg wodnych (m.in. nieodpowiednie parametry przepraw mostowych); - trudności w korzystaniu z Cieśniny Piławskiej jako toru wodnego umożliwiającego połączenie polskich portów Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim (brak polsko-rosyjskich unormowań prawnych); decyzja o budowie przekopu przez Mierzeję Wiślaną– kontrowersyjna przy braku do końca rozpoznanych skutków ekologicznych i wysokich kosztach przedsięwzięcia, nieproporcjonalnych do korzyści, dotyczących głównie portu w Elblągu;”
				Kierunki	W celu prowadzenia żeglugi wodnej wskazano na potrzebę pogłębienia torów wodnych na Zalewie

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
				zagospodarowania przestrzennego służące poprawie dostępności wewnątrz województwa	Wiślanym oraz rozbudowa lub modernizacja małych portów morskich i poprawa powiązań tych portów oraz portu w Elblągu poprzez budowę przekopu przez Mierzeję Wiślaną (warunkowany wynikami analiz technicznych i środowiskowych)
				Rozwój systemu transportowego aglomeracji – kierunki zagospodarowania przestrzennego	Wskazano na potrzebę rozwoju infrastruktury transportu wodnego o funkcjach turystycznych i rekreacyjnych m.in. poprzez rozbudowę małych portów morskich Półwyspu Helskiego i Zalewu Wiślanego oraz powiązanie tych portów liniami żeglugi przybrzeżnej z portami i przystaniami w Gdańsku, Sopocie i Gdyni
				Lista projektów indywidualnych z listy rezerwowej dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko	Przebudowa wejścia do portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego
				Programy Samorządu Województwa Pomorskiego	Realizacji ponadlokalnych celów publicznych m.in. poprzez program rozwoju dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska Międzynarodowa Droga Wodna E-70
				Transport	Rewitalizacja śródlądowych dróg wodnych. W roku 2008 podpisano międzywojewódzkie porozumienie w sprawie współpracy na rzecz rewitalizacji i aktywizacji gospodarczej Międzynarodowej Drogi wodnej E70.
Strategia rozwoju społeczno - gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025	uchwała nr XXVIII/553/13	Sejmik Województwa Warmińsko – Mazurskiego (25 czerwca 2013 r.)	wojewódzki	Cel strategiczny 3. Wzrost liczby i jakości powiązań sieciowych	<i>„Intensyfikacja współpracy międzyregionalnej (...)</i> Współpraca z regionami bałtyckimi, w szczególności w zakresie: (...)usprawnienia kluczowych międzyregionalnych powiązań transportowych (w tym wspieranie rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, śródlądowej oraz wspieranie rozwoju małych portów); poprawy dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego (w tym usunięcie wszystkich barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie); (...) poprawy stanu wód Morza Bałtyckiego (zwłaszcza Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego); (...) tworzenia sieciowych ponadregionalnych produktów turystycznych (głównie w oparciu o: międzynarodową drogę wodną: E-70, z uwzględnieniem Żuław i Zalewu Wiślanego, jako kierunku turystycznego o rosnącym znaczeniu); (...) Współpraca z obwodem kaliningradzkim FR, który jest dla Warmii i Mazur ważnym i naturalnym, z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo, partnerem międzynarodowym. (...) współpraca w strefie przygranicznej (z zakresu infrastruktury technicznej i społecznej), m.in. w obszarze transgranicznym, kreowanie międzynarodowych produktów turystycznych oraz powiązań transportowych, szczególnie w oparciu o potencjał Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego...”
				Cel strategiczny 4. Nowoczesna infrastruktura rozwoju	<i>„Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności (...)</i> Komunikacja i transport wodny, poprzez modernizację szlaków wodnych i rozbudowę już istniejących ze szczególnym uwzględnieniem Wielkich Jezior Mazurskich, dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślany i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani w całym regionie, umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej. ”

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020	uchwała nr 604/XXVI/08	uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego (29 września 2008 r.)	wojewódzki (do 2020 r.)	Cele strategiczne rozwoju transportu województwa pomorskiego	Cel I: poprawa dostępności transportowej „Celem jest poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej regionu pomorskiego, zwłaszcza TOM oraz ośrodków osadniczych i turystycznych, portów morskich i lotniczych, jak i zapewnienie wszystkim mieszkańcom województwa (w tym również niepełnosprawnym) dostępu do możliwie szerokiego obszaru ich aktywności (pracy, edukacji, zdrowia, kultury, zakupów, rekreacji). Realizacja tego celu ukierunkowana jest na podwyższenie poziomu życia mieszkańców regionu oraz usuwanie barier rozwojowych jego gospodarki.” Cel IV: Integracja systemu transportu „Celem jest integracja systemu transportu województwa pomorskiego w skalach: regionalnej, metropolitalnej, łącznie z promocją zrównoważonego rozwoju systemu transportu oraz realizacją transportowych potrzeb społecznych. Integracja transportu dokonywana będzie na poziomie: integracji podsystemów transportowych oraz integracji pomiędzy planami transportowymi a planowaniem zagospodarowania przestrzennego. Powinna ona zapewnić możliwość dokonania racjonalnego wyboru drogi i środka transportu z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych i wymagań rozwoju zrównoważonego i w ten sposób przyczynić się do podniesienia efektywności systemu transportu oraz do wspierania regionalnego biznesu i wzrostu gospodarczego.”
				Rozwój transportu wodnego śródlądowego i turystyki żeglarskiej	„Zapewnienie dostępności, w tym portu w Elblągu i Zalewu Wiślanego dla statków morskich wymaga podjęcia prac analitycznych i ocen (w tym w szczególności związanych z systemem NATURA 2000) w celu przygotowania ewentualnej decyzji o budowie kanału przecinającego Mierzeje Wiślaną. Powstanie tego kanału zwiększy nie tylko atrakcyjność transportową dróg wodnych prowadzących do portów Zalewu Wiślanego, zwłaszcza Elbląga i stworzy możliwość eksploatacji statków morsko-rzecznych, ale także przyczyni się do zwiększenia ruchu jachtowego i dalszej aktywizacji żeglarskiej turystyki krajowej, jak i zagranicznej na Zalewie Wiślanym.”
Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego woj. warmińsko – mazurskiego do roku 2020	Uchwała nr XXXIV/474/05	Sejmik Województwa Warmińsko – Mazurskiego (31 sierpnia 2005)	wojewódzki (do 2020 r.)	Słaba dostępność komunikacyjna województwa	Wśród problemów województwa warmińsko – mazurskiego w zakresie infrastruktury wskazano na słabą dostępność komunikacyjną województwa wynikającą m.in. z braku bezpośredniego dostępu do morza.
				Cele operacyjne priorytetu: nowoczesne sieci - Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności	Wśród planowanych działań mających się przyczynić do realizacji celu wskazano na rozwój komunikacji wodnej poprzez stałą dbałość o tor wodny przez Zalew Wiślany i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani, umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego, od strony granicy państwa, jednostkom innych bander niż polska i rosyjska.
Strategia rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego	uchwała nr XLIII/831/10	Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego (28 września 2010)	wojewódzki (do 2020 r.)	Analiza SWOT	Wśród zagrożeń dla rozwoju produktu turystycznego wskazano m.in. słabą dostępność komunikacyjną województwa.
				Rozwój produktów podstawowych: Turystyka aktywna – żeglarstwo	Rozwój infrastruktury poprzez budowę i rozwój marin i miejsc postojowych z odpowiednim wyposażeniem
Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020	Uchwała nr 458/XXII/12	Sejmik Województwa Pomorskiego (24 września 2012)	wojewódzki (do 2020 r.)	Cel strategiczny 3. Atrakcyjna przestrzeń - Cel operacyjny 3.1. Sprawny system transportowy	Realizacja celu powinna zostać osiągnięta m.in. poprzez poprawę dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego (również należy przez to rozumieć podjęcie działań w celu usunięcia wszystkich barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na Zalewie Wiślanym).
Województwo warmińsko-mazurskie plan zagospodarowania przestrzennego	Uchwała nr XXXIII/505/02	Sejmik Województwa Warmińsko – Mazurskiego (12 lutego 2002)	wojewódzki	Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej i technicznej - Infrastruktura transportowa	Morskie drogi wewnętrzne: wskazano na potrzebę powiązania Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską, a jako jedną z opcji wymieniono projektowany kanał przez Mierzeję Wiślaną (na terenie województwa pomorskiego).
				Wspólne problemy i kierunki działań z województwem pomorskim	Doprowadzenie do pełnego otwarcia akwenu Zalewu dla żeglugi morskiej.
Elbląg 2012 Sytuacja społeczno-gospodarcza Elbląga – raport diagnostyczny			lokalny	Ekspertyza dotycząca województwa warmińsko-mazurskiego w kontekście strategii społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020	Potrzeba współpracy z województwem pomorskim w zakresie „racjonalnego wykorzystania walorów Zalewu Wiślanego i otaczających go obszarów do rozwoju turystyki przy jednoczesnej ochronie jego ekosystemu wodnego ; doprowadzenie do pełnego otwarcia akwenu Zalewu dla żeglugi morskiej. Wspólne rozwijanie zaplecza lądowego (portowego) dla powiązań wodnych obu brzegów Zalewu”
				Port morski w Elblągu	W opracowaniu wskazano na trudności w rozwoju portu morskiego w Elblągu, które wynikają z uzależnienia

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
					od stosunków na szczeblu centralnym między Rzeczypospolitą Polską, a Federacją Rosyjską.
Lokalna Strategia Rozwoju dla gmin powiatu nowodworskiego Nowy Dwór Gdański, Krynica Morska Sztutowo, Stegna i Ostaszewo na lata 2009-2015			lokalny (do 2015 r.)	Zwiększenie adaptacyjności i kompetencji w zakresie usług wykorzystujących potencjał kulturowy, przyrodniczy i geograficzny	Przedsięwzięcie pn. „Wokół rzek, kanałów i szlaków morskich” obejmuje swoim zakresem m.in. budowę lub odbudowę szlaków wodnych.
Pismo Prezydenta Miasta Elbląga dot. konsultacji KPZK 2030	SF.MCh.0717-43/2011	Prezydent Miasta Elbląg (2 marca 2013)	lokalny	dot. konsultacji KPZK 2030	Wnioskowane zmiany do KPZK 2030: „uznanie Miasta Elbląga za miasto o znaczeniu regionalnym i włączenie go do formuły metropolii sieciowej”, - korekta zapisu dot. pozycji Portu Morskiego w Elblągu mająca na celu wzmocnienie jego pozycji w konsultowanym dokumencie, wpisanie zadania pn. „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną”.
