



**KANCELARIA  
RADCÓW PRAWNYCH CIC  
Pikor, Behnke, Dmoch, Fryzowski Sp. p.**

**Analiza kosztów i korzyści  
społeczno-ekonomicznych  
dla  
Programu Wieloletniego  
„BUDOWA DROGI WODNEJ ŁĄCZĄCEJ ZALEW  
WIŚLANY Z ZATOKĄ GDAŃSKĄ”**

**Sabina Kowalska  
Konsulting Inwestycyjny i Środowiskowy**

**Michał Behnke  
KRP CIC**

**WRZESIEŃ 2016**

## SPIS TREŚCI

|      |                                                                                                                                                                                                                   |    |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.   | Przedmiot Analizy .....                                                                                                                                                                                           | 7  |
| 2.   | Zlecniodawca .....                                                                                                                                                                                                | 7  |
| 3.   | Zakres Analizy .....                                                                                                                                                                                              | 7  |
| 4.   | Streszczenie i wnioski .....                                                                                                                                                                                      | 9  |
| 4.1  | Cele Programu.....                                                                                                                                                                                                | 9  |
| 4.2  | Zakres Programu .....                                                                                                                                                                                             | 11 |
| 4.3  | Koszty programu .....                                                                                                                                                                                             | 12 |
| 4.4  | Rezultaty Programu .....                                                                                                                                                                                          | 15 |
| 4.5  | Podsumowanie i wnioski .....                                                                                                                                                                                      | 17 |
| 5.   | Uwarunkowania zewnętrzne.....                                                                                                                                                                                     | 20 |
| 5.1  | Rys historyczny.....                                                                                                                                                                                              | 20 |
| 5.2  | Ograniczenia w korzystaniu z drogi wodnej Zalewu Wiślanego przez cieśninę Piławską.....                                                                                                                           | 24 |
| 6.   | Polityki, strategie i programy o charakterze europejskim i krajowym.....                                                                                                                                          | 24 |
| 7.   | Polityki, strategie i programy regionalne .....                                                                                                                                                                   | 33 |
| 7.1  | Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu .....                                                                                                                                                                 | 33 |
| 7.2  | Plan zagospodarowania przestrzennego województwa Warmińsko-Mazurskiego .....                                                                                                                                      | 34 |
| 7.3  | Strategia rozwoju społeczno gospodarczego województwa Warmińsko-Mazurskiego .....                                                                                                                                 | 36 |
| 7.4  | Strategia rozwoju turystyki w województwie Warmińsko-Mazurskim .....                                                                                                                                              | 36 |
| 7.5  | Strategia rozwoju województwa Pomorskiego do roku 2020.....                                                                                                                                                       | 36 |
| 7.6  | Strategia rozwoju Elbląga 2020+: .....                                                                                                                                                                            | 36 |
| 7.7  | Koncepcja programowo-przestrzenna „Pętla Żuławska” międzynarodowa droga wodna E-70 .....                                                                                                                          | 37 |
| 7.8  | Strategia rozwoju obszaru gmin nadzalewowych do roku 2020 .....                                                                                                                                                   | 37 |
| 7.9  | Projekt programu rozwoju Miasta i Gminy Tolkmicko na lata 2016-2025.....                                                                                                                                          | 37 |
| 7.10 | Dokumenty opracowane w ramach projektu pn. „Wspólne korzyści wykorzystania potencjału Zalewu Wiślanego VILA” dofinansowanego ze środków Programu Współpracy Transgranicznej Litwa – Polska – Rosja 2007-2013..... | 37 |
| 8.   | Projekty komplementarne.....                                                                                                                                                                                      | 40 |

|        |                                                                                                                                                         |    |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 8.1    | „Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta)” .....                                                    | 40 |
| 8.2    | „Wspólne korzyści rozwoju potencjału Zalewu Wiślanego” .....                                                                                            | 40 |
| 8.3    | „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I” .....                                                                                                | 41 |
| 8.4    | Komplementarność z projektami planowanymi do realizacji .....                                                                                           | 42 |
| 8.4.1  | „Budowa mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim wraz z układem komunikacyjnym” .....                                                              | 42 |
| 8.4.2  | „Budowa bocznic kolejowej i terminalu nr 2 w Elblągu” .....                                                                                             | 42 |
| 8.4.3  | „Budowa nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej, przedłużenie terminala składowo-przeładunkowego” .....                                                     | 43 |
| 8.4.4  | „Budowa obrotnicy dla statków w Elblągu” .....                                                                                                          | 43 |
| 9.     | Rozwój sektora transportu morskiego w tym transportu intermodalnego .....                                                                               | 43 |
| 10.    | Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu .....                                                                                                       | 47 |
| 11.    | Rozwój transportu intermodalnego .....                                                                                                                  | 53 |
| 11.1   | Rozwój sektora przemysłu i logistyki .....                                                                                                              | 56 |
| 11.2   | Rozwój sektora usług turystycznych i okołoturystycznych.....                                                                                            | 57 |
| 12.    | Uwarunkowania społeczno-gospodarcze.....                                                                                                                | 60 |
| 12.1   | Rynek pracy.....                                                                                                                                        | 62 |
| 12.2   | Budżety gmin .....                                                                                                                                      | 65 |
| 12.3   | Wzrost bezpieczeństwa narodowego poprzez stworzenie alternatywnych dróg ewakuacji z wykorzystaniem dróg transportu wodnego w tym transportu morskiego.. | 66 |
| 13.    | Porównanie wariantów lokalizacyjnych Programu – pod względem środowiskowym                                                                              | 68 |
| 14.    | Opis przyjętych rozwiązań technicznych .....                                                                                                            | 71 |
| 14.1   | Stan istniejący Zalewu Wiślanego.....                                                                                                                   | 71 |
| 14.1.1 | Główny tor wodny – stan aktualny .....                                                                                                                  | 72 |
| 14.1.2 | Parametry projektowanych torów wodnych.....                                                                                                             | 73 |
| 14.1.3 | Rozwiązania techniczne dla kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną..                                                                                    | 74 |
| 15.    | Analiza społeczno- ekonomiczna.....                                                                                                                     | 78 |
| 15.1   | Założenia do analizy społeczno-ekonomicznej .....                                                                                                       | 78 |
| 15.2   | Nakłady inwestycyjne .....                                                                                                                              | 79 |
| 15.3   | Koszty operacyjne .....                                                                                                                                 | 85 |
| 15.4   | Przychody finansowe generowane przez projekt.....                                                                                                       | 88 |
| 15.5   | Koszty środowiskowe.....                                                                                                                                | 88 |

|        |                                                                            |     |
|--------|----------------------------------------------------------------------------|-----|
| 15.5.1 | Utrata i defragmentacja siedlisk .....                                     | 92  |
| 15.5.2 | Zanieczyszczenie powietrza, zmiany klimatu, hałas, wypadki i natłok .....  | 95  |
| 15.6   | Korzyści społeczno-ekonomiczne .....                                       | 105 |
| 15.6.1 | Korzyści i oszczędności z tytułu rozwoju transportu wodnego .....          | 106 |
| 15.6.2 | Korzyści z rozwoju sektora przemysłu i logistyki .....                     | 119 |
| 15.6.3 | Korzyści wynikające z rozwoju sektora turystyki .....                      | 121 |
| 15.6.4 | Korzyści i oszczędności z tytułu wzrostu/utrzymania liczby miejsc pracy .. | 125 |
| 16.    | Analiza społeczno-ekonomiczna wyniki .....                                 | 130 |
| 16.1   | Przeliczenie cen rynkowych na ceny kalkulacyjne .....                      | 131 |
| 16.2   | Korekty w zakresie efektów fiskalnych .....                                | 132 |
| 17.    | Zestawienie kosztów i korzyści Programu .....                              | 132 |
| 18.    | Analiza wrażliwości .....                                                  | 136 |
| 19.    | Słownik jednostek .....                                                    | 137 |

## Spis Tabel

|           |                                                                                                                                                          |    |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1  | Nakłady inwestycyjne Programu .....                                                                                                                      | 14 |
| Tabela 2  | Potencjalne rezultaty Programu .....                                                                                                                     | 15 |
| Tabela 3  | Przychody i koszty - efektywność społeczno-ekonomiczna Programu .....                                                                                    | 19 |
| Tabela 4  | Liczba mieszkańców gmin nadzalewowych .....                                                                                                              | 61 |
| Tabela 5  | Stopa bezrobocia, bezrobotni zarejestrowani .....                                                                                                        | 62 |
| Tabela 6  | Dochody gminy w przeliczeniu na mieszkańca .....                                                                                                         | 66 |
| Tabela 7  | Straty bezpośrednie w chronionych siedliskach ładowych, w zależności od wariantu przedsięwzięcia. ....                                                   | 69 |
| Tabela 8  | Wskaźniki makroekonomiczne w latach 2011–2017 .....                                                                                                      | 79 |
| Tabela 9  | Kalkulacja kosztów robót budowlanych w lokalizacji Nowy Świat .....                                                                                      | 80 |
| Tabela 10 | Harmonogram realizacji Programu- Nowy Świat – ceny stałe 2016r. [mln zł] .....                                                                           | 82 |
| Tabela 11 | Kalkulacja kosztów operacyjnych .....                                                                                                                    | 85 |
| Tabela 12 | Prognoza kosztów operacyjnych - Droga Wodna - lokalizacja Nowy Świat .....                                                                               | 86 |
| Tabela 13 | Prognoza kosztów operacyjnych pogłębianie i regulacja rzeki Elbląg .....                                                                                 | 86 |
| Tabela 14 | Prognoza kosztów operacyjnych Programu .....                                                                                                             | 87 |
| Tabela 15 | Strategia UE na rzecz internalizacji kosztów zewnętrznych w zależności od rodzaju transportu .....                                                       | 90 |
| Tabela 16 | Fragmentacja i utrata siedlisk w krajach UE 15 (plus Szwajcaria i Norwegia): średnie koszty za km infrastruktury<br>(transport drogowy i kolejowy) ..... | 92 |
| Tabela 17 | Koszt utraty i defragmentacji środowiska Nowy Świat .....                                                                                                | 94 |
| Tabela 18 | Rodzaje kosztów zewnętrznych dla poszczególnych typów transportu .....                                                                                   | 96 |
| Tabela 19 | Koszty marginalne oddziaływań generowanych przez transport drogowy i kolejowy na podstawie danych z 27 krajów<br>UE (Euro/1000 tonokilometrów) .....     | 96 |

|                                                                                                                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabela 20 Koszty marginalne oddziaływań generowanych przez transport morski krótkodystansowy na podstawie danych z 27 krajów UE (Euro/1000 tonokilometrów).....  | 97  |
| Tabela 21 Przewozy ładunków - subregion elbląski- szacunek rok 2014 i 2015.....                                                                                  | 98  |
| Tabela 22 Prognoza przewozów i przeładunków obszar Programu - "zaniechanie działań".....                                                                         | 100 |
| Tabela 23 Prognoza przewozów i przeładunków obszar Programu - "realizacja Programu" Nowy Świat.....                                                              | 100 |
| Tabela 24 Koszty zewnętrzne dla poszczególnych rodzajów środków transportu wyrażone w PLN.....                                                                   | 101 |
| Tabela 25 Prognoza kosztów środowiskowych w scenariuszu „zaniechanie działań”.....                                                                               | 103 |
| Tabela 26 Prognoza kosztów środowiskowych w scenariuszu - "realizacja Programu" Nowy Świat.....                                                                  | 104 |
| Tabela 27 Oszczędności na kosztach transportu wodnego – skrócenie drogi wodnej- przy zachowaniu aktualnej zdolności przeładunkowej Portu Elbląg- Nowy Świat..... | 108 |
| Tabela 28 Rodzaj i ilość przeładowanych towarów w Porcie Elbląg.....                                                                                             | 110 |
| Tabela 29 Wzrost przychodów z przeładunków w Porcie Elbląg - przy zachowaniu aktualnej zdolności przeładunkowej – Nowy Świat.....                                | 112 |
| Tabela 30 Ruch pasażerski w porach Zalewu Wiślanego.....                                                                                                         | 113 |
| Tabela 31 Zdolność przewozowa portów Zalewu Wiślanego dla żeglugi pasażerskiej.....                                                                              | 113 |
| Tabela 32 Wzrost przychodów z przewozu pasażerskiego w Porcie Elbląg - Nowy Świat.....                                                                           | 115 |
| Tabela 33 Wzrost przychodów z przewozu pasażerskiego w portach Zalewu Wiślanego – Nowy Świat.....                                                                | 116 |
| Tabela 34 Oszczędności na kosztach transportu (założenia).....                                                                                                   | 117 |
| Tabela 35 Oszczędności finansowe na transporcie towarowym multimodalnym z wykorzystaniem drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną – Nowy Świat.....                   | 118 |
| Tabela 36 Korzyści wynikające z rozwoju sektora przemysłowego – Nowy Świat.....                                                                                  | 119 |
| Tabela 37 Korzyści wynikające z rozwoju sektora logistycznego – Nowy Świat.....                                                                                  | 120 |
| Tabela 38 Miejsca noclegowe w rejonie nadzalewowym.....                                                                                                          | 122 |
| Tabela 39 Udzielone Noclegi w rejonie nadzalewowym.....                                                                                                          | 122 |
| Tabela 40 Korzyści wynikające z rozwoju sektora turystycznego- Nowy Świat.....                                                                                   | 123 |
| Tabela 41 Rozwój funkcji okoturystycznej – baza noclegowa – Nowy Świat.....                                                                                      | 123 |
| Tabela 42 Rozwój funkcji okoturystycznej – baza gastronomiczna - Nowy Świat.....                                                                                 | 124 |
| Tabela 43 Stawki wynagrodzeń w sektorach gospodarki narodowej.....                                                                                               | 125 |
| Tabela 44 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor portowy -Nowy Świat.....                                                                                           | 127 |
| Tabela 45 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor logistyczny -Nowy Świat.....                                                                                       | 127 |
| Tabela 46 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor przemysłowy – Nowy Świat.....                                                                                      | 128 |
| Tabela 47 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor turystyczny– Nowy Świat.....                                                                                       | 128 |
| Tabela 48 Wzrost liczby miejsc pracy - sektor budowlany - rozbudowa bazy noclegowej i usług około turystycznych – Nowy Świat.....                                | 129 |
| Tabela 49 Wyniki zaktualizowanej analizy społeczno-ekonomicznej Programu.....                                                                                    | 133 |
| Tabela 50 Przychody i koszty Programu.....                                                                                                                       | 133 |
| Tabela 51 Zestawienie rezultatów Programu.....                                                                                                                   | 134 |
| Tabela 52 Analiza wrażliwości - Wzrost nakładów inwestycyjnych o 20%.....                                                                                        | 136 |
| Tabela 53 Analiza wrażliwości - Wzrost kosztów operacyjnych o 20%.....                                                                                           | 136 |
| Tabela 54 Analiza wrażliwości - Zmiana stopy dyskonta - 5%.....                                                                                                  | 136 |

## Spis Rysunków

|                                                                                                                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Rysunek 1 Obszary włączenia Morskiego Portu w Elblągu korytarze transportu sieci TEN-T .....                                                                                                           | 44 |
| Rysunek 2 Strefy funkcjonalno-przestrzenne oraz obiekty na obszarze portu Elbląg (opis obiektów w tekście) Źródło: Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu, Actia Forum, czerwiec 2015.....        | 48 |
| Rysunek 3 Widok na mosty zwodzone strefy śródmiejskiej i nabrzeża bulwaru Zygmunta Augusta, Źródło: Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu autorstwa Actia Forum Sp. z o.o., z czerwca 2015r..... | 52 |
| Rysunek 4 Koncentracja przemysłu w województwie Warmińsko-Mazurskim.....                                                                                                                               | 56 |
| Rysunek 5 Trasa toru głównego oraz planowane trasy torów podejściowych.....                                                                                                                            | 72 |
| Rysunek 6 Koncepcja przebiegu kanału żeglugowego i drogami dojazdowymi i mostem wysokim – Nowy Świat.....                                                                                              | 76 |
| Rysunek 7 Struktura transportu towarowego w Polsce .....                                                                                                                                               | 95 |

## 1. Przedmiot Analizy

---

Przedmiotem i celem Analizy jest aktualizacja nakładów inwestycyjnych oraz przychodów o kosztów społeczno-ekonomicznych wskazanych w opracowaniu „Aktualizacja studium wykonalności oraz wykonania testu IROPI dla Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” z 2013r, dla obecnych warunków ekonomicznych.