Prognoza i strategia rozwoju portu morskiego w Elblągu			lokalny	warianty	„Połączenie Elbląga z morzem przez budowę kanału żeglugowego wpisane jest w dokumencie „Prognoza i strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu” (1997 r.) opracowanym w ramach „Koncepcji zagospodarowania przestrzennego portu. W „Prognozie ...” (1997) uwzględniono dwa warianty: - pesymistyczny oparty na założeniu ograniczonej łączności Zalewu z Morzem Bałtyckim, zbliżonej do obecnej; - optymistyczny oparty na założeniu uzyskania stałej i niezawodnej drogi łączącej Zalew Wiślaną z Morzem Bałtyckim. Warunkiem nie tylko rozbudowy, ale i wykorzystania aktualnego potencjału, jest jednak otwarcie swobodnego wyjścia na morze, co umożliwić ma Kanał Żeglugowy wraz z pogłębionym torem wodnym będące przedmiotem projektu.” (Przewoźniak i in. 2012)
Strategia Rozwoju Elbląga 2020+ Projekt			lokalny	Uwarunkowania wewnętrzne – Przestrzeń	W Strategii, wśród uwarunkowań wewnętrznych Elbląga wskazano, że lokalizacja portu morskiego stwarza możliwości rozwoju gospodarczego, ale nie są one w pełni wykorzystywane. Zauważono, że „Rozwój portu morskiego w Elblągu jest niestety uzależniony od stosunków międzypaństwowych z Federacją Rosyjską. Zwiększanie liczby przewozów pasażerskich ogranicza m.in. nieuwzględnienie morskich przejść granicznych w umowie o małym ruchu granicznym. Problemem są także inne niż portowe elementy infrastrukturalne, np. most w Nowakowie, który znacząco utrudnia sprawne wpływanie i wypływanie do i z portu. Ponadto na potencjał żeglugowy portu wpływa sezonowość ruchu na Zalewie Wiślanym, wynikająca z jego zamarzania.”
				Analiza SWOT	W analizie SWOT wśród mocnych stron Elbląga wskazano na „ukierunkowanie na rozwój komunikacji, w tym drogowej i żeglugi; (...) istnienie portu morskiego o dużym potencjale rozwojowym, który spełnia również funkcje w zakresie wodnego transportu śródlądowego;”. W Strategii zauważono, że szansą dla rozwoju Elbląga byłaby „poprawa dostępności Zalewu Wiślanego i Morza Bałtyckiego, przystosowanie Zalewu do potrzeb transportu śródlądowego (w tym usunięcie barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi);”. Zidentyfikowanym zagrożeniami dla rozwoju Elbląga są „brak spójnej polityki państwa w zakresie żeglugi śródlądowej; zależność dostępu do Morza Bałtyckiego oraz obwodu kaliningradzkiego od stosunków międzypaństwowych z Federacją Rosyjską”.
				Cel strategiczny 3. Nowoczesna infrastruktura, oparta o innowacje - Zwiększenie dostępności komunikacyjnej	„(...) zwiększenie roli transportu wodnego, głównie poprzez wykorzystanie waloru położenia miasta przy akwenach wodnych oraz poprzez wykorzystanie istniejącej bazy Portu Morskiego w Elblągu, jak i pozostałej infrastruktury; likwidacja bariery nawigacyjnej portu morskiego poprzez budowę trasy północnej i rozbiórkę mostu w Nowakowie.”
				Cel strategiczny 4. Integracja Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego - Współpraca ponadregionalna	„(...) rozwój infrastruktury usprawniającej współpracę ponadregionalną – w szczególności dotyczy to komunikacji drogowej (dróg ekspresowych S7 i S22, połączenia z A1), komunikacji i transportu wodnego (rozwój portu w Elblągu, poprawa dostępności do portu od strony lądu i wody, zniesienie barier nawigacyjnych, pogłębienie torów wodnych, przebudowa dróg i mostów) , transportu kolejowego (linie kolejowe E-65 i 204) szlaków rowerowych (sieć szlaków o znaczeniu ponadregionalnym, Trasa Rowerowa Polski Wschodniej) oraz infrastruktury granicznej (rozbudowa morskiego przejścia granicznego i budowa terminalu masowego dla odpraw statków handlowych w Elblągu, włączenie morskich przejść granicznych w MRG, rozwój turystyki wodnej, poszerzenie zakresu kontroli w ramach wymiany handlowej) ”
				Priorytetowe przedsięwzięcia strategiczne	Realizacja celu strategicznego jakim jest „Zwiększenie dostępności komunikacyjnej” będzie realizowana m.in. poprzez zwiększenie roli transportu wodnego. Wśród działań priorytetowych realizowanych w tym zakresie wymieniono m.in.: budowę bocznicy kolejowej i terminalu nr 2 w porcie morskim w Elblągu, budowę nowego nadbrzeża przy ul. Radomskiej wraz z przedłużeniem terminala składowo-przeładunkowego, budowę obrotnicy

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
					dla statków na rzece Elbląg.
Strategia rozwoju Gmin Nadzalewowych do roku 2015	Uchwała nr X/45/00	Zgromadzenia Komunalnego Związku Gmin Nadzalewowych w Elblągu (17 listopada 2000)	lokalny (do 2015 r.)	Cel strategiczny: Zaistnieje kompleksowo rozwiniętego systemu transportowego obszaru, powiązanego z układem międzynarodowym, krajowym i regionalnym oraz dostosowany do potrzeb obsługi gospodarki lokalnej.	Aby zrealizować ten cel Autorzy Strategii wskazali na potrzebę zrealizowania zadania polegającego na budowie kanału przez Mierzeję Wiślaną (łączącego drogi wodne Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim).
				Dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna, w tym dla ekoturystyki i agroturystyki, w oparciu o zasoby i potencjały przyrodnicze, kulturowe, krajobrazowe i krajoznawcze znaczenia krajowego i międzynarodowego	Dla zrealizowania tego celu wskazano na szereg zadań, które powinny być wykonane. Należy do nich m.in. „przystosowanie sieci portów, stanic i przystani żeglarskich na Zalewie Wiślanym dla zróżnicowanych wymagań turystów krajowych i zagranicznych”.
Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Frombork na lata 2008-2015	uchwała nr XVIII/107/08	(27 marca 2008 r.)	lokalny (do 2015 r.)	SWOT - Mocne zewnętrzne strony gminy	„Położenie nad Zalewem Wiślanym umożliwiające rozwój różnorodnych funkcji portowych we Fromborku z możliwością połączeń śródlądowych do Gdańska, do Kanału Elbląskiego i do Niemiec oraz połączeń morskich z portami tego akwenu w Polsce i Rosji z wyjściem na wody Morza Bałtyckiego (poprzez cieśninę Pilawską w Bałtyjsku lub poprzez planowany przekop Mierzei Wiślanej)”
				SWOT – Słabe zewnętrzne strony gminy	„Negatywne skutki nieszczelności granicy z Obwodem Kaliningradzkim oraz rozwijające się nielegalne formy handlu w strefie przygranicznej. Z drugiej strony brak funkcjonowania stałych połączeń drogą wodną do Bałtyjska i Kaliningradu.”
				Cel V – rozwój portu we Fromborku	Realizacja tego celu poprzez: „(...)promowanie realizacji portu jachtowego i mariny, przygotowanie warunków korzystnych dla rozwoju portu pasażerskiego i handlowego”
Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych do roku 2020	uchwałą nr II/16/2007	Zgromadzenia Komunalnego Związku Gmin Nadzalewowych w Elblągu (18 grudnia 2007 r.)	lokalny	Wzmocnienie konkurencyjności produktów turystycznych obszaru Gmin Nadzalewowych	„Cel 1. Wzmocnienie konkurencyjności portów i przystani nadzalewowych oraz śródlądowych. Działania: 1. Budowa nowych i modernizacja istniejących portów, przystani i marin wraz z niezbędną infrastrukturą 2. Wykorzystanie portów do celów gospodarczych. 3. Wzbogacanie portowej oferty turystycznej.” Działanie 1 będzie realizowane poprzez m.in. modernizację i rozbudowę portu morskiego w Elblągu,. Działanie 2 będzie realizowane poprzez m.in. budowę nadbrzeży portowych do przeładunków towarowych oraz konkurencyjność ofert przewozowych (czas, cena); stworzenie multimedialnego transportu poprzez wiązanie przewozów drogą wodną z przewozami kolejowymi i samochodowymi.
				Dostępność komunikacyjna	„Cel 1 Dobre wykorzystanie wód morskich i śródlądowych dla międzynarodowego i krajowego transportu wodnego. Działania: 1. Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. 2. Modernizacja istniejących i budowa nowych dróg wodnych na akwenie Zalewu Wiślanego. 3. Modernizacja dróg wodnych śródlądowych przez ich pogłębienie i likwidację przeszkód na drodze wodnej. 4. Budowa przepraw łączących oba brzegi Zalewu Wiślanego (Mierzei Wiślanej i Wysoczyzny Elbląskiej) takich jak połączenia promowe, kolejka linowa, żegluga pasażerska.” Działanie 1 będzie realizowane poprzez: budowę kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną; wykonanie torów wodnych na zalewie dostosowanych do parametrów wymaganych dla jednostek wpływających do portu w Elblągu i portów na Zalewie Wiślanym; budowę przystani od strony Zatoki Gdańskiej, mariny i plaży od strony Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich. Działanie 2 będzie realizowane poprzez: pogłębianie toru wodnego przez Zalew Wiślany w kierunku Bałtyjska, Kaliningradu i innych portów Kalinigradzkiego Zaliwu; budowę toru wodnego ze Skowronek na zalew (od kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną do portu w Elblągu i portów nadzalewowych).
Strategia Rozwoju Powiatu Elbląskiego na lata 2007 - 2015	Uchwała nr IX/93/07	Rada Powiatu w Elblągu (28 września 2007)	lokalny (do 2015 r.)	Analiza SWOT – szanse	Jako szanse dla rozwoju Powiatu Elbląskiego wskazano inwestycję polegającą na budowie kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.
Strategia rozwoju społeczno-			lokalny (do 2015 r.)	Analiza SWOT - szanse	„(...) budowa kanału żeglarskiego przez Mierzeję Wiślaną”
				Wyniki debaty	„Wymień wszystkie przedsięwzięcia inwestycyjne, jakie należy przeprowadzić w Gminie Sztutowo w okresie

Nazwa dokumentu	Nr uchwały	Organ/data uchwalenia	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki / wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
gospodarczego gminy Sztutowo 2002 – 2015					realizacji strategii – nakłady powyżej 100 000 złotych. (...)budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję.”
Strategia zrównoważonego rozwoju miasta i gminy Tolkmicko 2005 – 2015	Uchwała nr XXXI/193/05	Rada Miejska w Tolkmicku (20 lipca 2005 r.)	lokalny (do 2015 r.)	Strefa gospodarcza – cel główny: Rozwój gospodarczy	Wykorzystanie nadzalewowego i przygranicznego położenia gminy poprzez realizację następujących zadań: • Rozwój usług turystycznych w oparciu o wody Zalewu Wiślanego • Aktywizacja produkcji i handlu na potrzeby wymiany przygranicznej • Budowa przyczółka do przeprawy promowej • Utworzenie przejścia granicznego w porcie Tolkmicko
				Strefa społeczna – Poprawa jakości życia mieszkańców gminy	Bogata oferta turystyczna, kulturalna i sportowa z zachowaniem lokalnych tradycji zapewniona m.in. poprzez rozwój i promocja turystyki w rejonie Zalewu Wiślanego – w tym utworzenie plaż i kąpielisk nad Zalewem Wiślanym, zwiększenie ilości gospodarstw agroturystycznych.

Tabela 65 Dokumenty strategiczne dla których sporządzono Prognozy oddziaływania na środowisko tworzące odniesienia dla oddziaływań powodowanych wdrożeniem Programu

Nazwa dokumentu	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki/ wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030	krajowy	Kierunek działań 3.2 – zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu	„Obecnie w Polsce obserwuje się wzrost nakładów na szlaki komunikacyjne w wyniku wykorzystania funduszy UE. W mijającym okresie planowania były one przeznaczane głównie na rozwój dróg jezdnych, w tym rozbudowę sieci autostrad i dróg ekspresowych. Wykorzystanie linii kolejowych, zwłaszcza dla przewozów pasażerskich, zmniejszało się. W myśl polityki UE w kolejnych latach promowany ma być jednak transport zbiorowy, a głównie kolejowy, jako najmniej emisyjny. Odpowiednie zarządzanie szlakami komunikacyjnymi, bez odniesienia do ich gęstości i stanu, to działanie kluczowe dla zarządzania kryzysowego w sytuacjach ekstremalnych zdarzeń meteorologicznych i hydrologicznych (przykładowo informacja o zagrożeniu powodziowym mostów drogowych i kolejowych). Usprawnienie zarządzania możliwe jest przez zintegrowanie systemu monitoringowego i unowocześnieniu infrastruktury służącej zarządzaniu, w tym informatyzacji i tworzeniu baz danych.”
		Możliwe warianty alternatywnych dla kierunków działania 3.1 i 3.2	„Działania dążące do optymalizacji logistyki, m.in. poprzez zastosowanie systemu multimodalnego. Działania zmierzające do zwiększenia wydajności energetycznej pojazdów i zastosowania w nich jako źródła energii alternatywnych, niskoemisyjnych źródeł”
			„Marginalne znaczenie w systemie transportowym ma żegluga śródlądowa , która w 2009 roku stanowiła zaledwie 0,5% ogólnej wielkości pracy przewozowej ładunków. Wynika to między innymi ze złego stanu technicznego dróg wodnych oraz małej retencji zbiornikowej koniecznej do regulowania przepływów wody w rzekach. Biorąc pod uwagę niski stan krajowej infrastruktury transportowej oraz jej narażenia na negatywne czynniki związane z zmianami klimatycznymi (ekstremalne zjawiska pogodowe) należy zauważyć, że wdrożenie w tym zakresie działań SPA 2020 wydaje się być priorytetowe.”
Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii Rozwoju Kraju 2020	krajowy	Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów	„Być może określenie miar struktury przewozów transportowych na obecnym etapie analiz jest niemożliwe i należy zadowolić się jedynie generalnym stwierdzeniem o niekorzystnej strukturze przewozów z nadmiernym udziałem transportu samochodowego, który należy ograniczać na rzecz bardziej „ekologicznych” mediów transportowych (transport szynowy, wodny). Warto by tą obecnie niekorzystną (także z ekologicznego punktu widzenia) strukturę przewozów transportowych ująć – jako słabą stronę (uwarunkowań endogenicznych) – w analizie SWOT, obok braku zintegrowanych systemów transportu publicznego i „innych” mankamentów krajowego systemu transportowego. W omawianym obszarze strategii określono następujące główne cele i kierunki: • stworzenie spójnej oraz wydajnej sieci autostrad i dróg ekspresowych umożliwiających sprawny przepływ osób i towarów, • zwiększenie nośności dróg krajowych oraz poprawa stanu ich utrzymania, • wyprowadzenie ruchu krajowego z obszarów miejskich (czyli budowa obwodnic), • podniesienie jakości transportu kolejowego, • wspieranie inwestycji w infrastrukturze transportu intermodalnego. Realizacja powyższych kierunków strategicznych przyczynić się ma do uatrakcyjnienia inwestycyjnego Polski a tym samym wzrostu aktywności gospodarczych (obecnie infrastruktura transportowa stanowi najpoważniejszą barierę dla rozwoju gospodarczego). Z oczywistych względów mamy tu – oprócz pożądanых zmian jakościowych – także wyraźny rozwój ilościowy, tj. wzrost zarówno zainwestowania, jak i ruchu komunikacyjnego. Wzrost przewozów transportowych będzie bowiem synergiczny ze wzrostem aktywności gospodarczych.”
		Zapewnienie powiązań komunikacyjnych w ramach sieci TEN-T	„ Tworzenie sieci TEN-T ma na celu zapewnienie efektywnych powiązań transportowych w skali Unii. Pozwoli też na lepsze wykorzystanie atutu położenia geograficznego Polski dla rozwoju transportu tranzytowego, co może być istotnym czynnikiem dla gospodarczej aktywizacji. Na omawianą sieć składają się różne formy transportu, w tym lotnictwo (porty lotnicze) oraz żegluga morska. Wzrost ruchu tranzytowego będzie niewątpliwie skutkował wzrostem presji na środowisko, co wykazano w analitycznej macierzy; ocena oddziaływania TEN-T wg większości kryteriów jest ujemna. Warto jednak podkreślić wyraźne preferencje jakie w NSRO nadano infrastrukturze kolejowej (dla usprawnienia ruchu tranzytowego przez Polskę), a w szczególności rozbudowie i modernizacji infrastruktury żeglugi morskiej. Transport morski wskazano jako alternatywę dla transportu drogowego, a nawet kolejowego. Mniej korzystny dla środowiska będzie natomiast wzrost udziału transportu lotniczego, który również został w NSRO wskazany jako ważny element sieci TEN-T. ”
Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	krajowy	Powiązania KPZK z innymi dokumentami strategicznymi	„Cele 1,2,3 KPZK są generalnie zgodne z założeniami Białej Księgi. Dokument Białej Księgi nie przedstawia wprost preferencji w stosunku do określonych form transportu jednakże, mimo, że jako pierwsze omawia konieczność poprawy stanu dróg i transportu kołowego, to z jego dalszej struktury i omawianych zagadnień można wywnioskować, że największy nacisk powinien być położony na zwiększenie bezpieczeństwa, rozwój sieci kolejowych, zwiększenie udziału kolei oraz transportu wodnego, jako najbardziej przyjaznego środowisku, ale i uzasadnionemu ekonomicznie. Dokument kładzie także nacisk na eliminowanie wąskich gardeł transportowych szczególnie w rejonach przygranicznych do jest także zgodne z założeniami KPZK. KPZK wpisuje się w realizację białej księgi transportowej UE”
		Powiązania KPZK z innymi dokumentami strategicznymi	„Strategia Gospodarki Wodnej (aktualizacja strategii listopad 2006) (...)Powiązanie programu z celem 4 KPZK w zakresie utrzymania i rozbudowy śródlądowych dróg wodnych.”