## 2. Zleceniodawca

---

Urząd Morski w Gdyni  
ul. Chrzanowskiego 10  
81-386 Gdynia  
tel. (058) 620 69 11  
fax. (058) 620 67 43  
www.umgdy.gov.pl  
e-mail: [umgdy@umgdy.gov.pl](mailto:umgdy@umgdy.gov.pl)

## 3. Zakres Analizy

---

Uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016r. ustanowiono program wieloletni pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

Program ten jest kontynuacją wcześniejszych działań w tym zakresie.

Od szeregu lat trwają prace studialne związane z możliwością budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. W roku 2007 opracowano szereg dokumentów koncepcyjnych obejmujących aspekty techniczne, organizacyjne oraz środowiskowe<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Zaliczyć do nich należy:

1. Jednorat T. i inni: „Analiza czterech lokalizacji kanału żeglugowego. Wpływ falowania i prądów dennych na brzegi Mierzei Wiślanej, inwentaryzacja i wycena przyrody, wpływ kanału na obszary chronione NATURA 2000 i na zagrożenia powodziowe, wpływ zalodzenia na utrzymanie kanału i torów wodnych, stan prawny terenów lokalizacji kanału, koszt całorocznego utrzymania kanału żeglugowego”. Fundacja Naukowo-Techniczna Gdańsk, listopad 2007 r. Maszynopis - 76 stron złożony w 5 egzemplarzach w Urzędzie Morskim w Gdyni.
2. Mioduszewski K. i inni: „Koncepcja techniczna i kosztowa kanału żeglugowego wraz z niezbędnymi budowlami hydrotechnicznymi”. Geosyntex Sp. z o.o. Gdynia, listopad 2007. Maszynopis – 9 stron + 8 rysunków - złożony w Urzędzie Morskim w Gdyni.
3. Zadroga B. i inni: „Koncepcja połączenia drogowego na Mierzei Wiślanej w rejonie kanału żeglugowego. Część 1. Układ istniejących połączeń komunikacyjnych dróg wodnych i samochodowych w rejonie Deltę Wisły, Żuław Wiślanych i Zalewu Wiślanego z uwzględnieniem rozwoju śródlądowych dróg wodnych E70”. Geosyntex Sp. z o.o. Gdynia, wrzesień 2007. Maszynopis – 42 strony złożony w 5 egzemplarzach w Urzędzie Morskim w Gdyni.
4. Zadroga B. i inni: „Analiza czterech lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Dokumentacja fotograficzna poszczególnych lokalizacji kanału żeglugowego i analiza warunków geotechnicznych”. Geosyntex Sp. z o.o. Gdynia, październik 2007. Maszynopis – 49 stron złożony w 5 egzemplarzach w Urzędzie Morskim w Gdyni.

Na bazie tych dokumentów sporządzono Studium wykonalności dla inwestycji „Budowa Kanału Żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną”. Celem Studium było przeprowadzenie badań i analiz w zakresie możliwości i celowości zbudowania w polskiej części Mierzei Wiślanej Kanału Żeglugowego, jako międzynarodowej drogi wodnej, łączącej Morze Bałtyckie z Portem Morskim w Elblągu oraz z pozostałymi portami nad Zalewem Wiślanym.

W wyniku prac studialnych w latach 2009-2015 ustalono kilka istotnych kwestii:

1. Realizacja celów programu będzie możliwa pod warunkiem rozszerzenia jego zakresu o przedsięwzięcia związane z pogłębieniem toru wodnego na rzece Elbląg i regulacją rzeki Elbląg –co najmniej na odcinku od ujścia do mostu w Nowakowie, tak by możliwe było nie tylko przepłynięcie przez kanał żeglugowy i tory wodne na Zalewie Wiślanym, ale także bezpieczny przepływ do Portu w Elblągu.
2. Konieczna jest zmiana lokalizacji budowy kanału (przekopu), z lokalizacji Skowronki na lokalizację Nowy Świat, z uwagi na uwarunkowania środowiskowe, a w szczególności kompensacje przyrodnicze.

Celem niniejszej analizy jest uwzględnienie powyższych uwarunkowań, w tym zmiany nakładów inwestycyjnych i harmonogramu realizacji Programu. W ramach niniejszego opracowania dokonano aktualizacji danych makroekonomicznych i społecznych, a także prognoz rozwojowych obszaru oddziaływania projektu. Analizy sporządzono w cenach stałych roku 2016. Efektem analiz jest ocena kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych dla Programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską”.

- 
5. Zadroga B. i inni: „Koncepcja techniczna proekologicznych rozwiązań konstrukcyjnych i rekultywacji otoczenia kanału żeglugowego oraz torów podejściowych i ich wpływ na obszary chronione NATURA 2000”. Geosyntex Sp. z o.o. Gdynia, październik 2007. Maszynopis – 70 stron złożony w 5 egzemplarzach w Urzędzie Morskim w Gdyni.
  6. Żółtowski K. i inni: „Koncepcje połączenia drogowego na Mierzei Wiślanej w rejonie kanału żeglugowego. Część 2. Opis i analiza projektowanych połączeń drogowych i rozwiązań w okresie przejściowym”. Geosyntex Sp. z o.o. Gdynia, listopad 2007. Maszynopis – 19 stron + 20 rysunków złożony w 5 egzemplarzach w Urzędzie Morskim w Gdyni.
  7. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Oddział Morski w Gdyni „Wyniki badań zjawisk hydrodynamicznych między Morzem Bałtyckim i Zalewem Wiślanym”.



## 4. Streszczenie i wnioski

---

### 4.1 Cele Programu

Program ma wieloletnią historię. W roku 2007 Rada Ministrów podjęła uchwałę (Nr 276/2007 z dnia 13 listopada 2007r.) ustanawiającą Program Wieloletni na lata 2008-2013 pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Zasadniczym celem przedmiotowego Programu było „zwiększenie możliwości rozwoju regionów wschodniej i północno – wschodniej część Polski, które korzystać będą z otwarcia Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie (możliwość eksportu produktów rolnych oraz rozwój wymiany towarowej i turystyki). Ponadto projekt, a dzięki temu poprawa dostępności do portu i regionu od strony wody, jest wielką szansą aktywizacji dla portu Elbląg i portów Zalewu, a również dla firm zlokalizowanych w jego otoczeniu, w szczególności przemysłu jachtowego. Swobodny dostęp do portu niewątpliwie umożliwi rozwój jego funkcji transportowej. [...] Reasumując kanał umożliwi sprawne połączenie Zalewu Wiślanego z portami Zatoki Gdańskiej oraz innymi portami Morza Bałtyckiego dla statków o zanurzeniu 4 m. „

W roku 2011 Rada Ministrów analizowała uchwałę o zmianie Programu Wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” prognozując datę realizacji na lata 2008 -2019, lecz uchwała ta nie została podjęta z uwagi na konieczność sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko dla tegoż Programu.

W grudniu 2013 r. uchwała Nr 276/2007 z dnia 13 listopada 2007r. wygasła.

W latach 2014-2015, ponownie przystąpiono do sporządzenia nowego Programu o tożsamej nazwie jak program wcześniejszy „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Dokonując analizy nowego Programu skoncentrowano się na szeregu celach. Pośród celów głównych (jak stanowi uchwała Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016r.) należy wskazać zapewnienie bezpieczeństwa regionu oraz umożliwienie wzrostu społeczno-gospodarczego poprzez ustanowienie drogi wodnej, umożliwiającej swobodny i całoroczny dostęp statków morskich wszystkich bander do Elbląga jako morskiego portu Unii Europejskiej. Wiąże się to ze stworzeniem nowego intermodalnego węzła pomiędzy paneuropejską drogą wodną E-60 a korytarzem drogowym, usuwającego bariery logistyczne portów i zakładów Trójmiasta na rzecz efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych oraz rozwój funkcji transportowej w transporcie lądowym i wodnym (droga wodna śródlądowa E-70). Umożliwi to stworzenie alternatywnych dróg ewakuacji i kanałów zaopatrzenia na wypadek zaistnienia stanów nadzwyczajnych (droga wodna łącząca 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).

Z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej, realizacja przedmiotowego projektu pozostaje w obszarze operacyjnego zainteresowania Marynarki Wojennej RP. Budowa nowej drogi wodnej, zgodnie z opiniami przedstawionymi przez Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych RP oraz Sztab Generalny WP:

1. zapewni swobodny dostęp do wód Zalewu Wiślanego oraz rozszerzenie wachlarza działań małych okrętów Marynarki Wojennej RP Jednostki hydrograficzne, patrolowe, rozminowania, ratownictwa morskiego SAR oraz reagowania kryzysowego);
2. umożliwi wykonywanie zadań operacyjnych (antyterrorystycznych) przez jednostki specjalne stacjonujące w garnizonie Gdańsk i Gdynia, w tym „FORMOZA” i „GROM”, z wykorzystaniem środków pływających, bez konieczności transportu drogą lądową;
3. zwiększy możliwości przerzutu oraz zaopatrywania pododdziałów 16 Dywizji Zmechanizowanej drogą morską;
4. umożliwi przeprowadzanie prac sondażowych i hydrograficznych przez motorówki hydrograficzne Marynarki Wojennej RP.

Realizacja Programu wpłynie na poprawę bezpieczeństwa również w kontekście użycia jednostek ratownictwa morskiego SAR, jednostek rozminowania, antyterrorystycznych, itp. Reasumując, wykonanie Programu pozwoli na pełne wykorzystanie istniejącego potencjału logistycznego Sił Zbrojnych RP, co ma charakter priorytetowy.

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

1. umożliwienie transportu morskiego pomiędzy portami Unii Europejskiej w granicach terytorium podlegającego polskiej suwerenności, bez konieczności wpływania na wody wewnętrzne Federacji Rosyjskiej, za wewnętrzne wody morskie, tj. Zalew Kaliningradzki, a poprzez to przełamanie barier ograniczających wdrożenie Programu „Niebieski Pas”;
2. rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych w transporcie średniodystansowym:
  - a. pomiędzy portami leżącymi na terytorium Unii Europejskiej, tj. portem Elbląg a portami w Gdańsku, Gdyni, Kłajpedzie, Windawie, Rydze, Tallinie, Kilonii, Lubece, Rostocku,
  - b. pomiędzy portami leżącymi na terytorium Unii Europejskiej i portami rosyjskimi, tj. portem Elbląg a portami w Królewcu, Sankt Petersburgu;
3. odciążenie trasy S-7 na odcinku z Gdańska do Elbląga dzięki stworzeniu nowego węzła intermodalnego, z wykorzystaniem istniejącego potencjału portu

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

4. 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:

1. 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;
2. rozwój sektora przemysłowego i logistycznego (centra logistyczne), skoncentrowanego wokół miasta i portu Elbląg, a w ślad za tym obszarów zintegrowanych z miastem Elbląg;
3. poprawa sytuacji na rynku pracy, utożsamiana ze zmniejszeniem bezrobocia, poprzez aktywizację sektorów transportu morskiego;
4. rozwój turystyki w obszarze Zalewu Wiślanego oraz obszarów powiązanych (w szczególności Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego) poprzez stworzenie bezpośredniego dostępu do morza.

Program o powyższych celach został przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016r.

## 4.2 Zakres Programu

Program, dotyczy budowy drogi wodnej o parametrach umożliwiających wpływanie do Morskiego Portu Elbląg, jednostek o parametrach morskich, tj. zanurzenie do 4m, długość do 100 m, szerokość do 20m. W tym celu konieczna jest:

1. budowa kanału żeglownego (przekopu) przez Mierzę Wiślaną wraz z infrastrukturą towarzyszącą w lokalizacji Nowy Świat (1,2 km).
2. budowa toru wodnego od ujścia Zatoki Elbląskiej do kanału (przekopu) w lokalizacji Nowy Świat ok 11 km;
3. pogłębienie kotwiczowiska na Zalewie Wiślanym - okolice Ostonki;
4. regulacja i pogłębienie torów wodnych na rzece Elbląg do mostu Nowakowo;
5. pogłębienie torów i kanałów w obrębie portu Elbląg;
6. likwidacja mostu pontonowego i budowa w to miejsce mostu wysokiego .

Rozpatrzono koszty i korzyści społeczno-ekonomiczne obejmujące pozycje 1-4 będące w obszarze kompetencji Urzędu Morskiego w Gdyni. **Pogłębienie torów i kanałów w obrębie portu Elbląg leży w kompetencjach portu, natomiast likwidacja mostu pontonowego i budowa w to miejsce mostu wysokiego leży w kompetencjach miasta Elbląga.**

### 4.3 Koszty programu

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.

W toku prac studialnych dokonano kilku istotnych zmian, względem opisanych w powyższych dokumentach.

1. Zmieniono nieznacznie przebieg i znacząco zmniejszono szerokość toru wodnego podejściowego na Zalewie Wiślanym z 100m w dnie, do 60m w dnie, w efekcie zmniejszono w sposób istotny ilości urobku z wytyczania i pogłębiania toru.
2. Zwiększono zakres prac regulacyjnych i pogłębieniowych dla toru wodnego na rzece Elbląg.
3. Zmniejszono szerokość toru wodnego na rzece Elbląg (odcinek I, od stawy „Elbląg” do prawej główki wejściowej „PWG”) z 100m w dnie, do 60m w dnie.

Do analizy przyjęto następujące założenia:

1. Tor wodny na Zatoce Gdańskiej prowadzący do portu postojowego od izobaty – 5,5 m, o następujących parametrach:
  - długość 480–510 m w zależności od wariantu;
  - szerokość na dnie 60 m;
  - nachylenie skarp 1:3;
  - głębokość 5,5 m.
2. Port postojowy przy kanale od strony Zat. Gdańskiej o głębokości ok. 5 m, osłonięty falochronami o łącznej długości ok. 1.000 m. Na obudowanym falochronami akwenie portowym, przy wybudowanych nabrzeżach, poza miejscami postojowymi, istnieje możliwość zorganizowania np. przystani pasażerskiej bądź innej funkcji portowej. Innym rozwiązaniem może być ewentualne zagospodarowanie akwenu na „marine” morską.
3. Kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną o lekkiej obudowie brzegów, wyposażony w służę, wrota sztormowe, mosty zwodzone nad głowami służy, stanowisko

postojowe, obiekty przejścia granicznego i inne obiekty związane z funkcjonowaniem kanału, o następujących, orientacyjnych parametrach:

- długość - 1.260 m;
- szerokość zasadnicza 60 m, z poszerzeniem do 100 m na odcinku 200 m;
- głębokość ok. 5 m;
- kubatura prac ziemnych - 1,74 mln m<sup>3</sup>
- śluza o wymiarach: długość ok. 200 m, szerokość ok. 25 m, głębokość ok. 5 m.

4. Tor wodny na Zalewie Wiślanym od wylotu kanału do pławy 10ELB, dwukierunkowy, z kotwiczowiskiem, o następujących orientacyjnych parametrach:

- długość - 9,68 km,
- szerokość podstawowa na dnie 60 m;
- głębokość 5 m;
- nowe kotwiczowisko o powierzchni 64 ha i głębokości 5 m;

1. Pogłębienie i regulacja toru podejściowego do Portu w Elblągu w obrębie Zatoki Elbląskiej i rzeki Elbląg na odcinku o długości ok. 9,4 km, z obecnej głębokości ok. 2,4 m do docelowo 5 m, polegająca na wykonaniu następujących działań inwestycyjnych:

- Odcinek I od stawy „Elbląg” do prawej główki wejściowej „PWG” – tor jednokierunkowy szerokości 60 m, o długości 1,41 km, szerokości 60 m głębokości 5m, roboty czerpalne ok. 270 tys. m<sup>3</sup> oraz osadniki liniowe szerokości 8 m w dnie, dla których roboty czerpalne wynoszą ok. 210,3 tys. m<sup>3</sup>.
- Odcinek II od prawej główki wejściowej „PGW” do lewej główki wejściowej „LGW” - tor jednokierunkowy szerokości 60 m o długości 3,21 km, głębokości 5m, w tym odsunięcie prawej strony toru od istniejącego falochronu zachodniego o minimum 20 m, aby nie zniszczyć konstrukcji grobli. Roboty czerpalne 829,7 tys. m<sup>3</sup> oraz osadnik liniowy po wschodniej części toru szerokości 8 m w dnie, dla którego roboty czerpalne wynoszą ok. 41,1 tys. m<sup>3</sup>
- Odcinek III od lewej główki wejściowej „LGW” do mostu pontonowego w Nowakowie - tor jednokierunkowy szerokości 60 m o długości 4,78 km, szerokości 60 m głębokości 5m, roboty czerpalne ok. 1500,1 tys. m<sup>3</sup>.