		Powiązania KPZK z innymi dokumentami strategicznymi	„Polityka Transportowa Państwa na lata 2007–2025 Ogólnie zachowana jest spójność pomiędzy Polityka a KPZK w zakresie rozwoju energooszczędnych i mniej uciążliwych dla środowiska gałęzi i form transportu, w tym: szynowego, morskiego i wodnego śródlądowego. Wspólnym postulatem jest równiepoprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitarnych i regionach, rozwój systemów intermodalnych oraz usług lotniczych.(...)”

Nazwa dokumentu	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki/ wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
		Stan środowiska Polski – powietrze atmosferyczne	„Za najważniejsze wyzwania ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem powietrza, których możliwość rozwiązania, w pewnym zakresie, zależy od polityki zagospodarowania przestrzennego, a więc kierunków i sposobów realizacji celów KPZK uznać należy: podnoszenie konkurencyjności oraz zwiększenie udziału energooszczędnych i mniej obciążających środowisko gałęzi i form transportu, takich jak kolej, transport morski oraz wodny śródlądowy, transport intermodalny; (...)”
		Kierunek 5. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych	„Opis działań Działania inwestycyjne: - Modernizacja sieci kolejowej i budowa kolei dużych prędkości, w tym szybkich kolei towarowych; - Wspieranie systemów intermodalnych dla transportu kombinowanego; - Budowa „ślepych” odgałęzień dróg ruchu bezkolizyjnego do obszarów przyrodniczo cennych; - Modernizacja dróg wodnych. Zakłada się modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz połączenie dorzecza Odry przez Bydgoszcz do Gdańska oraz rozwój dróg wodnych i niezbędnej infrastruktury do celów turystycznych. Działania organizacyjne: Zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych, uwzględnione w zintegrowanym planowaniu przestrzennym kraju i jego regionów. Ocena skutków działań Ocenia się, że działania te będą wzmacniać propagowanie zrównoważonego transportu i sprzyjać ograniczeniu negatywnego oddziaływania na stan jakości powietrza atmosferycznego, czemu sprzyjać będą działania modernizacyjne kolei. Wspieranie systemów intermodalnych dla transportu kombinowanego będzie także sprzyjać zmianie środków transportu na bardziej ekologiczne. Propagowanie konieczności zmniejszenia kosztów środowiskowych transportu może mieć pozytywny wpływ na świadomość ekologiczna, jednak nie powinno ono występować w kontekście budowy kolei dużych szybkości czy wspierania rozbudowy dróg wodnych.”
Prognoza oddziaływania na środowisko projektu programu wodno-środowiskowego kraju	krajowy	Priorytet 3. Zrównoważone wykorzystanie materiałów, wody i energii	Wśród zadań wskazano m.in. na potrzebę „tworzenia warunków do szerokiego korzystania z wód (rekreacja, energetyka, żegluga) przy niepogarszaniu ich jakości, modernizacja i rozwój śródlądowych dróg wodnych”.
Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu polityki wodnej Państwa do roku 2030 z uwzględnieniem etapu 2016	krajowy	Umowy dwustronne	„ Federacja Rosyjska – Obwód Kaliningradzki Współpraca w zakresie gospodarowania wodami granicznymi z Federacją Rosyjską realizowana jest na mocy Porozumienia między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o gospodarce wodnej na wodach granicznych zawartego w Warszawie 17 lipca 1964 r. Należy przy tym podkreślić, że brak jest uzgodnień w zakresie ważności sukcesji wspomnianego porozumienia.”
		Biała Księga UE - Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.	„ Wśród priorytetów wskazanych w Białej Księdze zapisano „Przesunięcie równowagi pomiędzy rodzajami transportu”. W ramach realizacji tego priorytetu państwa członkowskie będą dążyć do zmniejszenia nierówności w rynkowej konkurencji między gałęziami transportu, powstającej wskutek różnego obciążenia poszczególnych gałęzi, tworzonymi przez nie kosztami infrastruktury i kosztami zewnętrznymi (kosztami zatłoczenia, wypadków, zanieczyszczenia powietrza i hałasu). W zakresie transportu morskiego i śródlądowego główne cele obejmują rozwój infrastruktury, uproszczenie regulacji i obsługi administracyjno-prawnej armatorów zmianę ustawodawstwa w celu budowania tak zwanych „autostrad morskich”. Wśród problemów, jakie Biała Księga wymienia w kontekście śródlądowego i morskiego transportu wodnego należy wymienić: niezadawalający stan infrastruktury, powstawanie tak zwanych „wąskich gardeł”, niewłaściwe projektowanie i realizację mostów, śluz itp. Realizacja działań związanych z rozwojem transportu morskiego winna być skorelowana z działaniami podejmowanymi w zakresie utrzymania transportu śródlądowego, szczególnie w kontekście wykorzystania szlaków wodnych na cele turystyki i rekreacji.

Nazwa dokumentu	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki/ wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025	wojewódzki		„Oddziaływania w ramach modernizacji szlaków wodnych i rozbudowy już istniejących, ze szczególnym uwzględnieniem Wielkich Jezior Mazurskich, dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślaný i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani w całym regionie, umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej, znalazły już swoje odzwierciedlenie w licznych raportach wykonywanych w ubiegłych latach w związku z realizacją inwestycji w tym zakresie. Do głównych potencjalnie niekorzystnych oddziaływań na środowisko, wskazywanych m. in. w Prognozie wpływu na środowisko projektu Pętli Żuławskiej – rozwój turystyki wodnej należą: straty przyrodnicze, towarzyszące w sposób nieunikniony budowie i rozbudowie portów i innych obiektów infrastruktury turystycznej oraz wzrost uciążliwości akustycznych spowodowanych eksploatacją szlaków w sezonie wiosenno-letnim. Potencjalnym zagrożeniem dla stanu czystości wód powierzchniowych mogą być awaryjne rozlewy paliwa. Przede wszystkim jednak inwestycje te lokalizowane są na obszarach Natura 2000, co dodatkowo wprowadza konieczność realizacji samych prac jak i późniejszego użytkowania powstałej infrastruktury w sposób zgodny z zaleceniami dotyczącymi ochrony środowiska dla poszczególnych obszarów.”
		Cele i kierunki działań zawarte w proponowanej aktualizacji strategii	„(...)Przełamywanie luki transportowej Polski Północnej dla usprawnienia kluczowych powiązań transportowych między województwami nadmorskimi oraz dla poprawy ich spójności wewnętrznej (Korytarz Bałtyk-Adriatyk, w tym Via/Rail Baltica, Korytarz Północny/Nadmorski); Usprawnienia kluczowych międzyregionalnych powiązań transportowych (w tym wspieranie rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, śródlądowej oraz wspieranie rozwoju małych portów); Poprawa dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego (w tym usunięcie wszystkich barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie); (...)Tworzenie silnego wizerunku i marki turystycznej Regionu Morza Bałtyckiego (m.in. w ramach Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego); tworzenia sieciowych ponadregionalnych produktów turystycznych (głównie w oparciu o: międzynarodową drogę wodną: E-70, z uwzględnieniem Żuław i Zalewu Wiślanego, jako destynacji turystycznej o rosnącym znaczeniu); (...)Wsparcie inicjatyw proeksportowych, działania na rzecz poprawy czystości wód Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego, współrealizacja przedsięwzięć kulturalnych, współpraca w strefie przygranicznej (z zakresu infrastruktury technicznej i społecznej), m.in. w obszarze transgranicznym, kreowanie międzynarodowych produktów turystycznych oraz powiązań transportowych, szczególnie w oparciu o potencjał Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego...; (...)Modernizacja szlaków wodnych i rozbudowa już istniejących ze szczególnym uwzględnieniem Wielkich Jezior Mazurskich, dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślaný i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani w całym regionie, umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej.”
		Potencjalne znaczące oddziaływania negatywne – Intensyfikacja współpracy międzyregionalnej	„Poprawa dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego (w tym usunięcie wszystkich barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie) (PN)”. „Wszystkie działania sklasyfikowane jako potencjalnie negatywne (PN) w ramach kierunku A Współpraca z regionami bałtyckimi, będą oddziaływać niekorzystnie bezpośrednio na elementy środowiska takie jak atmosfera i klimat, wody, gleby i różnorodność biologiczną, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięć. W wyniku realizacji niektórych działań może występować długofalowe oddziaływanie negatywne – przełamywanie luk transportowych, usprawnienia transportu lądowego oraz żeglugi śródlądowej niosą ze sobą ryzyko takich niekorzystnych oddziaływań jak fragmentacja cennych przyrodniczo obszarów, trwałe wyłączenia gleb z produktywności biologicznej, wycinki lasów, osuszanie terenów pod inwestycje, podniesienie poziomu hałasu i ogólne podwyższenie presji człowieka na środowisko.”
		Potencjalne znaczące negatywne oddziaływanie – Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności	„E. Komunikacja i transport wodny: Modernizacja szlaków wodnych i rozbudowa już istniejących ze szczególnym uwzględnieniem Wielkich Jezior Mazurskich, dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślaný i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani w całym regionie, umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej;”
Prognoza oddziaływania na środowisko projektu regionalnej strategii rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020 aktualna dla projektu przedstawionego dnia 14 kwietnia 2008	wojewódzki	Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji Regionalnej Strategii rozwoju transportu	„ Pogarszająca się dostępność komunikacyjna Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego oraz portów i przystani, spowoduje skuteczną barierę rozwoju regionu, a w ślad za tym ograniczenie środków, które można by przeznaczyć na działania kompensacyjne i osłonowe.”
		Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	„ Drugim przypadkiem potencjalnego zagrożenia ze strony polskiej mogłyby być wody Zalewu Wiślanego znajdujące się w granicach Federacji Rosyjskiej, w przypadku deklarowanej przez Rząd RP realizacji kanału przecinającego Mierzeję Wiślaną w celu zapewnienia dostępności portu w Elblągu i Zalewu Wiślanego dla statków morskich. Realizacja tego zamierzenia niesie ryzyko zmiany zasolenia wód Zalewu, a w efekcie również zmiany ekosystemu, które należałoby również rozpatrywać w kontekście transgranicznym. Zatem jeżeli projekt wskazany będzie do realizacji, to w ramach jego dokumentacji należy zidentyfikować wszelkie oddziaływania. Jeżeli będą one wskazywać na taką potrzebę, to należy przeprowadzić postępowanie w sprawie oddziaływania transgranicznego.”