Zakłada się, że w latach 2016-2017 prowadzone będą prace przygotowawcze, natomiast w zasadnicze roboty budowlane rozpoczną się w roku 2019 i będą trwały do 2022r włącznie.

Analizę kosztów i korzyści przeprowadzono w cenach stałych odnosząc się do roku 2016r. jako roku bazowego.

Nakłady inwestycyjne przyjęto zgodnie z danymi Urzędu Morskiego, które stanowiły także podstawę do sformułowania uchwały Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016r. ustanawiającej Program.

Tabela 1 Nakłady inwestycyjne Programu.

| Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaný z Zatoką Gdańską |                    |                    |
|-------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Przygotowanie inwestycji                                    | netto              | brutto             |
| Prace przedprojektowe                                       | 380 000            | 467 400            |
| Koncepcja realizacyjna                                      | 300 000            | 369 000            |
| Opracowania, decyzje administracyjne                        | 385 000            | 473 550            |
| Procedury ocenowe, raport, decyzje                          | 115 000            | 141 450            |
| Projekt budowlany                                           | 1 655 000          | 2 035 650          |
| Projekt wykonawczy                                          | 2 065 000          | 2 539 950          |
| Kompensacje                                                 | 6 200 000          | 7 626 000          |
| Wycinka drzew                                               | 5 000 000          | 6 150 000          |
| Roboty budowlane Droga wodna                                | netto              | brutto             |
| Inżynier Kontraktu                                          | 6 000 000          | 7 380 000          |
| Jednostka Realizująca Projekt                               | 2 000 000          | 2 460 000          |
| Zakup pogłębiarki zestaw                                    | 12 000 000         | 14 760 000         |
| Tor wodny od strony morza                                   | 12 400 000         | 15 252 000         |
| Tory wodne na Zalewie Wiślanym                              | 130 200 000        | 160 146 000        |
| Falochrony na morzu                                         | 45 000 000         | 55 350 000         |
| Wykonanie przekopu                                          | 53 348 400         | 65 618 532         |
| Obudowa brzegów kanału                                      | 65 000 000         | 79 950 000         |
| Stanowiska postojowe w awanporcie                           | 2 211 200          | 2 719 776          |
| Stanowiska postojowe na Zalewie                             | 2 211 200          | 2 719 776          |
| Śluza konstrukcja hydrotechniczna                           | 40 700 000         | 50 061 000         |
| Mosty zwodzone                                              | 50 000 000         | 61 500 000         |
| Oznakowanie wejścia                                         | 1 264 000          | 1 554 720          |
| Oznakowanie toru                                            | 2 000 000          | 2 460 000          |
| Roboty budowlane wejście do portu Elbląg                    | netto              | brutto             |
| Wejście do portu Elblągu roboty pogłębiarskie               | 99 577 800         | 122 480 694        |
| Wejście do portu Elblągu roboty rozbiórkowe                 | 14 617 000         | 17 978 910         |
| Wejście do portu Elblągu obudowa brzegów                    | 102 737 000        | 126 366 510        |
| <b>Suma</b>                                                 | <b>657 366 600</b> | <b>808 560 918</b> |
| Rezerwa 8,8%                                                | 57 848 261         | 71 153 361         |
| <b>Suma z rezerwą</b>                                       | <b>715 214 861</b> | <b>879 714 279</b> |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Morskiego, czerwiec 2016r.

Koszty operacyjne programu w roku 2023 skalkulowano w wysokości ok. 4,38 mln zł w tym dla:

- dla drogi wodnej ok. 3,21 mln zł
- dla rzeki Elbląg ok. 1,24 mln zł

Koszty są niższe niż w poprzednich analizach, co wynika zasadniczo z faktu zwężenia torów wodnych, a tym samym zmniejszenia zakresu robót pogłębiarskich w fazie eksploatacji.

## 4.4 Rezultaty Programu

Realizacja programu umożliwi:

1. otwarcie swobodnego dostępu od strony morza do polskich portów Zalewu Wiślanego dla jednostek morskich oraz jachtów;
2. poprawę bezpieczeństwa w regionie poprzez wprowadzenie swobody żeglugi polskich jednostek marynarki wojennej i straży granicznej do portu w Elblągu , będącego zewnętrzną granicą Rzeczypospolitej Polskiej i Unii Europejskiej;
3. rozwój sektora transportu morskiego; przewiduje się znaczny, nawet kilkukrotny wzrost ilości ładunków towarów przewożonych transportem morskim; rozbudowa portu w Elblągu umożliwi dalsze zwiększenie przeładunków;
4. rozwój transportu intermodalnego, co wygeneruje oszczędności środowiskowe i oszczędności finansowe ;
5. skrócenie czasu przepływu pomiędzy Elblągiem i portami w Gdańsku lub Gdyni, a tym samym obniżenie kosztów transportu i mniejsze obciążenie dla środowiska naturalnego przez otwarcie nowej drogi wodnej, skracającej drogę morską;
6. rozwój żeglugi pasażerskiej - szacuje się, że dzięki realizacji Programu liczba pasażerów wzrośnie wielokrotnie;
7. rozwój gospodarczy regionu - istniejące i planowane centra logistyczne w obszarze miasta Elbląg, dzięki dobremu powiązaniu komunikacyjnemu z portem, będą mogły zwiększyć przeładunki, także sektor przemysłowy będzie mógł rozwijać się bardziej intensywnie;
8. poprawę sytuacji na rynku pracy - szacuje się przyrost miejsc pracy w sektorach transportu morskiego , logistyki, przemysłu oraz turystyki;
9. wzrost przychodów i oszczędności budżetowych, traktowanych jako wzrost podatków CIT, PIT, zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych i zasiłków społecznych;
10. rozwój sektora usług turystycznych i okoturystycznych.

Z uwagi na aktualizację nakładów inwestycyjnych, kosztów operacyjnych, danych społeczno-ekonomicznych oraz prowadzenie rachunku w cenach stałych rezultaty programu są nieco odmienne niż w treści uchwały RM z dnia 24 maja 2016, lecz nie są to zmiany zasadnicze.

Tabela 2 Potencjalne rezultaty Programu

| Kwantyfikacja - Rezultaty Programu                                                          | Jedn.   | Zaniechanie działań | Realizacja programu |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------|---------------------|
|                                                                                             |         |                     | Nowy Świat          |
| Sektor transportu morskiego w tym transport intermodalny (lata 2023-2045)                   |         |                     |                     |
| Przeniesienie części transportu drogowego na morski (lata 2021-2040)- transport inermodalny | tys ton | 13778,0             | 33641,0             |
| Przyrost ilości towarów przeniesionych z transportu drogowego na wodny                      |         |                     | 19863,0             |

|                                                                                                                |           |        |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|---------|
| Koszty środowiskowe transportu ładunków                                                                        | mln zł    | 3970,6 | 3873,2  |
| Oszczędności środowiskowe - transport intermodalny                                                             | mln zł    | 0,0    | 97,4    |
| Oszczędności finansowe - transport intermodalny                                                                | mln zł    | 0,0    | 765,5   |
| Czas przepływu                                                                                                 | tys godz. | 470,7  | 183,4   |
| Skrócenie czasu przepływu                                                                                      | tys godz. | 0,0    | 287,3   |
| Koszty finansowe związane z czasem przepływu                                                                   | mln zł    | 442,3  | 172,3   |
| Oszczędności finansowe ze skrócenia czasu przepływu                                                            | mln zł    | 0,0    | 270,0   |
| Liczba pasażerów - ruch pasażerski                                                                             | tys. osób | 1794,0 | 2594,9  |
| Przyrost liczby pasażerów - ruch pasażerski                                                                    | tys. osób | 0,0    | 800,9   |
| <b>Sektor logistyki i przemysłu (lata 2023-2045)</b>                                                           |           |        |         |
| Przyrost funkcji przeładunkowo - transportowej w sektorze logistyki z uwagi na połączenia morskie _port Elbląg | tys ton   | 0,0    | 1712,5  |
| Przyrost przychodów w sektorze logistyki z uwagi na połączenia morskie _port Elbląg                            | mln zł    | 0,0    | 20,2    |
| Przyrost przychodów w sektorze przemysłu z uwagi na połączenia morskie _port Elbląg                            | mln zł    | 0,0    | 279,9   |
| <b>Sektor turystyki i usług okołoturystycznych (lata 2023-2045)</b>                                            |           |        |         |
| 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    | 1048,4  |
| Przyrost inwestycji w sektorze usług okołoturystycznych (baza noclegowa i gastronomiczna)                      | mln zł    | 0,0    | 442,2   |
| Nowe miejsca noclegowe                                                                                         | szt       | 0,0    | 13090,9 |
| Nowe miejsca gastronomiczne                                                                                    | szt       | 0,0    | 10472,7 |
| <b>Sektor rynku pracy (lata 2023-2045)</b>                                                                     |           |        |         |
| przyrost liczby miejsc pracy - sektor transportu morskiego                                                     | os        | 0,0    | 163,0   |
| przyrost liczby miejsc pracy - sektor logistyczny                                                              | os        | 0,0    | 154,0   |
| przyrost liczby miejsc pracy - sektor przemysłu                                                                | os        | 0,0    | 44,0    |
| przyrost liczby miejsc pracy - sektor turystyczny                                                              | os        | 0,0    | 2750,0  |
| Razem przyrost liczby miejsc pracy                                                                             | os        | 0      | 3111    |
| <b>Dochody i oszczędności budżetowe (lata 2023-2045)</b>                                                       |           |        |         |
| Podatki od działalności gospodarczej (CIT)                                                                     | mln zł    | 0      | 60,8    |
| Zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych                                                                         | mln zł    | 0      | 88,4    |
| Zmniejszenie zasiłków społecznych                                                                              | mln zł    | 0      | 321,4   |
| Podatki od osób fizycznych (PIT)                                                                               | mln zł    | 0      | 366,5   |

Źródło: opracowanie własne



## 4.5 Podsumowanie i wnioski

1. Spośród analizowanych lokalizacji dla realizacji Programu, korzystniejszą pod względem społeczno-ekonomicznym jest lokalizacja w Nowym Świecie, tylko dla tej lokalizacji przeprowadzona w niniejszym dokumencie analiza społeczno-ekonomiczna wykazała, że realizacja Programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan y z Zatoką Gdańską” jest społecznie uzasadniona. Korzyści społeczno-ekonomiczne przewyższają koszty, w tym koszty środowiskowe.
  - Koszty zdyskontowane  $_{\text{Nowy Świat}} = 752,9$  mln zł
  - Przychody zdyskontowane  $_{\text{Nowy Świat}} = 769,3$  mln zł
  - Przychody (-) koszty zdyskontowane (ENPV) = 16,3 mln zł
  - Wewnętrzna ekonomiczna stopa zwrotu (ERR)  $_{\text{Nowy Świat}} = 5,2\%$
2. Nakłady inwestycyjne (w cenach stałych roku 2016) są szacowane na:
  - Nowy Świat – ok. 879,7 mln zł
3. Koszty operacyjne są szacowane (od roku 2023) na:
  - Nowy Świat – ok. 4,45 mln zł a po korekcie o efekty fiskalne ok. 3,66 mln zł/rok
4. Realizacja Programu (niezależnie od lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną) zawsze będzie oddziaływać na obszary Natura 2000. W związku z tym w analizie skoncentrowano się nie tylko na szacowaniu kosztów i przychodów ekonomicznych, ale także szacowaniu kosztów środowiskowych związanych z utratą i defragmentacją siedlisk. Koszty te szacowano w odniesieniu do każdego metra kwadratowego utraconego lub zdefragmentyzowanego siedliska, korzystając z dokumentu „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”
5. Analiza wykazała, że Program będzie miał szczególnie pozytywne oddziaływanie na kilka obszarów w następującej kolejności (według efektów finansowych):
  - oszczędności w kosztach transportu – transport multimodalny
  - 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
6. Realizacja Programu wpłynie na poprawę rynku pracy, przewiduje się docelowo (rok 2045) wzrost liczby miejsc pracy o ok. 3100 etatów. Przy czym główny efekt będzie generował sektor turystyczny i około turystyczny, który przyczyni się do największego wzrostu liczby miejsc pracy ok 3000.

7. Analiza wykazała, że efektywność społeczno- ekonomiczna programu jest wrażliwa na zmiany nakładów inwestycyjnych. Wzrost nakładów inwestycyjnych o 2,5% będzie generował ujemną wartość Programu ( $ERR < 5\%$ ), natomiast wzrost nakładów o 20% spowoduje, że wskaźniki społeczno-ekonomiczne (ERR) będą poniżej minimalnych oczekiwanych, będą oscylowały w granicach 3,76%.

Tabela 3 Przychody i koszty - efektywność społeczno-ekonomiczna Programu

| Przychody i Koszty Programu-lokalizacja<br>Nowy Świat                      | Jedn.             | Wartość<br>zdyskontowana<br>(2016r-2045r) | Suma (bez dyskonta)<br>lata 2016r-2045r |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>Koszty skorygowane</b>                                                  | <b>mln zł/rok</b> | <b>752,94</b>                             | <b>1 087,47</b>                         |
| nakłady inwestycyjne                                                       | mln zł/rok        | 659,55                                    | 879,71                                  |
| Koszty eksploatacji - skorygowane o efekty fiskalne                        | mln zł/rok        | 56,40                                     | 105,82                                  |
| Koszty utraty i defragmentacji siedlisk                                    | mln zł/rok        | 49,20                                     | 101,94                                  |
| <b>Przychody</b>                                                           | <b>mln zł/rok</b> | <b>769,26</b>                             | <b>1 988,04</b>                         |
| Przychody ze sprzedaży                                                     | mln zł/rok        | 0,00                                      | 0,00                                    |
| <b>sektor morski</b>                                                       | <b>mln zł/rok</b> | <b>470,17</b>                             | <b>1 147,21</b>                         |
| Oszczędności środowiskowe transport multimodalny                           | mln zł/rok        | 40,13                                     | 97,42                                   |
| Oszczędności w kosztach transportu (skrócenie drogi morskiej)              | mln zł/rok        | 110,14                                    | 269,98                                  |
| Oszczędności finansowe - transport multimodalny - zmiana środka transportu | mln zł/rok        | 441,93                                    | 765,47                                  |
| Podatki od działalności gospodarczej (CIT)                                 | mln zł/rok        | 2,86                                      | 7,05                                    |
| Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze morskim)                        | mln zł/rok        | 0,10                                      | 0,24                                    |
| Efekty wzbudzone - sektor morski                                           | mln zł/rok        | 2,86                                      | 7,05                                    |
| <b>sektor logistyczny</b>                                                  | <b>mln zł/rok</b> | <b>0,43</b>                               | <b>1,23</b>                             |
| Podatki od działalności gospodarczej (CIT)                                 | mln zł/rok        | 0,29                                      | 0,60                                    |
| Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze logistyki)                      | mln zł/rok        | 0,01                                      | 0,02                                    |
| Efekty wzbudzone - sektor logistyki                                        | mln zł/rok        | 0,29                                      | 0,60                                    |
| <b>sektor przemysłu</b>                                                    | <b>mln zł/rok</b> | <b>7,12</b>                               | <b>17,07</b>                            |
| Podatki od działalności gospodarczej (CIT)                                 | mln zł/rok        | 3,50                                      | 8,40                                    |
| Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze przemysłu)                      | mln zł/rok        | 0,12                                      | 0,28                                    |
| Efekty wzbudzone - sektor przemysłu                                        | mln zł/rok        | 3,50                                      | 8,40                                    |
| <b>sektor turystyczny</b>                                                  | <b>mln zł/rok</b> | <b>17,22</b>                              | <b>46,21</b>                            |
| Podatki od działalności gospodarczej (CIT)                                 | mln zł/rok        | 16,66                                     | 44,72                                   |
| Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze turystyki)                      | mln zł/rok        | 0,56                                      | 1,49                                    |
| Efekty wzbudzone - sektor turystyki                                        | mln zł/rok        | 0,00                                      | 0,00                                    |
| <b>zatrudnienie</b>                                                        | <b>mln zł/rok</b> | <b>274,33</b>                             | <b>776,32</b>                           |
| liczba miejsc pracy - sektor portowy                                       | Os                |                                           | 163,00                                  |
| liczba miejsc pracy - sektor logistyczny                                   | Os                |                                           | 154,00                                  |
| liczba miejsc pracy - sektor przemysłu                                     | Os                |                                           | 44,00                                   |
| liczba miejsc pracy - sektor turystyczny                                   | Os                |                                           | 2 750,00                                |
| <b>Razem zatrudnienie</b>                                                  | <b>Os</b>         |                                           | <b>3 111,00</b>                         |
| Zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych                                     | mln zł/rok        | 31,26                                     | 88,44                                   |
| Zmniejszenie zasiłków społecznych                                          | mln zł/rok        | 113,59                                    | 321,41                                  |
| Podatki od osób fizycznych (PIT)                                           | mln zł/rok        | 129,49                                    | 366,47                                  |
| <b>Przychody (-) Koszty</b>                                                | <b>mln zł/rok</b> | <b>16,32</b>                              | <b>900,57</b>                           |
| ENPV                                                                       | mln zł/rok        | 16,32                                     |                                         |
| ERR                                                                        | %                 | 5,20%                                     |                                         |
| B/C                                                                        | Jedn.             | 1,02                                      |                                         |
| Stopa dyskonta                                                             |                   | 5%                                        |                                         |

## 5. Uwarunkowania zewnętrzne

W celu przybliżenia uwarunkowań Programu, konieczne jest przybliżenie historii regionu, w szczególności miasta Elbląga jak również zakres i przyczyny ograniczeń w korzystaniu z drogi wodnej przez Zalew Wiślany i Cieśninę Piławską.