Nazwa dokumentu	Ranga dokumentu (europejski/krajowy/międzywojewódzki/ wojewódzki/lokalny)	Przedmiot	Opis
Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020	wojewódzki	Regionalny Program Operacyjny dla województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2007-2013	„(...) Infrastruktura transportowa regionalna i lokalna, Celem jest: poprawa zewnętrznej dostępności i wewnętrznej spójności transportowej regionu;”
		1. Oddziaływanie na poprawę jakości kapitału ludzkiego;	„(...) rozwój międzynarodowych (tak zwanych transeuropejskich – TEN-T) połączeń i sieci transportowych oraz krajowego systemu dróg i autostrad;”
Prognoza oddziaływania na środowisko projektu zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego	wojewódzki	6.5. W jaki sposób planowane rozwiązania będą gwarantować ochronę jakościową i ilościową zasobów wodnych? Jak ustalenia Planu wpływają na możliwość osiągnięcia właściwych standardów wód kąpielowych, określonych w Dyrektywie 2006/7 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15.02.2006, dotyczącej zarządzania jakością wody w kąpieliskach.	„Przeprowadzone w trakcie prac na Prognozą analizy (tabela 5 i 6) wykazały, że w Planie znalazły się również zadania i kierunki zagospodarowania przestrzennego stanowiące potencjalne zagrożenie dla wód śródlądowych i morskich. Potencjalny negatywny wpływ na jakość śródlądowych wód powierzchniowych będzie miała realizacja kierunków zagospodarowania przestrzennego: (...) - rozbudowa lub modernizacja małych portów morskich (Hel, Władysławowo, Puck, Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Ustka, Łeba, Rowy); poprawa powiązania tych portów oraz portu w Elblągu poprzez budowę przekopu przez Mierzeję Wiślaną (...)” Przy czym ta ostatnia „(...) uwarunkowana jest m.in. pozytywnymi dla tej inwestycji ocenami technicznymi i środowiskowymi” (II.8) Z realizacją wymienionych kierunków związane będą prace w zakresie regulacji torów wodnych: pogłębianie, umacnianie brzegów oraz tworzenie infrastruktury żeglugowej np. śluzy, które wpłyną na zmiany w hydromorfologii wód, mogąc w konsekwencji prowadzić do zaburzenia stosunków wodnych.”
		7. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	„Także niektóre, tylko wstępnie zarysowane w analizowanym projekcie planu, kierunki zagospodarowania mogą wymagać postępowania transgranicznego. Ze względu na możliwość spowodowania znaczących oddziaływań na terytorium sąsiednich krajów oraz na obszar Morza Bałtyckiego należy liczyć się z koniecznością przeprowadzenia takiego postępowania dla przekopu (kanału żeglugowego) przez Mierzeję Wiślaną, zapewniającego powiązanie portów morskich z portem Elbląg, elektrowni jądrowej oraz być może elektrowni węglowej. Projekt planu nie ustala miejsca lokalizacji ani parametrów technicznych w/w obiektów, zawiera jedynie sugestie i podstawowe uwarunkowania ich lokalizacji w granicach województwa pomorskiego. Stąd też na etapie tego planu postępowania transgraniczne byłyby trudne do przeprowadzenia. Zaleca się zatem ich przeprowadzenie: dla kanału żeglugowego na etapie raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zawierającego m. in. ocenę zmian jakości wód i funkcjonowania ekosystemu Zalewu Wiślanego (akwen graniczny), dla elektrowni jądrowej zaś na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko deklarowanego przez Rząd RP Programu Energetyki Jądrowej, zawierającego analizy wariantów lokalizacyjnych w skali kraju.”
			„Do opóźnień osiągnięcia celów ekologicznych mogą przyczynić się zadania w zakresie rozbudowy sieci komunikacji i infrastruktury technicznej: „Zwiększenie dostępności transportowej województwa w skali międzynarodowej, zwłaszcza w powiązaniach z krajami UE, europejskimi obszarami metropolitalnymi, w tym Regionem Morza Bałtyckiego” i „Poprawa wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z sąsiednimi województwami, polskimi aglomeracjami miejskimi i stolicą”, a także zadanie „umacnianie i wzbogacanie tradycyjnych funkcji gospodarczych lokalizowanych nad morzem oraz poszerzanie ich zakresu i przestrzennych możliwości rozwoju w oparciu o porty przekształcone w nowoczesne multimodalne węzły logistyczne””.
Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Województwa warmińsko - mazurskiego	wojewódzki	Ustalenia projektu aktualizacji Strategii	„Analizując powyższe należy stwierdzić, że projekt aktualizacji Strategii obniża rangę ochrony środowiska do poziomu celów operacyjnych. W związku z tym istnieje obawa, że może to nie gwarantować utrzymania wysokiej jakości środowiska w trakcie realizacji niektórych innych celów strategii, szczególnie w ramach priorytetów konkurencyjna gospodarka czy nowoczesne sieci. Dotyczy to zwłaszcza takich celów operacyjnych jak: (...)zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności.”
		Przewidywane znaczące oddziaływania na środowisko	„Najbardziej atrakcyjne turystycznie tereny na obszarze województwa są jednocześnie obszarami o środowisku przyrodniczym szczególnie wrażliwym na działalność ludzką, stosunkowo łatwo ulegającym degradacji oraz cennymi przyrodniczo. Dotyczy to zwłaszcza jezior i Zalewu Wiślanego. Działaniami zapisanymi w ramach wzrostu potencjału turystycznego są między innymi: „pełne wykorzystanie potencjału turystycznego obszaru Wielkich Jezior Mazurskich” i „zwiększenie aktywności turystycznej rejonu Zalewu Wiślanego oraz jeziora Drużno”. Realizacja tych działań bez warunku ochrony środowiska i uwzględnienia jego pojemności może doprowadzić do znaczącego obniżenia jakości środowiska tych obszarów.”
Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020	wojewódzki	Klimat oraz zagrożenia naturalne w kontekście warunków naturalnych regionu	„Zamulanie i wypływanie zatok morskich oraz zmiany w strefie brzegowej. (...)W ramach zagadnienia mieści się także problematyka wykonania przekopu przez Mierzeję Wiślaną. Projekt ten budzi kontrowersje z uwagi na opłacalność ekonomiczną oraz skutki ekologiczne (konieczność utrzymania toru wodnego, zmiany w ekosystemie Zalewu Wiślanego – siedliska organizmów słonowodnych i halofilnych).”