### 5.1 Rys historyczny

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



Pieczęć miejska z 1350r.  
Źródło: Wikipedia

Gdańska, który później zmonopolizował handel polskim zbożem. Do osłabienia pozycji miasta przyczyniła się także przyroda. Przejęcia morskie przez Mierzę Wiślaną stopniowo się zamulały, co uniemożliwiało coraz większym statkom wpłynięcie do portu. Ożywienie gospodarcze było krótkotrwałe, a intensywne zamulenie toru wodnego ponownie zahamowało rozwój portu i handlu. 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. 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. Po dojściu Hitlera do władzy i powstaniu III Rzeszy Niemieckiej nastąpił ponowny rozkwit przemysłu na terenie miasta. Elbląg stał się jednym z większych miast garnizonowych w III Rzeszy. Pomyślny stan elbląskiej gospodarki pozwolił miastu na nowe inwestycje komunalne i przemysłowe. Podjęto modernizację sieci gazowej i kanalizacyjnej, przebudowano linie tramwajowe, unowocześniono port, pogłębiono tor wodny na Zalew Wiślany. Podczas II wojny światowej całe życie gospodarcze i społeczne Elbląga zostało podporządkowane potrzebom wojny.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Na podstawie Wikipedii

Po zakończeniu II Wojny Elbląg ponownie znalazł się w granicach państwa polskiego. Priorytetem nowych władz stało się nadanie miastu polskiej tożsamości narodowej. Rozpoczęto reorganizację nadwyřężonej 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 Wiřłanej. Istniała bowiem techniczna możliwość jej przekopania i nawet była publicznie sygnalizowana w kwietniu 1946r., gdy okazało się, że ZSRR nie zezwoli na swobodną żeglugę przez cieřninę.

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 przewióřł 420 tyř. ton towarów, z tego 123 tyř. ton w ramach żeglugi śródlądowej, a 297 tyř. ton morskiej. Zachowanie morskiej roli Elbląga po wojnie wiązało się w znacznej mierze z powojennym przebiegiem granic<sup>3</sup>.



<sup>4</sup>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 podkreřlono, 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. Jednak to przemysł



<sup>3</sup> Na podstawie: Mirosław Golon (UMK w Toruniu), opracowanie: Ustanowienie granicy polsko-radzieckiej w rejonie Zalewu Wiřłanego i jej konsekwencje dla Elbląga.

<sup>4</sup> Zdjęcia pochodzą ze strony <http://www.port.elblag.pl/gallery/show/5/historia-portu?lang=pl>

uznawano za najistotniejszą sprawę. Najważniejszym ośrodkiem przemysłowym miasta do 1945 r. była stocznia Schichaua, która zapewniała w okresie wojny nawet do 40 tys. miejsc pracy i to na jej odbudowę miasto winno najbardziej stawiać. 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, stanęła na forum międzypaństwowym. Bezpośrednio akcję tę przeprowadził ówczesny poseł Edmund Krasowski, który postanowił przepłynąć z Elbląga do Gdyni przez Cieśninę, powołując się na porozumienie polsko-radzieckie z 1964 r. które statkom pod polską banderą dawało prawo przepływu. Wcześniej o całej akcji poinformowany został minister Spraw Zagranicznych RP K. Skubiszewski oraz radziecki konsul generalny w Gdańsku. Rejs odbył się bez problemów, ale niestety nie zakończyło się to faktycznym otwarciem Cieśniny dla swobodnego ruchu, mimo rozpoczęcia ze strony władz polskich rozmów ze stroną rosyjską, m.in. w l. 1991-1993. O tym, że Zalew nadal był blokowany przekonali się 28 września 1991 r. władze Elbląga, gdyż władze radzieckie cofnęły do Elbląga wodolot „Polesie”, którym grupa radnych i prezydent chcieli dopłynąć do Kaliningradu, dzień wcześniej inny wodolot z grupą elbląskich radnych przepuścili. 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 Kaliningradu. 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, co w efekcie doprowadziło do ponownych debat, wspomnianych na wstępie artykułu, nad zasadnością przekopania Mierzei.<sup>5</sup>

Próba podsumowania zagadnienia ustanowienia po II wojnie światowej nowej granicy w byłych Prusach Wschodnich oraz szczegółowego zagadnienia konsekwencji tego faktu dla Elbląga skłania wyłącznie do pesymistycznych refleksji. Granica ta generalnie została poprowadzona w sposób niekorzystny dla miast Zalewu Wiślanego, całkowicie uzależnia dostęp do otwartego morza od aktualnej postawy



i nastrojów władz Federacji Rosyjskiej. Pomijając nawet kwestie polityczne obecny stan rzeczy powoduje, 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.

Utworzenie toru wodnego od portu w Elblągu do otwartego morza, niezależnego od sytuacji międzynarodowej, w pełni kontrolowanego przez Państwo Polskie jest szansą stabilnego rozwoju tego regionu.

<sup>5</sup> Opracowano na podstawie:

APE, ZME, sygn. 66, Opracowanie z 16 VI 1947 r.

APE, ZME, sygn. 172, Prezydent Elbląga do Ministra Ziem Odzyskanych, 4 VI 1947 r.

B. Bańkowska, B. Szwanowski, S. Szwanowski, Koncepcja zagospodarowania portu morskiego na Zalewie Wiślanym w Elblągu, „Czas Morza”, nr 1(10), maj 1998

B. Janikowska, Kalendarium ...

B. Szermer, Perspektywy portowe ...

E. Krasowski, Sprawa Cieśniny Piławskiej, „Arcana”, nr 2, 1996

M. Cielemecki, Port morski w Elblągu jest sprawą polityczną, „Przegląd Tygodniowy” 1990, nr 33

M. Dubiella-Polakowska, Życie społeczne Elbląga w l. 1945-2000. Oświata, kultura, opieka społeczna, sport i rekreacja, Elbląg 2002

Zdjęcie jachtu „Misja II” pochodzi z portalu <http://www.pomorskie.eu/>

## 5.2 Ograniczenia w korzystaniu z drogi wodnej Zalewu Wiślanego przez cieśninę Piławską.

Port Morski Elbląg, 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. 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 pogłębienia. 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 należytego stanu toru wodnego jest tylko możliwe od portu Elbląg do granicy wód terytorialnych, dalszy odcinek jest pod władaniem Federacji Rosyjskiej.

## 6. Polityki, strategie i programy o charakterze europejskim i krajowym

Realizacja Programu jest zbieżna i realizuje cele określone w dokumentach strategicznych na szczeblu UE i krajowym. Najważniejsze z nich to:

1. Europejska Strategia Bezpieczeństwa na Morzu, przyjęta w dniu 24 czerwca 2014 r.<sup>6</sup> (Komunikat prasowy Rady Unii Europejskiej nr 11177/14), która określa osiem grup strategicznych interesów bezpieczeństwa morskiego Unii Europejskiej i jej państw członkowskich; należy do nich m.in. ochrona wolności żeglugi, ochrona światowego łańcucha dostaw UE i handlu morskiego, prawo do nieszkodliwego

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/index_pl.htm)



i tranzytowego przepływu statków oraz bezpieczeństwo ich załóg i pasażerów, jak również skuteczne zarządzanie zewnętrznymi granicami morskimi Unii Europejskiej i obszarami morskimi będącymi przedmiotem unijnego zainteresowania, w celu zapobiegania transgranicznym nielegalnym działaniom i ich zwalczania;

2. „Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu" (COM(2011) 144)<sup>7</sup>, z której wynika, że:
  - a. wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu powinna być realizowana m.in. poprzez rozwiązania multimodalne z wykorzystaniem środków transportu wodnego i kolejowego na dalekie odległości, w odniesieniu do transportu towarów; w dokumencie tym wskazano, że „W przypadku śródlądowych dróg wodnych istnieje niewykorzystany potencjał. Muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i stworzenie połączenia z morzami europejskimi." (Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami),
  - b. „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." (Cele na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu),
  - c. „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." (Jednolity europejski obszar transportu - Morski „niebieski pas" i dostęp rynkowy do portów);
3. „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno- Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego<sup>8</sup>" (COM(2009) 0248), z którego wynika, że:
  - a. „niezbędne są również działania na rzecz ułatwienia transgranicznego przemieszczania towarów i komunikacji między administracjami. " (Region dobrobytu - Usunięcie barier dla handlu),
  - b. „w wielu obszarach regionu dostępność jest wciąż niska: północna Finlandia, Szwecja i kraje bałtyckie mają najniższe wskaźniki dostępności w całej Europie, zarówno w kontekście połączeń wewnętrznych, jak i zewnętrznych . Wynika to z wielkości regionu i związanymi z nią dużymi odległościami i długim czasem

<sup>7</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52011 DCO 144>

<sup>8</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52009DC0248>

podróży, a także z trudnych warunków geograficznych i klimatycznych. Niska gęstość infrastruktury i usług wiąże się z wysokimi cenami. Ulepszenia w tej dziedzinie należy wprowadzać w formie zrównoważonych rodzajów transportu." (Region dostępny i atrakcyjny - Transport);

4. „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego”<sup>9</sup>) - (COM(2012) 128), z którego wynika, iż wśród zaproponowanych przez Komisję Europejską wskaźników mierzących realizację zadania pn. „Zwiększenie dostępności regionu” wymieniono między innymi lepsze i zrównoważone skomunikowanie wewnętrzne i zewnętrzne regionu, w celu skrócenia czasu trwania podróży oraz czasu oczekiwania na zewnętrznych granicach (w tym projekty TEN-T);
5. „Komunikaty Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczące Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego”<sup>10</sup> (SEC(2009) 712/2 i (SWO (2015) 177), z których wynika, iż:
  - a. istotne jest 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 obszar dobrobytu),
  - b. 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." (Przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w miejsce dostępne i atrakcyjne),
  - c. wśród działań opartych na współpracy zwraca się uwagę na „( ...) podniesienie wydajności całłościowych rozwiązań w zakresie transportu towarowego i logistyki na Morzu Bałtyckim (...), zwiększanie roli Morza Bałtyckiego w systemach transportowych regionu (...), promowanie zrównoważonego transportu pasażerskiego i towarowego oraz ułatwianie przejścia na intermodalność ." (Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych),

<sup>9</sup> [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A520\\_I\\_2DCO\\_128](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A520_I_2DCO_128)

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com\\_baltic\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com_baltic_pl.pdf)

- d. „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 <sup>11</sup>; projekt transportu ekologicznego ECOWILL oraz wspólne programy promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego);
6. „Komunikat Komisji - Europa 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” <sup>12</sup> (KOM(2010) 2020), z którego wynika, iż:
- a. strategia obejmuje między innymi takie priorytety jak: rozwój zrównoważony (przez który należy rozumieć wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej), jak również rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu (dążenie do wspierania gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną),
  - b. wśród projektów przewodnich, które umożliwią postępy w ramach każdego z priorytetów tematycznych strategii, znajdują się „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” (m.in. modernizacja transportu) oraz „Polityka przemysłowa w erze globalizacji” (m.in. wspieranie rozwoju silnej i zrównoważonej bazy przemysłowej),
  - c. w ramach projektu „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” planuje się, że:
    - „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 CO<sub>2</sub> 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”;

---

<sup>11</sup> Projekt „Easy Way”, „sfinansowany przez 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.

<sup>12</sup> <http://eur-lex.europa.eu/lega1-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52010DC2020>

- „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; (...) (jak również - przyp. autor) zapewnić skoordynowaną realizację projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE, które będą miały ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego UE”,
- d. w ramach projektu Polityka przemysłowa w erze globalizacji" planuje się, że "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".

**W kontekście krajowym są to następujące dokumenty :**

1. „Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju" przyjęta uchwałą nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (M.P. poz. 121), z której wynika, iż:
  - a) celem nr 1 jest wspieranie prorozwojowej alokacji zasobów w gospodarce, stworzenie warunków dla wzrostu oszczędności oraz podaży pracy i innowacji; kierunkiem interwencji w jego ramach jest natomiast „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.",
  - b) celem nr 8 jest wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych; kierunkiem interwencji w jego ramach jest natomiast „wprowadzenie rozwiązań prawno-organizacyjnych stymulujących rozwój miast. (...) Budowa efektywnych systemów transportu, z uwzględnieniem połączeń z najbliższym otoczeniem miasta.",
  - c) celem nr 9 jest zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego; kierunkiem interwencji w jego ramach jest natomiast „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 i koleje) oraz rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do lotnisk.";
2. „Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo" przyjęta uchwałą nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020 (M.P. poz. 882),

z której wynika, iż:

- a) „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" (Cel 11.7. Zwiększenie efektywności transportu),
- b) „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. (...) Planowana jest również integracja systemów transportowych - skomunikowanie transportu lotniczego z pozostałymi rodzajami transportu, a więc podniesienie intermodalności. Polska sieć śródlądowych dróg wodnych nie tworzy jednolitego, zintegrowanego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo elementów. Podjęte zostaną prace w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego (szlaków żeglugowych oraz portów), które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych. Polska dysponuje obszarami morskimi o powierzchni odpowiadającej ponad 10% terytorium lądowego kraju i linią brzegową o długości 528 km. Prowadzona polityka morska ma na celu maksymalizację korzyści dla obywateli i gospodarki, wynikających z wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz morskich zasobów ożywionych i mineralnych. Przewiduje się wsparcie dla rozwoju krajowego sektora morskiego, m.in. w aspekcie możliwości żeglugi morskiej czy obsługi połączeń transoceanicznych. Potencjał gospodarczy polskich obszarów morskich będzie w przyszłości opierał się na rozwoju portów morskich, w szczególności tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście). W kontekście wzrostu obrotów portowych oraz potencjału przeładunkowo-składowego portów ważna jest budowa nowoczesnych terminali przeładunkowych oraz intermodalnych centrów logistycznych w samych portach i na ich zapleczu. Istotny będzie rozwój i modernizacja dostępu do portów i przystani morskich zarówno od strony morza, jak i lądu, w tym budowa głębokowodnych nabrzeży i torów podejściowych do portów oraz połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych. Ponadto, ważnym czynnikiem rozwoju polskich obszarów morskich będzie turystyka morska. Z przestrzenią morską związane są również

oczekiwania dotyczące dywersyfikacji dostaw surowców energetycznych, a także poszukiwanie i eksploatacja zasobów naturalnych" (11.7.2. Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych);

3. „Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)" przyjęta uchwałą nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 75), z której wynika, iż:

- a) "w długookresowej perspektywie rozwojowej polskich dróg wodnych śródlądowych przewiduje się poniższe działania, podzielone na dwa etapy czasowe: (...) etap do 2020 r.: (...) przygotowanie i rozpoczęcie realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową; (...) etap do 2030 r.: kontynuacja realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową" (Transport wodny śródlądowy),
- b) w długookresowej perspektywie rozwojowej polskich dróg wodnych śródlądowych, w etapie do roku 2030 przewiduje się między innymi przystosowanie połączenia wodnego śródlądowego Odra - Wis/a - Zalew Wiśłany (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności (Transport wodny śródlądowy),
- c) planowany rozwój infrastruktury transportu wodnego śródlądowego będzie się odbywał poprzez rozbudowę infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, wraz z poprawą ich parametrów eksploatacyjnych w ramach poprawy dostępu do portów morskich,
- d) wśród działań inwestycyjnych dotyczących rozwoju transportu morskiego „wskazano na: stworzenie kompatybilnych warunków na styku wody morskiej - wody śródlądowej, w celu wydłużenia dróg transportu wodnego poprzez lepsze wykorzystanie dróg śródlądowych, jako dostępu od strony lądu" (Transport morski jako element zintegrowanego systemu transportowego),
- e) zwiększenie znaczenia żeglugi morskiej w łańcuchu dostaw towarowych i przewozach pasażerskich będzie następować między innymi poprzez promowanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, jako formy transportu preferowanej przez Unię Europejską,
- f) do rozwoju transportu intermodalnego w Polsce powinno się przyczynić między innymi zwiększenie możliwości rozwoju przewozów towarowych w transporcie wodnym śródlądowym i morskim bliskiego zasięgu (Transport intermodalny);

4. „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu

do roku 2020 z perspektywą do roku 2030"<sup>13</sup> przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 października 2013 r., z którego wynika, iż:

- a) „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 ze wzrostem częstotliwości obu niekorzystnych zjawisk, a tym samym z utrudnieniami w działaniach żeglugi śródlądowej. Transport morski zyskuje na znaczeniu poprzez ciągły wzrost liczby przeładunków zarówno w dużych portach morskich, jak i w mniejszych portach, w których także zaczyna rosnąć przeładunek materia/ów na inwestycje infrastrukturalne realizowane wzdłuż wybrzeża. Wyższe stany morza spowodują potrzebę przebudowy części infrastruktury, obecnie niedostosowanej do nowych rzędnych poziomu morza, co może mieć wpływ na poziom realizowanych przeładunków i ewentualny rozwój tych portów." (Wpływ zmian klimatu na wrażliwe sektory i obszary do roku 2030 - Transport),
- b) „większość 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." (Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu);

„5. Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej”<sup>14</sup> (Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, 2014), z której wynika, iż: „Nowoczesna sieć drogowa i kolejowa, rozwinięta sieć śródlądowych dróg wodnych, lotnisk, portów morskich oraz infrastruktura dostępu do tych portów, a także sprawny system transportu publicznego umożliwiają rozwój polskiej gospodarki i wzmacniają jej powiązanie z gospodarką światową. Są także ważnym składnikiem bezpieczeństwa narodowego oraz terytorialnie zrównoważonego rozwoju kraju. Nowoczesna

<sup>13</sup> [https://www.mos.gov.pl/fileadmin/user\\_upload/SPA\\_\\_2020.pdf](https://www.mos.gov.pl/fileadmin/user_upload/SPA__2020.pdf)

<sup>14</sup> <https://www.bhn.gov.pl/ftp/SRN%20RP.pdf>

infrastruktura transportowa, unowocześniony park taborowy oraz integralne systemy zarządzania przewozami obniżają koszty w gospodarce, przyczyniając się jednocześnie do obniżenia presji na środowisko. Systematyczna poprawa infrastruktury transportowej będzie stanowiła jedno z podstawowych wyzwań dla rozwoju państwa." (23. System transportowy);

6. „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” przyjęta uchwałą nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M.P. z 2012 r. poz. 252), z której wynika, iż:

- a) Elbląg stanowi ośrodek pełniący funkcję regionalną; ośrodki regionalne stanowią zaś ważny element równoważenia rozwoju kraju (Typologia obszarów funkcjonalnych),
- b) „W zakresie żeglugi śródlądowej (...) priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w zakresie żeglugi morskiej inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) oraz portów uzupełniających, takich jak Elbląg.” (Kierunki działań w zakresie Celu 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej),
- c) "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 transportowo- - komunikacyjnego, 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 ca/ego obszaru Morza Bałtyckiego." (Poprawa dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej);

7. „Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce”<sup>15</sup> opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury, z którego wynika, iż:

- a) przedsięwzięciem o znaczeniu międzynarodowym jest „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”,
- b) zobowiązaniami wynikającymi z członkostwa w Unii Europejskiej są między innymi tworzenie sieci dróg wodnych dla transportu kombinowanego oraz rozwój shortseashipping (wykorzystanie floty śródlądowej także do morskiej żeglugi przybrzeżnej),

<sup>15</sup> <http://docplayer.pl/979657-Program-rozwoju-i-nfrastruktury-transportu-wodnego-srodladowego-w-polsce.html>



- d) w Polsce panują sprzyjające warunki do rozwoju turystyki wodnej; rozwój infrastruktury dla turystyki wodnej wpływa pozytywnie na rozwój gospodarczy regionu;
8. „Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”<sup>14</sup> przyjęta uchwałą nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r.) - dokument wskazuje najważniejsze kierunki rozwoju Polski w zakresie spraw morskich w perspektywie do 2030 roku, tj.: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zatrudnienia w gospodarce morskiej, zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, a także wykorzystanie morskiego potencjału gospodarczego; z dokumentu wynika, iż „wśród istotnych wyzwań wpływających na rozwój portów wskazuje się na poprawę dostępu od strony lądu, co dotyczy w równej mierze połączeń drogowych, kolejowych, wodnych śródlądowych, jak i rurociągowych. Inwestycje w infrastrukturę dostępu zarówno od strony lądu, jak i od strony morza wymuszają zastosowanie w większym stopniu instrumentów planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną”.

## 7. Polityki, strategie i programy regionalne

---

Program jest komplementarny z szeregiem dokumentów regionalnych, a w szczególności:

### 7.1 Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu

---

Główny cel rozwojowy: Wzrost wartości tworzonej w porcie dla Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego

Cele strategiczne:

- Rozwój i długookresowa stabilizacja przeładunków i ruchu pasażerskiego w porcie morskim w Elblągu;
- Optymalne wykorzystanie potencjału portu dla obsługi ładunków i pasażerów i aktywizacji Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Cele pośrednie:

- Poprawa dostępu do portu od strony wody;
- Poprawa dostępu do portu od strony lądu;
- Dywersyfikacja działalności;
- Spójny rozwój infrastruktury portowej;
- Optymalizacja struktury przestrzennej portu.

## 7.2 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa Warmińsko-Mazurskiego

1. Główny kierunek dla realizacji polityki przestrzennej województwa w odniesieniu do gospodarki morskiej: Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o potencjał Zalewu Wiślanego

Działania:

- Wspieranie rozwoju portu morskiego w Elblągu;
- Rozszerzenie oferty i zagospodarowania nadzalewowych portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych;
- Wspieranie współpracy z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej w oparciu o potencjał Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego;
- Dążenie do utworzenia w Elblągu węzła dróg wodnych morskich i śródlądowych;
- Poprawę dostępności Zalewu Wiślanego od strony Bałtyku (w tym dążenie do usunięcia barier prawnych oraz przestrzennych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie);
- Rozwój rybołówstwa na Zalewie Wiślanym;
- Rozwój turystyki i rekreacji na Zalewie Wiślanym, tworzenie dogodnych warunków do uprawiania żeglarstwa i sportów wodnych.

2. Główny kierunek dla realizacji polityki przestrzennej województwa w odniesieniu do rybactwa i rybołówstwa: Stworzenie warunków dla zrównoważonego rozwoju rybactwa i rybołówstwa oraz wzmacniania ich konkurencyjności, przy zachowaniu wysokich standardów ochronnych ekosystemów wodnych poprzez m.in.:

- Wzmacnianie zrównoważonego, trwałego rozwoju rybołówstwa morskiego na Zalewie Wiślanym;
- Ochrona ekosystemu wodnego Zalewu Wiślanego oraz jego obrzeża;
- Racjonalna gospodarka zasobami rybnymi, a tym także cennych i zagrożonych gatunków ryb na Zalewie Wiślanym;

3. Rozwój transportu wodnego wpisuje się w kierunki polityki przestrzennej województwa w odniesieniu do poprawy dostępności zewnętrznej regionu.

Główne działania:

3.1) Kształtowanie spójnego systemu dróg wodnych, ustala się:

- Układ morskich dróg wodnych tworzą: Zalew Wiślany i odcinek rzeki Elbląg;
- Układ śródlądowych dróg wodnych tworzą: system Kanału Elbląskiego, jezior Pojezierza Iławskiego, jeziora Druzno, Kanał Jagielloński od połączenia z rzeką Elbląg do rzeki Nogat, rzeka Nogat, rzeka Pisa, system Wielkich Jezior Mazurskich;
- Dostęp do dróg wodnych zapewniają morskie i śródlądowe porty i przystanie, największym obiektem w województwie jest port morski w Elblągu;
- Morskie przejścia graniczne w Elblągu i we Fromborku.

3.2.) Rozwój transportu wodnego w ruchu towarowym, pasażerskim (w tym turystycznym), poprzez:

- Zapewnienie dostępności Zalewu Wiślanego dla żeglugi morskiej i śródlądowej;
- Zwiększenie roli transportu wodnego jako alternatywnego środka transportu;
- Powiązanie żeglugi śródlądowej i morskiej z innymi rodzajami transportu;
- Wzrost wymiany handlowej z krajami nadbałtyckimi i portami czarnomorskimi;
- Zapewnienie możliwości rozwoju gospodarki rybackiej;
- Podnoszenie atrakcyjności akwenów dla turystyki wodnej.

### 3.3.) Rozwój morskich dróg wodnych, poprzez:

#### 3.3.a) Poprawę warunków żeglugowych morskich dróg wodnych, w tym:

- poprawa parametrów technicznych torów wodnych, w tym zwiększenie głębokości i poszerzenie łuków oraz likwidacja przeszkód wodnych; szczególnie znaczenie ma przebudowa toru podejściowego do portu w Elblągu oraz budowa nowego mostu na rzece Elbląg w Nowakowie,
- poprawa warunków nawigacyjnych, z uwzględnieniem żeglugi nocnej oraz przedłużenia sezonu żeglugowego,
- ochrona brzegów morskich, w tym umocnienie i remonty wałów ochronnych na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg.

#### 3.3.b) Rozwój portów i przystani na Zalewie Wiślanym, w tym:

- rozwój portu morskiego w Elblągu: rozbudowa infrastruktury portowej, powiększenie terenów portowych i nabrzeży przeładunkowych, poprawa skomunikowania terminala towarowego, wykorzystanie położenia portu pod kątem utworzenia węzła dróg wodnych morskich i śródlądowych;
- rozwój pozostałych portów i przystani na Zalewie Wiślanym;
- rozwój morskich przejść granicznych w Elblągu (z uwzględnieniem odprawy fitosanitarnej) i we Fromborku

### 3.4.) Rozwój śródlądowych dróg wodnych, poprzez m.in.:

- rewitalizacja międzynarodowej drogi wodnej E70 dla osiągnięcia odpowiedniej klasy technicznej umożliwiającej włączenie jej do sieci TEN-T;
- rewitalizacja Kanału Elbląskiego, w zakresie umożliwiającym jego pełne wykorzystanie dla celów turystycznych;

### 3.4.) Główne działania z zakresu przejść granicznych:

- Utrzymanie i rozbudowa istniejących sieci przejść granicznych morskich w Elblągu i Malborku;
- Uruchomienie odpraw weterynaryjnych i fitosanitarnych w Elblągu;

4. Główny kierunek dla realizacji polityki przestrzennej województwa w odniesieniu do gospodarki wodami i ochrony przeciwpowodziowej polega na prowadzeniu działań zapobiegających (minimalizujących) wystąpienie powodzi oraz ograniczających jej negatywne skutki dla życia i zdrowia ludzi, dziedzictwa kulturowego, działalności gospodarczej oraz środowiska na terenach Żuław Elbląskich, miasta Elbląg oraz gmin położonych nad Zalewem Wiślanym.

### 7.3 Strategia rozwoju społeczno gospodarczego województwa Warmińsko-Mazurskiego

---

Cel: Zwiększanie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności

Kierunek działania:

- Komunikacja i transport wodny poprzez m.in. 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.”
- Infrastruktura graniczna: rozbudowa morskiego przejścia granicznego wraz z budową terminalu dla odpraw statków handlowych w Elblągu; rozbudowa przejść granicznych drogowych oraz innych przejść drogowych i kolejowych uzasadnionych ekonomicznie, budowa przejść dla ruchu lokalnego.

### 7.4 Strategia rozwoju turystyki w województwie Warmińsko-Mazurskim

---

Priorytet Rozwojowy: Rozwój regionalnych produktów turystycznych

Cel strategiczny 1: Rozwój produktów wizerunkowych

Produkt: Kraina Kanału Elbląskiego

Rozwój i poprawa jakości atrakcji i walorów turystycznych, rozwój i poprawa jakości infrastruktury turystycznej, turystyka aktywna,

### 7.5 Strategia rozwoju województwa Pomorskiego do roku 2020

---

W obszarze strategicznym Atrakcyjna przestrzeń poprzez kształtowanie sprawnego systemu transportowego z udziałem portów morskich jako kluczowych węzłów multimodalnych oraz przyczynianie się do poprawy stanu bezpieczeństwa i efektywności energetycznej regionu.

### 7.6 Strategia rozwoju Elbląga 2020+:

---

Cel strategiczny 3. Nowoczesna infrastruktura, oparta o innowacje.

Cel operacyjny 3.1. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej.

Kierunek działania: „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, działania na rzecz umożliwienia dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej.”

## 7.7 Koncepcja programowo-przestrzenna „Pętla Żuławska” międzynarodowa droga wodna E-70

Cel nadrzędny projektu: Wzmocnienie rozwoju gospodarczego regionów poprzez turystyczny rozwój dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego:

Priorytety: Rozwój dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego w zakresie turystycznego ich wykorzystania.

Działania:

- Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury turystycznej w zakresie budownictwa wodnego na szlakach wodnych;
- Poprawa żeglowności i bezpieczeństwa szlaków wodnych;
- Zwiększenie ruchu turystycznego poprzez stworzenie systemu informacji turystyki wodnej;

## 7.8 Strategia rozwoju obszaru gmin nadzalewowych do roku 2020

Cel główny: zrównoważony rozwój społeczny i gospodarczy wykorzystujący bogate walory środowiska przyrodniczego i kulturowego obszaru nadzalewowego.

Strategia zakłada m.in.:

- Budowa nowych i modernizacja istniejących portów, przystani i marin wraz z niezbędną infrastrukturą;
- Wykorzystanie portów do celów gospodarczych;
- Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną;
- Utworzenie sprawnego systemu monitorowania stanu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego;
- Modernizacja istniejących i budowa nowych dróg wodnych na akwenie Zalewu Wiślanego;

## 7.9 Projekt programu rozwoju Miasta i Gminy Tolkmicko na lata 2016-2025

Cel szczegółowy programu: Uzyskanie nowoczesnej infrastruktury technicznej

Działania:

- Budowa kanału żeglugowego i otwarcie swobodnego dostępu do morza;
- Budowa przeprawy promowej z Tolkmicka na Mierzeję Wiślaną

## 7.10 Dokumenty opracowane w ramach projektu pn. „Wspólne korzyści wykorzystania potencjału Zalewu Wiślanego VILA” dofinansowanego ze środków Programu Współpracy Transgranicznej Litwa – Polska – Rosja 2007-2013

Wyciąg z dokumentu:

**„Planowanie przestrzenne w procesie kształtowania subregionu Zalewu Wiślanego”**

„Potencjał wodny subregionu Zalewu Wiślanego oceniany jest, jako główny filar regionalnego produktu turystycznego. Zakładając, zgodnie z planowanymi zamierzeniami rządowymi, otwarcie Zalewu Wiślanego na Bałtyk poprzez utworzenie kanału żeglugowego na Mierzei Wiślanej, można oczekiwać znaczącego wzmocnienia tego potencjału. Możliwość wpływania zagranicznych statków turystycznych i jachtów morskich do portów zalewu oceniana jest przez ekspertów, jako bardzo silny impuls dla rozwoju turystyki.”

### **„Stan obecny i rekomendacje dla przyszłego rozwoju subregionu Zalewu Wiślanego”**

„Głównym szlakiem wodnym łączącym obszar nadzalewowy polskiej części subregionu z Bałtykiem jest tor wodny Elbląg – Cieśnina Piławska, o długości ok. 60 km. Po stronie polskiej istnieje już nowoczesne oznakowanie nawigacyjne. Na większości trasy, łącznie z rzeką Elbląg głębokość wynosi co najmniej 3,5 m. Przejście przez Cieśninę Piławską na Bałtyk obecnie możliwe jest tylko dla statków i jachtów pod banderą polską lub rosyjską, co stanowi istotne ograniczenie możliwości wykorzystania Zalewu. Dla statków morskich jest to jedyna droga do Elbląga i na Zalew. W przyszłości alternatywę stanowić mogą:

- tor wodny od ujścia rzeki Elbląg do ujścia Szkarpawy, dalej Szkarpawą do Wisły i na morze;
- projektowany kanał przez Mierzę Wiślaną.

(...)

Zbudowanie kanału przez Mierzę Wiślaną zapewniłoby większe możliwości połączenia Zatoki Gdańskiej i portów trójmiasta z Zalewem Wiślanym. Pozwoliłoby to na skrócenie odległości w stosunku do drogi przez Cieśninę Piławską o około 100 km, co przy obecnej presji na ograniczanie emisji zanieczyszczeń przez statki, wpisywałoby się doskonale w politykę ochrony środowiska naturalnego.

(...)

Obecnie port nie ma stałego i pełnego dostępu do morza. W zasadzie jedynie statki pod polską banderą mogą pływać przez rosyjską część Zalewu Wiślanego. Tym samym Elbląg jest jedynym portem UE, do którego statki państwa członkowskiego nie mają dostępu. Przejście takie dla jednostek bander trzecich, czyli innych niż polska i rosyjska, jest niemożliwe.

W ostatniej umowie dotyczącej żeglugi przez Zalew teoretycznie taka możliwość jest dopuszczalna, jednakże warunki jakie musi spełnić armator zagraniczny zniechęcają do skorzystania z tej opcji. Jest to bowiem możliwe tylko, gdy statek obcy przebywa na akwenie przez dłuższy czas. Pewną poprawę stanowią zawinięcia niemieckich hotelowców z Elbląga do rosyjskich portów Zalewu pod własną banderą. W sumie jednak możliwości, jakie stwarzają regionowi porty nad Zalewem Wiślanym, nie są w pełni wykorzystane. Będzie to możliwe tylko po wybudowaniu kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną. Inwestycja ta będzie miała też stabilizujący charakter dla obecnych połączeń.

(...)

Dalszy dynamiczny rozwój portu w Elblągu mogłaby zapewnić budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną. Przeprowadzono już kilkakrotnie odpowiednie badania środowiskowe a dalsze losy przekopu wymagają odpowiednich decyzji władz państwowych i zapewnienia środków na realizację zadania. Planowany, przed wykonaniem ekspertyz i ocen oddziaływania na środowisko, koszt budowy kanału o długości 1100 m i szerokości 40 m w dnie i 80 m na powierzchni to ok. 80 mln euro. Pogłębienie toru wodnego i dostosowanie go do statków o wymaganym przez port elbląski tonażu, a także budowa specjalnych śluz i mostów, podniesie koszt inwestycji do ok. 230 mln euro. Projekt ten jednak częściowo koliduje z unijnym programem ochrony przyrody Natura 2000. Budowa kanału miała być początkowo rozpoczęta w 2009 r. i zakończona w 2012 r., jednakże, w związku zawarciem umowy z Rosją w 2009 r. umożliwiającą żeglugę na Zalewie, budowa kanału została wstrzymana, najprawdopodobniej do 2017 r.

#### **„Diagnoza obszaru Zalewu Wiślanego” – załącznik do „Strategii przyszłych wspólnych działań na obszarze Zalewu Wiślanego”**

Kwestia budowy kanału przez Mierzę Wiślaną wywołuje liczne kontrowersje dotyczące m.in. środowiska naturalnego. Ostateczny wpływ inwestycji na środowisko określi raport środowiskowy oraz procedura oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko naturalne zgodnie z Ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (z późn. zm.). Natomiast polskie samorządy i instytucje, w szczególności gminy znajdujące się po południowej stronie Zalewu Wiślanego, upatrują zdecydowanych korzyści związanych z budową kanału, który usprawni komunikację pomiędzy portamiorskimi i zwiększy dostępność transportu morskiego dla przedsiębiorców. Będzie miał też znaczenie gospodarcze – nie tylko weekendowe czy turystyczne, ale przede wszystkim skróci drogę i zapewni swobodny dostęp do Zalewu Wiślanego. Kanał zwiększy atrakcyjność regionu i zainteresowanie turystów oraz ożywi gospodarkę morską.

Bariery związane z budową kanału to: kwestie formalno-prawne, w tym: brak porozumienia województw administrujących subregionem, a także brak jednoznacznej akceptacji inwestycji przez stronę rosyjską oraz niektóre samorządy po stronie polskiej. Kwestie środowiskowe mogą być przyczyną protestów organizacji ekologicznych.

Kanał przez Mierzę Wiślaną, poza wszystkim, stanowi warunek stabilności żeglugi przez rosyjską część Zalewu.”

## 8. Projekty komplementarne

---

### 8.1 „Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta)”

---

Projekt współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

Celem inwestycji była poprawa infrastruktury Portu Morskiego Elbląg w zakresie obsługi żeglugi pasażerskiej i turystycznej. Realizacja mostów zwodzonych w miejscu istniejących (tymczasowych) kładek pieszych umożliwiła dostęp do wszystkich akwenów i nabrzeży Portu Morskiego Elbląg, także tych zlokalizowanych wzdłuż rzeki Elbląg powyżej mostu drogowego w ciągu Alei Tysiąclecia.

Inwestycja swym zakresem objęła:

- przebudowę wschodniego nabrzeża rzeki Elbląg zlokalizowanego na Starym Mieście przy Bulwarze Zygmunta Augusta (długość 220 m),
- przebudowę kładki pieszej zlokalizowanej w ciągu ul. Studziennej i Orlej na most zwodzony,
- przebudowę kładki pieszej zlokalizowanej w ciągu ul. Mostowej i Giełdowej na most zwodzony pieszy.

Projekt zakładał zmianę wyglądu architektonicznego bulwaru nadrzecznego, modernizację konstrukcji nabrzeża, remont nawierzchni drogowych, wprowadzenie zieleni i elementów małej architektury.

Całkowite koszty projektu: 38 411 455,31 zł

Dofinansowanie: 25 885 867,18 zł

Termin realizacji projektu: wrzesień 2010 r. – lipiec 2013 r.

### 8.2 „Wspólne korzyści rozwoju potencjału Zalewu Wiślanego”

---

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Europejskiego Instrumentu Partnerstwa i Sąsiedztwa Litwa-Polska-Rosja 2007-2013.

Celem głównym projektu było przyczynienie się do wzmocnienia współpracy społeczno-ekonomicznej pomiędzy regionami Zalewu Wiślanego poprzez:

- wspólną, polsko-rosyjską ocenę warunków naturalnych i społecznych zrównoważonego rozwoju obszaru Zalewu Wiślanego,
- przegląd istniejącej infrastruktury i planów rozwoju portów i przystani Zalewu Wiślanego, z uwzględnieniem aspektów planowania przestrzennego,
- identyfikację działań transgranicznych, które w przyszłości mogą być wspólnie podjęte przez interesariuszy po obu stronach granicy, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii ochrony środowiska, bezpieczeństwa morskiego i wspólnej współpracy gospodarczej.



- Projekt VILA stanowi bazę dla kolejnych projektów polsko-rosyjskich w zakresie zacieśnienia współpracy międzyregionalnej, sprzyjającej rozwojowi obszaru nadzalewowego. Projekt może stać się także przykładem dla podobnych działań litewsko-rosyjskich dotyczących Zalewu Kurońskiego.

Całkowite koszty projektu: 426 087,83 zł

Współfinansowanie: 377 610,34 zł

Termin realizacji projektu: styczeń 2013 r. – maj 2015 r.

### 8.3 „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”

Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka na lata 2007-2013.

Projekt realizowany przez 16 podmiotów, na obszarze dwóch województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Projekt zasięgiem swoim objął teren Żuław i Zalewu Wiślanego wraz z Mierzeją Wiślaną (15 gmin).

W ramach inwestycji zrealizowano:

- 4 porty żeglarskie (Elbląg, Krynica Morska, Tolkmicko, Kąty Rybackie);
- 7 przystani żeglarskich (Biała Góra, Braniewo, Nowa Pasłęka, Błotnik, Osłonka, Malbork „Park Północny”, Rybina);
- 2 pomosty cumownicze (Tczew oraz Drewnica);
- 2 mosty zwodzone (Gdańsk-Przegalina, Nowa Pasłęka);
- elektryfikacja śluzy Gdańska Głowa.

W ramach projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I” Gmina Miasto Elbląg zrealizowała zadanie pn. „Rozbudowa portu żeglarskiego przy ul. Radomskiej 29 w Elblągu”. Inwestycja polegała na rozbudowie portu żeglarskiego przy ulicy Radomskiej 29 w Elblągu. Zrealizowane zostały prace o charakterze hydrotechnicznym, sanitarnym, drogowym, elektrycznym. Dzięki tej inwestycji obecnie jachty cumujące w basenie mają zapewnione bezpieczne warunki do cumowania. Żeglarze mają dostęp do energii elektrycznej i wody pitnej.

Łączna wartość I etapu projektu "Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej":

Całkowite koszty projektu: 84 843 985,49 zł

Współfinansowanie: 41 679 844,01 zł

Termin realizacji projektu: 2010 r. – 2014 r.

Wartość zadania "Rozbudowa portu żeglarskiego przy ul. Radomskiej 29 w Elblągu":

Całkowite koszty inwestycji: 9 146 147,82 zł

Współfinansowanie: 5 487 688,70 zł

Termin realizacji projektu: wrzesień 2011 r. – maj 2012 r.

## 8.4 Komplementarność z projektami planowanymi do realizacji

Realizacja planowanych niżej działań, będzie możliwa tylko w przypadku pozyskania środków zewnętrznych. Projekty te będą miały wpływ na zwiększenie ilości przeładunków w porcie Elbląg. Obecnie dostęp do środków jest ograniczony. POIiŚ 2014- skupia się na portach znajdujących się na sieci bazowej TEN-T. W związku z tym realizowane mogą być tylko projekty portów i miast portowych Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście oraz Urzędów Morskich w Szczecinie i Gdyni. Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 nie przewiduje możliwości dofinansowania inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury portowej. W związku z powyższym poniżej opisane programy można traktować jedynie, jako kierunki przyszłych działań, a nie jako działania zdeterminowane.

### 8.4.1 *„Budowa mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim wraz z układem komunikacyjnym”*

W ramach realizacji projektu planowana jest budowa dwóch mostów zwodzonych na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim, budowa dróg dojazdowych i umocnienie nabrzeży wraz z pogłębieniem przyczółków. Inwestycja jest o tyle istotna, ponieważ powiązana jest ściśle z budową nowego terminalu w ramach projektu „Budowa bocznic kolejowej i terminalu nr 2 w Elblągu”.

Inwestycja ta wpłynie bezpośrednio na rozwój żeglugi towarowej i pasażerskiej, umożliwi swobodną nawigację na rzece, wpłynie na bezpieczeństwo przeciwpowodziowe i szybką ewakuację mieszkańców wyspy Nowakowskiej. Realizacja inwestycji umożliwi przejazd pojazdów ciężkich na tereny rolnicze. Przyczyni się również do połączenia terenów Modrzewiny Południe z drogą krajową nr 7. Głównym rezultatem będzie zwiększenie przepustowości, co istotnie wpłynie na wzrost wolumenu przeładunków i terminowości dostaw.

Orientacyjny koszt: 120 mln zł

### 8.4.2 *„Budowa bocznic kolejowej i terminalu nr 2 w Elblągu”*

W ramach realizacji projektu przewiduje się budowę nowego terminala masowo-drobnicowego w przemysłowej dzielnicy miasta wysuniętej na północny-wschód przy drodze krajowej nr 503. Teren inwestycji to obszar około 32 hektarów powierzchni sąsiadujący z Elbląskim Parkiem Technologicznym oraz strefą przemysłową Modrzewina Południe. Inwestycja miałaby obejmować budowę basenu portowego wraz z nabrzeżem cumowniczym o długości około 500 m, utwardzenie placów składowych, budowę magazynów, dróg dojazdowych, a przede wszystkim budowę bocznic kolejowej zapewniającej rozwój transportu intermodalnego.

Planowanym rezultatem projektu jest zwiększenie możliwości przeładunkowej portu, utworzenie potencjału składowania i magazynowania towarów zarówno drobnicowych jak i masowych, zniesienie utrudnień społecznych (eliminacja hałasu i pylenia podczas

operacji przeładunkowych w obszarze terenów mieszkalnych), zapewnienie dostępu do transportu intermodalnego z wykorzystaniem transportu kolejowego (obecnie brak), zwiększenie wolumenu przeładunków w elbląskim porcie, utworzenie terenów inwestycyjnych dla podmiotów portowych, wzrost zatrudnienia.

Orientacyjny koszt: 100 mln zł

#### *8.4.3 „Budowa nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej, przedłużenie terminala składowo-przeładunkowego”*

W ramach realizacji projektu ma być przeprowadzona inwestycja polegająca na umocnieniu ok. 100 m nabrzeża i połączeniu z obecnym nabrzeżem terminala składowo-przeładunkowego przy ul. Radomskiej. Planowane jest nabrzeże wysokie zabudowane ścianką Larsena wraz z pogłębieniem do głębokości 3,5 m, instalacją polderów cumowniczych na betonowym oczepie.

Inwestycja ma na celu utworzenie nowych miejsc cumowniczych oraz stworzenie możliwości kontynuacji rozbudowy terminala o kolejne 0,5 ha, gdzie tworzone są nowe place składowe i rozładunkowe. Projekt ma na celu również kompleksowe zagospodarowanie nabrzeża rzeki od ul. Radomskiej.

Orientacyjny koszt: 30 mln zł

#### *8.4.4 „Budowa obrotnicy dla statków w Elblągu”*

W ramach realizacji projektu planowane jest pogłębienie koryta rzeki Elbląg w obrębie wejścia Kanału Jagiellońskiego do głębokości 3,5 metra, o średnicy 180 metrów. Oprócz pogłębienia koryta, należy również zabezpieczyć nabrzeża ścianą Larsena wraz z oczepami betonowymi, w których będą zamontowane polery cumownicze (łącznie długość nabrzeży – ok. 350 m)

Projekt ma na celu umożliwienie bezpiecznej manewracji i nawigacji jednostek pływających, utworzenie miejsc cumowniczych, bezpieczną manewrację jednostek umożliwiającą bezkolizyjną nawigację, szybsze i bezpieczne obracanie jednostek na wodzie, większą przepustowość. Wskazane miejsce inwestycji tj. Rzeka Elbląg – wejście do Kanału Jagiellońskiego jest jedynym miejscem na jej przeprowadzenie.

Orientacyjny koszt: 5 mln zł

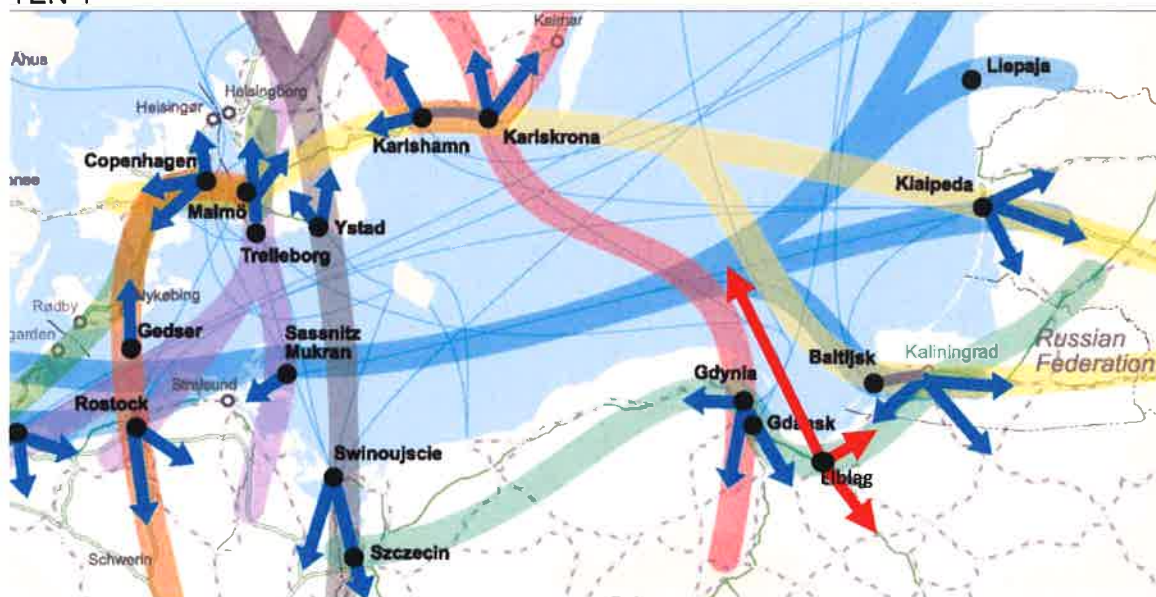
## **9. Rozwój sektora transportu morskiego w tym transportu intermodalnego**

---

Realizując politykę UE należy zwrócić uwagę na konieczność przeniesienia drogowego transportu na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny. W tym celu (cytując za Białą Księgą) na wybrzeżach niezbędna jest większa liczba wydajnych punktów umożliwiających wprowadzanie towarów na rynki europejskie, co pozwoli na uniknięcie niepotrzebnych przewozów przez terytorium Europy. Porty morskie odgrywają

zasadniczą rolę, jako centra logistyczne i wymagają dobrych połączeń z obszarami w głębi lądu. Ich rozwój jest niezbędny dla obsługi coraz większych wolumenów towarów w ramach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w UE oraz współpracy z resztą świata. 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.

Rysunek 1 Obszary włączenia Morskiego Portu w Elblągu korytarze transportu sieci TEN-T



źródło: **Błąd! Nieprawidłowy odsyłacz typu hiperłącze.** Network (kolor czerwony -oznaczenia własne)

Zgodnie z polityką Unii Europejskiej wyrażonej w Białej Księdze Transportu, europejski obszar transportu morskiego należy przekształcić w „niebieski pas” tj. pas swobodnego transportu morskiego w Europie i wokół niej. Należy również w pełni wykorzystać potencjał transportu wodnego.

Aby wspierać transport wodny, Rada promuje koncept „niebieskiego pasa”, który ma na celu utworzenie europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier, w którym statki, niezależnie od swojej bandery, będą mogły swobodnie prowadzić działalność przy minimalnych obciążeniach administracyjnych. Program „Niebieski pas” dotyczy ułatwień dla transportu morskiego w ramach Unii Europejskiej, poprzez uproszczenie formalności administracyjnych wymaganych od operatorów statków). Taki obszar będzie można utworzyć dzięki połączeniu technologii, zdolności w zakresie monitorowania transportu morskiego oraz najlepszych wzorców postępowania. „Niebieski pas” uzupełnią „niebieskie ścieżki”, czyli ułatwienia administracyjne, technologiczne i fizyczne ze strony portów i organów celnych, by zapewnić szybkie przechodzenie przez porty towarów pochodzących z UE.

W przypadku portu w Elblągu i pozostałych małych portów na Zalewie Wiślanym, występują ograniczenia w dostępie do nich. Zalew Wiślany jest traktowany, zarówno

w sensie prawnym, jak i bezpieczeństwa żeglugi, jako akwen morski. Prawnie ma status morskich wód wewnętrznych i to nie tylko w Polsce, ale również w Federacji Rosyjskiej. Wschodnia część Zalewu Wiślanego (tzw. Zalewu Kaliningradzkiego) należy do Rosji, to ona kreuje politykę i dostęp do swoich morskich wód wewnętrznych. Jak opisano w rozdziale 5 dostęp do wód Zalewu jest możliwy tylko od strony cieśniny Piławskiej. W zależności od huśtawki politycznej dostęp ten jest ograniczany. W efekcie polski i jednocześnie unijny port morski w Elblągu mimo obecnego znaczącego potencjału przeładunkowego (ok. 1,5 -1,9 mln ton/tok) nie może się swobodnie rozwijać.

Program „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” stanowi faktyczną realizację celów Białej Księgi. Port w Elblągu, jako port skomunikowany z jednej strony z drogą morską E60, a z drugiej z siecią drogową TEN-T (droga S-7 na południe kraju i drogą S-22 na wschód-zachód kraju) wraz z projektowanymi na terenie miasta zapleczem logistycznym (ok. 130 ha), będzie pełnił funkcję intermodalnego węzła transportowego. Możliwe będzie przeniesienie części ładunków z transportu drogowego na morski.

W Białej Księdze Transportu z marca 2011r. wzmocniono nacisk na rozwój transportu wodnego śródlądowego.

Większe Drogi wodne śródlądowe są klasyfikowane do sieci TEN-T. Jedną z projektowanych dróg jest droga E 70 Rotterdam – Berlin – Kostrzyn – Bydgoszcz – Zalew Wiślany – Kaliningrad łącząca Europę Zachodnią przez berliński węzeł dróg wodnych śródlądowych i przez północną Polskę z rejonem Kaliningradu i dalej z systemem drogi wodnej Niemna. Na terenie Polski prowadzi od kanału Odra – Havela do śluzu 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 Kaliningradu, dalej Pregołą i Dejną do Kłajpedy.

Porozumienie o Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (Porozumienie AGN) przyjęte w 1996 roku przez Stały Komitet Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ określa Elbląg jako port śródlądowy o międzynarodowym znaczeniu i umieszcza go na trasie Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 łączącej Rotterdam, Magdeburg, Berlin, Bydgoszcz, Kaliningrad i Kłajpedę. Do tej pory jednak Polska nie przystąpiła do porozumienia AGN, zaś polski odcinek MDW E-70 nie spełnia wymagań stawianych przez porozumienie, aby uznać go za śródlądową drogę wodną o międzynarodowym znaczeniu<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Droga wodna E 70 na obszarze Polski na żadnym z odcinków nie spełnia parametrów umowy AGN. Obecnie MDW E 70 można zaliczyć do II klasy, poza odcinkiem Noteci od ujścia rzeki Drawy do połączenia z Kanałem Bydgoskim, gdzie spełnione są jedynie parametry klasy Ib. E 70 jest skanalizowana przy pomocy 28 stopni wodnych, z których jeden – śluz Czersko Polskie w Bydgoszczy – jest nowym stopniem oddanym do użytku w 1999 roku. Pozostałe 27 śluz to w większości niezelektryfikowane obiekty zbudowane na przełomie XIX i XX w. Szerokość szlaku wodnego waha się od 16 m do 25 m, minimalne promienie łuków wynoszą 200 m–250 m, a minimalne prześwity pod mostami to 3,5 m–4 m. Gwarantowana głębokość tej trasy wynosi 1,2 m–1,5 m, a graniczna dozwolona prędkość statków 8 km/h. (źródło: strona [www.mdwe-70.pl](http://www.mdwe-70.pl), [http://www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook\\_database.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html))

Według europejskiego porozumienia na temat głównych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) drogi wodne zaliczane do tras międzynarodowych powinny mieć parametry odpowiadające przynajmniej IV klasie (minimalne wymiary statku 80 m długości i 9,5 m szerokości). Nowo wybudowane odcinki powinny odpowiadać przynajmniej klasie Vb, a odcinki modernizowane – klasie Va. Na obszarze Europy Zachodniej w większości Międzynarodowa Droga Wodna E 70 spełnia wymogi umowy AGN.

Warunkiem aktywizacji portu w Elblągu w zakresie transportu ładunków drogą wodną E70 jest realizacja budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną lub alternatywnie likwidacja ograniczeń warunków żeglugowych na Zalewie Wiślanym do Cieśniny Piławskiej, co wymaga ścisłej i stałej współpracy transgranicznej z Federacją Rosyjską.

Wzdłuż Mierzei Wiślanej od strony otwartego Bałtyku przebiega także 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.

Zgodnie z Projektem Polityki Wodnej Państwa do 2030 r., opracowaną przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej (2011r.) należy rozważyć możliwość włączenia niektórych polskich dróg wodnych do ich europejskiego systemu. Podstawą rozstrzygnięć powinna być analiza gospodarczo-ekonomiczna, wspomagająca również podjęcie decyzji w sprawie porozumienia AGN.

Z uwagi na bliżej nieokreślony horyzont czasowy wdrożenia w Polsce porozumienia AGN, w niniejszej analizie społeczno-ekonomicznej nie dokonywano wyceny kosztów i korzyści wynikających z możliwości połączenia dróg wodnych E-70 (śródlądowej) z E-60 (morskiej). Jest to jednak potencjał, który będzie można wykorzystać w przyszłości. A jednym z elementów umożliwiających połączenie wskazanych wyżej dróg wodnych jest Program „Budowy drogi wodnej...”

Zgodnie z notą Rady UE, przesycenie transportu drogowego oraz względy ekologiczne stwarzają konieczność lepszego wykorzystania różnych dostępnych rodzajów transportu. Do tej pory nie osiągnięto stanu optymalnego wykorzystania w szczególności żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, czyli żeglugi pomiędzy portami wybrzeży Europy lub utworzenia połączeń między nimi a portami państw sąsiadujących, oraz żeglugi śródlądowej. W związku z tym, aby w pełni wykorzystać możliwości synergii, do wyłaniającego się europejskiego systemu transportu multimodalnego należy lepiej dostosować koncepcję autostrad morskich, która ma na celu utworzenie morskich szlaków towarowych pomiędzy portami w Europie, które byłyby konkurencyjne i stanowiły alternatywę dla transportu lądowego. Lepsze włączenie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu do łańcuchów transportowych wymaga wzmocnienia połączeń z transportem kolejowym i żeglugą śródlądowymi drogami wodnymi oraz dalszego

rozwoju portów, które stanowią główne punkty styczności różnych rodzajów transportu.<sup>17</sup>

Polityka Unii Europejskiej, a także polityka krajowa wskazują na konieczność zmiany sposobu postrzegania dotychczasowych sposobów transportu towarowego. Transport wodny, w szczególności transport morski koncentrowany jest w dużych portach tj.: Gdyni, Gdańsku, Świnoujściu, Szczecinie. Mniejsze porty, takie jak Elbląg czekają na swoją szansę rozwoju.

## 10. Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu

---

Niniejszy rozdział sporządzono w oparciu o Strategię rozwoju Portu Morskiego w Elblągu autorstwa Actia Forum Sp. z o.o., z czerwca 2015r.

Port Morski w Elblągu jest największym wśród portów okolic Zalewu Wiślanego. Jego granice określa Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Elblągu od strony lądu (Dz.U. 2012 poz.656). Całkowita powierzchnia portu wynosi około 470 ha<sup>18</sup>. Większość powierzchni portu leży w granicach administracyjnych gminy miejskiej Elbląg (około 70%). Pozostałe grunty objęte granicami portu znajdują się na terenie gminy wiejskiej Elbląg. Nabrzeża w granicach administracyjnych portu Elbląg znajdują się w gestii kilkudziesięciu podmiotów gospodarczych.

Pod względem układu przestrzenno-funkcjonalnego port w Elblągu można podzielić na 4 strefy:

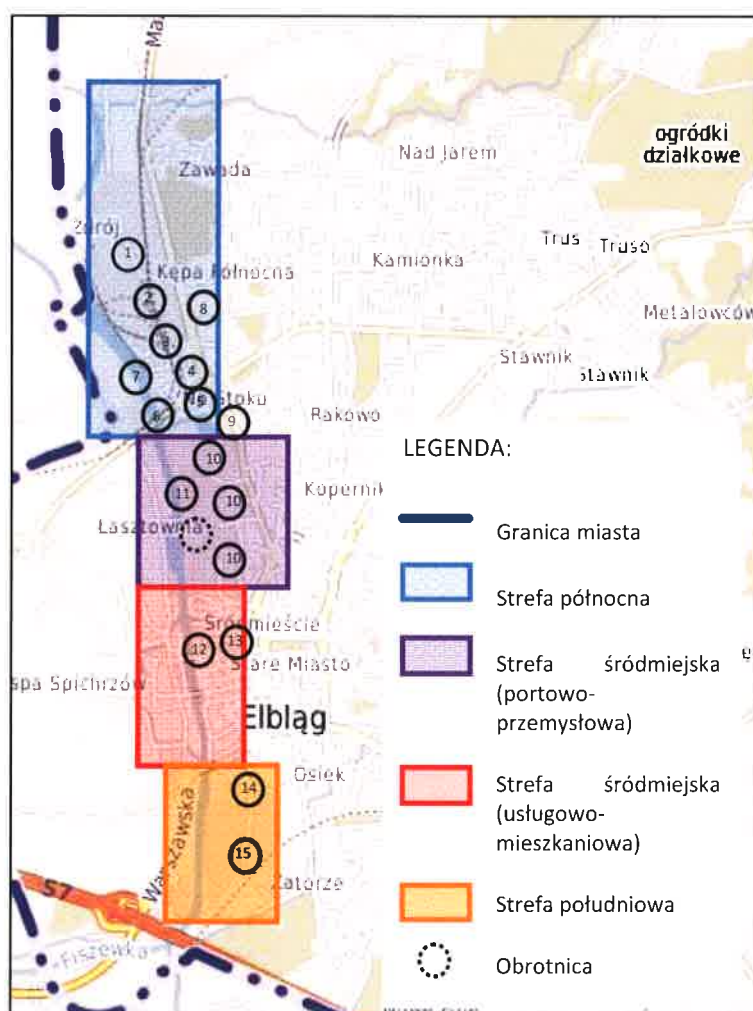
- 1) północną portowo-przemysłową,
- 2) śródmiejską o charakterze portowo-przemysłowym,
- 3) śródmiejską o charakterze usługowo-mieszkaniowym oraz
- 4) południową o dominującej funkcji przemysłowej.

---

<sup>17</sup>Cytat z noty posiedzenia Rady UE Transport, telekomunikacja i energia Bruksela, 2-3 grudnia 2010 r.

<sup>18</sup> Dane ZMPE sp. z o. o.





Rysunek 2 Strefy funkcjonalno-przestrzenne oraz obiekty na obszarze portu Elbląg (opis obiektów w tekście) Źródło: Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu, Actia Forum, czerwiec 2015

**Strefa północna** położona poniżej mostu kolejowo-drogowego na trasie Unii Europejskiej posiada najlepszą dostępność nawigacyjną (nie jest ograniczona światłem mostów) i zajmuje tereny o przeważającej funkcji przemysłowo-portowej (generalnie nie występuje tu problem kolizji z funkcją mieszkaniową czy usługową). Strefa ta na prawym brzegu skomunikowana jest linią kolejową z bocznkami prowadzonymi na teren portu. Jest ona najcenniejsza z punktu widzenia prowadzenia działalności przetadunkowo-składowej i posiada duży potencjał terenowy pod ewentualne przyszłe inwestycje. Pewnym ograniczeniem rozwoju jest zapis w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Elbląga o strefie ochrony krajobrazu w okolicach starej łachy rzeki Elbląg, będącej jednym z potencjalnych obszarów rozwojowych (patrz SUIKZP Elbląga)<sup>19</sup>. Drugie ograniczenie rozwojowe portu mogą

<sup>19</sup> Studium z 2006 dostępne na stronie: <http://www.planowanie.umelblag.pl/?q=studium>, Graficzne załączniki do Studium: <http://www.planowanie.umelblag.pl/?q=node/4>



stanowiąc strefy zalewowe rzeki Elbląg występujące właściwie na całym terenie objętym granicami portu. W strefie północnej znajdują się następujące obiekty:

- nabrzeża zakładu meblowego „Home Concept”,
- nabrzeża elektrociepłowni Elbląg,
- nabrzeża i elewator firmy „Glenport sp. z o. o.”,
- przystań jachtowa „Bryza”,
- terminal promowo-pasażerski ZPME z punktem odpraw granicznych,
- terminal przeładunkowo-składowy ZPME (lewy brzeg),
- przystań jachtowa Jachtklub Elbląg/Pętla Żuławska (lewy brzeg).

Na prawym brzegu, za torami kolejowymi, znajdują się obiekty przemysłowe browaru Grupy Żywiec SA (pkt. 8, Rys. 3), które posiadają dostęp do rzeki poprzez nabrzeża pozostające w gestii ZPME.

#### **Elewator zbożowy**

Właścicielem i operatorem elewatora zbożowego o pojemności elewatora wynosi 17000 ton jest firma Glenport Sp. z o.o., będąca spółką córką szwajcarskiej firmy, globalnego potentata w produkcji i dostawach szerokiego asortymentu towarów i surowców, Grupy Glencore. W ostatnich latach wyraźnie zmniejszył się wywóz z Elbląga zbóż drogą wodną. Z tego powodu sam elewator jest obecnie wykorzystywany dość rzadko, natomiast nabrzeże przy obiekcie służy tymczasowo do przeładunków drobnicy, w tym przede wszystkim materiałów budowlanych, eksportowanych do obwodu kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej. Przewozy realizowane są przez 2 barki o napędzie własnym (o nośności 1000 ton każda) oraz zestawy 2 holowników i 4 barek (nośność każdej barki około 800 ton).

#### **Terminal pasażersko-promowy z punktem odpraw granicznych ZPME**

Właścicielem terminalu i nabrzeża o długości 192 m. jest Zarząd Portu Morskiego Elbląg. Terminal otwarto w 2006 roku jako obiekt posiadający możliwość obsługi międzynarodowego ruchu pasażerskiego. Stąd też, na terenie terminalu znajduje się punkt odpraw granicznych oraz możliwość pełnej obsługi celnej.

Terminal pasażersko-promowy przystosowany jest do obsługi zawinięć jednostek o maksymalnych parametrach: 65 m długości, 12 m szerokości, 2,5 m zanurzenia i 600 ton wyporności. Szerokość platformy ro-ro, po której realizowany jest wjazd na prom, wynosi 10 m. Możliwa jest tam jednorazowa odprawa 200 osób oraz 30 samochodów osobowych.

Terminal posiada punkty zaopatrzenia statków w wodę pitną, energię elektryczną oraz punkty odbioru ścieków i odpadów komunalnych. Terminal skomunikowany jest z miejską linią tramwajową i autobusową.

#### **Terminal przeładunkowo-magazynowy ZPME**

Terminal przeładunkowo-składowy jest własnością Zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o.. Oddano go do użytku w 2006 roku. Funkcję operatora przeładunków realizuje firma KMTP Service Polska Sp. z o.o.. Podstawowymi ładunkami obsługiwanymi

w imporcie w terminalu są węgiel, kruszywa i śruta soi, oraz materiały budowlane, konstrukcje stalowe, odlewy żeliwne w eksporcie.

Całkowita powierzchnia terminalu wynosi 5,0 ha, z czego 3,1 ha to powierzchnia składowa. Nabrzeże terminalu składa się z dwu stanowisk przeładunkowych rozdzielonych rampą ro-ro o długości 6 m i szerokości 12 m. Technologia obsługi umożliwia jednoczesny przeładunek na obu stanowiskach. Stanowisko północne ma długość około 90 m. Południowy odcinek nabrzeża ma długość 100 m i jest intensywnie eksploatowane. Założona przepustowość roczna obu nabrzeży to 150 jednostek rocznie i od 700 do 900 tys. ton ładunku. Dopuszczalne maksymalne parametry jednostek pływających obsługiwanych na tym terminalu wynoszą: 2,3 m zanurzenia, 85 m długości, 15 m szerokość i 1200 ton ładowności. Nabrzeże wyposażone jest w przyłączy energii elektrycznej (430/230V), dwa przyłącza wody na potrzeby cumujących jednostek i jedno na cele przemysłowe. Terminal wyposażony jest również w:

- Magazyn o powierzchni 1440 m<sup>2</sup> przeznaczony do składowania ładunków drobnicowych. Ładunki można piętrzyć do wysokości 5 m. Całkowita pojemność magazynu to 3 300 ton.
- Zadaszoną wiatę o powierzchni 1 440 m<sup>2</sup> dedykowaną dla ładunków drobnicowych, oraz wykorzystywaną do przechowywania urządzeń przeładunkowych i palet. Pojemność ładunkowa wiaty to 3 200 ton.
- Zasobnię na ładunki sypkie o wymiarach 40 x 107 x 2,5 m. Zasobnia podzielona jest na trzy sekcje składowe o ładowności 7 600 ton, 4 300 ton i 4 400 ton.
- Plac składowy o powierzchni 28 000 m<sup>2</sup>, przystosowany jest do realizacji operacji przeładunkowych i składowania, z uwzględnieniem obsługi kontenerów, ładunków ponadgabarytowych oraz parkowania samochodów ciężarowych. Dopuszczalne obciążenie robocze (DOR) nawierzchni placu wynosi 5 ton/ m<sup>2</sup>.

Do prac na terminalu operator KMTP Service Polska Sp. z o.o. wykorzystuje maszynę TEREX FUCHS (ciężar roboczy 37,8 ton, zasięg roboczy 16 m) oraz żuraw samochodowy o udźwigu 150 ton. Regularne zawinięcia na terminal realizują 3 barki o napędzie własnym (o nośności 600 ton) oraz zestaw składający się z holownika i 2 barek (o nośności 350 ton). Większość z nich uprawia żeglugę na trasie Elbląg – Kaliningrad, przy czym w jedną stronę przewożą zwykle materiały budowlane, a w drodze powrotnej przewożą węgiel lub wracają bez ładunku. Terminal jest dobrze skomunikowany z drogą krajową S7 oraz drogą E22 w kierunku Kaliningradu.

W przypadku **śródmiejskiej strefy przemysłowo-portowej** dostęp do nabrzeży położonych na południe od stałego mostu Unii Europejskiej ogranicza jego prześwit, wynoszący około 9 m od lustra wody. Stąd wysokie jednostki lub jednostki posiadające wysoki maszt nie mają możliwości wejścia w głąb portu. W strefie tej znajdują się: Stocznia Elbląg; tereny firm powstałych po rozproszeniu działalności zakładów mechanicznych „Zamech” oraz Terminal węglowo-drobnicowy.

### **Stocznia Elbląska**

Stocznia Elbląska specjalizuje się w remontach i serwisie małych jednostek rzecznych oraz statków do żeglugi kabotażowej. Ponieważ jej nabrzeża nie są obecnie intensywnie wykorzystywane do prac stoczniowych, część nabrzeży i terenów stoczni (południowe nabrzeże basenu stoczniowego) służy do realizacji przeładunków, głównie węgla importowanego z obwodu kaliningradzkiego i materiałów budowlanych wywożonych z Polski do FR. Stocznia Elbląg jest także armatorem i posiada dwa holowniki, dwie barki o nośności 400 t i jedną barkę o nośności 800 t.

#### **Nabrzeże dawnych Zakładów Mechanicznych „ZAMECH”**

Na terenie dawnych Zakładów Mechanicznych „ZAMECH” znajduje się obecnie wiele różnych firm, m. in. Zamel Sp. z o. o., Elzam – Zamech Sp z o. o., oraz największa z nich Alstom Power Sp. z o.o. Przy nabrzeżach należących do dawnych Zakładów „ZAMECH” przeładowywane są bardzo specyficzne ładunki, związane z działalnością znajdujących się tutaj przedsiębiorstw tj. ładunek elementów i urządzeń metalowych czy konstrukcji ponadgabarytowych. Bezpośrednio za nabrzeżami Zamechu znajduje się przedsiębiorstwo STOKOTA Sp. z o. o. produkujące zbiorniki do przechowywania produktów ciekłych (głównie paliw).

#### **Terminal przeładunkowy węgla i ładunków drobnicowych**

Terminal dedykowany jest obsłudze węgla, choć niekiedy realizowane są tu również przeładunki drobnicy. Długość nabrzeża wynosi 120 m, a dostępna powierzchnia magazynowa wynosi 5 200 m<sup>2</sup>. Dopuszczalne zanurzenie cumujących jednostek nie może przekraczać 2 m. Obecnie najczęściej obsługiwany jest tutaj importowany z Kaliningradu węgiel, który przewożony jest zwykle dwoma zestawami - holownik plus 2 barki o nośności 800 ton każda. Właścicielem terminalu jest firma Grand Coal z Poznania. Kolejną z wydzielonych części portu jest **strefa śródmiejska mieszkaniowo-usługowa**, która rozciąga się wzdłuż zabudowy mieszkaniowo-usługowej historycznego centrum Elbląga, objętego kiedyś fortyfikacjami nowożytnymi. Od części południowej oddziela ją stały most na drodze wojewódzkiej nr 500. Od południa granicę stanowi wyraźnie odmienna forma zagospodarowania (wielkokubaturowe obiekty hal zakładów mechanicznych Zamech). W strefie śródmiejskiej odbudowane zostały w ostatnich latach dwa mosty zwodzone (klapowe). Mosty te ograniczają żeglugę jedynie poprzez szerokość swojego przejścia. Strefa ta, przez wzgląd na jej atrakcyjność turystyczną, jest predysponowana do obsługi żeglugi pasażerskiej, turystycznej i rekreacyjnej. Wysokie jednostki ogranicza jednak most na trasie Unii Europejskiej. W strefie śródmiejskiej znajdują się dwa nabrzeża w dobrym stanie: publiczne nabrzeże pasażerskie na lewym brzegu rzeki oraz prywatne nabrzeże pasażerskie na brzegu prawym.



Rysunek 3 Widok na mosty zwodzone strefy śródmiejskiej i nabrzeża bulwaru Zygmunta Augusta, Źródło: Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu autorstwa Actia Forum Sp. z o.o., z czerwca 2015r.

**Strefa południowa przemysłowa** położona jest między mostem na drodze ekspresowej S7 a mostem na drodze wojewódzkiej nr 500. W jej obrębie znajduje się szereg zakładów przemysłowych, w większości jednak nie posiadających utwardzonych nabrzeży i nie wykorzystujących nadwodnego położenia do realizacji funkcji przeładunkowej. Znaczną część lewego brzegu tego obszaru zajmują ogródki działkowe. Z kolei na prawym brzegu, tuż przy drodze krajowej 500 znajduje się pole kempingowe zarządzane przez PTTK (pkt. 14, Rys. 3), a nieco na południe nabrzeże przy ul. Dojazdowej (pkt. 15, Rys. 3), którego część należy do właściciela prywatnego, część zaś do ZMPE.

Obecny potencjał portu w Elblągu jest wykorzystywany w niewielkim stopniu. Zdolności przeładunkowe portu to ok 1,5- 1,9 mln ton rocznie, z czego wykorzystuje ok. 20% (360 tys. ton - rok 2014). 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).

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 tyś. ton
- Kontenery 20 i 40 stopowe
- Sztuki ciężkie (z możliwością montażu na terminalu)

Kierunki transportu wodnego to porty Obwodu Kaliningradzkiego, (Kaliningrad, Bałtijsk, Swietłyj), porty polskie: Gdańsk Gdynia, porty UE Litwa, Łotwa, Estonia, a także Skandynawia i Europa Zachodnia.

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

Obecne kierunki pasażerskiej żeglugi międzynarodowej: Elbląg – Kaliningrad, Elbląg – Bałtijsk. W żegludzie krajowej 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).

Program budowy drogi wodnej przez Mierzę Wiślaną może być 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 (prosty potencjał portu to ok 1,9 mln ton/rok). W strategii rozwoju portu<sup>20</sup> mowa o maksymalnym potencjale portu sięgającym ok. 5 mln ton/rok. Obecnie parametry jednostek wchodzących do portu wynoszą 2 metry zanurzenia maksymalnego, nośność maksymalna do 1 tyś. ton DWT. Po wybudowaniu kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną i pogłębieniu torów wodnych zanurzenie dopuszczalne osiągnie 4 metry<sup>21</sup>.

## 11. Rozwój transportu intermodalnego

W rozdziale powyżej opisano potencjał Morskiego Portu w Elblągu, jednakże stanowi on tylko część potencjalnego węzła intermodalnego TEN-T.

Przez miasto Elbląg przebiegają dwie drogi klasyfikowane do sieci TEN-T.

- Droga S-7 łącząca aglomeracje: gdańską, warszawską i krakowską oraz

<sup>20</sup> Actia Forum Sp. z o.o., Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu, czerwiec 2015r.

<sup>21</sup> Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2012. Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Gdańsk 2012

- Droga S-22 łącząca Berlin z Królewcem poprzez, otwarte dnia 3 grudnia 2010 roku, przejście graniczne Grzechotki-Mamonowo (granica państwa z Rosją – obwód kaliningradzki).

Doskonałe położenie Elbląga, na skrzyżowaniu dróg sieci TEN-T zaktywizowało działania w zakresie tworzenia centrów logistycznych.

W mieście dostępne są liczne tereny inwestycyjne. Wśród nich na szczególną uwagę zasługują:

**Modrzewina Południe**<sup>22</sup> i znajdujący się w jej obszarze **Elbląski Park Technologiczny**. Całkowita powierzchnia



Projekt centrum „Modrzewina”,  
źródło: Urząd Miasta Elbląg

Modrzewiny Południe to 67,7 ha, w tym ponad 40 ha w granicach Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefa Elbląg. Wszystkie lokalizacje posiadają dostęp do infrastruktury niezbędnej do realizacji inwestycji. Teren Modrzewiny Południe przeznaczony jest pod działalność produkcyjno-usługową przemysłu zaawansowanej technologii. Branże najczęściej wybierające ofertę Podstrefy Elbląg to głównie meblowa, metalowa, biotechnologia i budowlana. Kolejne firmy, w tym z branż nowoczesnych usług biznesowych, IT, środowiskowej, to między innymi 27 lokatorów Elbląskiego Parku Technologicznego (EPT). Park ze swoją ofertą badań laboratoryjnych oraz brokera innowacji w Centrum Biznesu, Rozwoju i Innowacji jest ośrodkiem rozwijających się/załączkowych inwestycji na Modrzewinie Południe. W jednym z centrów badawczych EPT Laboratorium Zaawansowanych Analiz Środowiskowych, świadczy usługi akredytowane przez PCA w zakresie badań chemicznych i właściwości fizycznych wody, wody do spożycia i ścieków. Poza badaniami akredytowanymi Laboratorium wykonuje prace badawczo-rozwojowe w zakresie badań żywności, odpadów komunalnych, osadów ściekowych i dennych, gleby, jak również pomiary poziomu dźwięku farm wiatrowych. Dotychczas w Podstrefie Elbląg zainwestowało 9 firm z branż metalowo-maszynowej, stolarki okiennej, spożywczej oraz reklamowej.

Łącznie na terenie Modrzewiny Południe inwestorzy zagospodarowali ponad 14 ha, gdzie powstaje łącznie 280 miejsc pracy.

Dwie firmy z branży biotechnologicznej i oświetleniowej planują budowę zakładów produkcyjnych, deklarują zatrudnić 60 osób oraz zainwestować 48 mln.

Obecnie trwają rozmowy z inwestorami z branż: budowlanej, metalowej oraz data center, którzy zamierzają zainwestować na terenie Modrzewiny Południe do 2020 r.

**Terkawka** - największy obszar inwestycyjnych Elbląga pod względem powierzchni – 190 ha, obecnie teren zielony w trakcie ustalania dokumentów planistycznych.

<sup>22</sup> Opis sporządzono na podstawie materiałów przekazanych przez Urząd Miasta Elbląga, sierpień 2016r.

Potencjalna lokalizacja pod centrum logistyczne, postrzegane, jako punkt koordynacji, automatyzacji i dystrybucji o zasięgu na skalę międzyregionalną, krajową oraz międzynarodową, daje możliwość wykorzystania atutów związanych z położeniem Miasta Elbląga.

- Teren inwestycyjny Terkawka położony jest wzdłuż drogi krajowej nr 22 od Węzła Wschód do granic administracyjnych miasta. Przepływa przez niego rzeka Terkawka, skąd nazwa terenu. Miasto Elbląg zrealizowało projekt „Terkawka – kompleksowe przygotowanie nowych terenów inwestycyjnych w Elblągu” dofinansowany ze środków UE., w którym wykonano kompleksowe opracowanie koncepcji zagospodarowania obszaru, przeprowadzone zostały badania geotechniczne oraz opracowano dokumentację techniczną i projektowo – budowlaną związaną z uzbrojeniem terenu pod inwestycje. Terkawka ma korzystne położenie zwłaszcza w przypadku przeznaczenia go na centrum logistyczne, ze względu na fakt lokalizacji przy skrzyżowaniu dróg o randze międzynarodowej – E77 oraz E22 oraz obecność linii kolejowej Berlin – Kaliningrad.
- Teren przeznaczony pod działalność usługową lub produkcyjno-składową, która może funkcjonować w ramach centrum usług logistycznych. Tereny inwestycyjne są planowane objęciem przez Warmińsko-Mazurską Specjalną Strefą Ekonomiczną.
- Elbląg usytuowany jest na szlaku Berlin-Kaliningrad, krajowych szlakach komunikacji drogowej i kolejowej, z możliwością wykorzystania drogi wodnej E-70 łączącej kraje UE z Rosją, bliskości portów morskich w Gdańsku i Gdyni, portu lotniczego w Gdańsku oraz lotniska w Elblągu. Teren Terkawki zlokalizowany w granicach administracyjnych Miasta Elbląga, w jego południowo – wschodniej części jest korzystnie usytuowany bezpośrednio przy drodze S22 oraz w pobliżu skrzyżowania dróg o randze międzynarodowej S7 oraz S22.
- Wg wypracowanej koncepcji zagospodarowania teren inwestycyjny przeznaczony jest pod :
  - centrum logistyczne jako punktu koordynacji, automatyzacji i dystrybucji o zasięgu na
  - skalę międzyregionalną, krajową oraz międzynarodową,
  - działalność turystyczną i rekreacyjną,
  - działalność handlową

Zrealizowane, realizowane oraz planowane do realizacji projekty i działania, stanowią ogromny potencjał do wykorzystania. Pozwalają na rozwój transportu intermodalnego z wykorzystaniem istniejącego potencjału portu morskiego w Elblągu w powiązaniu z rozwijaniem się zaplecza logistycznym w Elblągu przy węzłach dróg kołowych S-7 i S-22 przynależnych do sieci TEN-T.

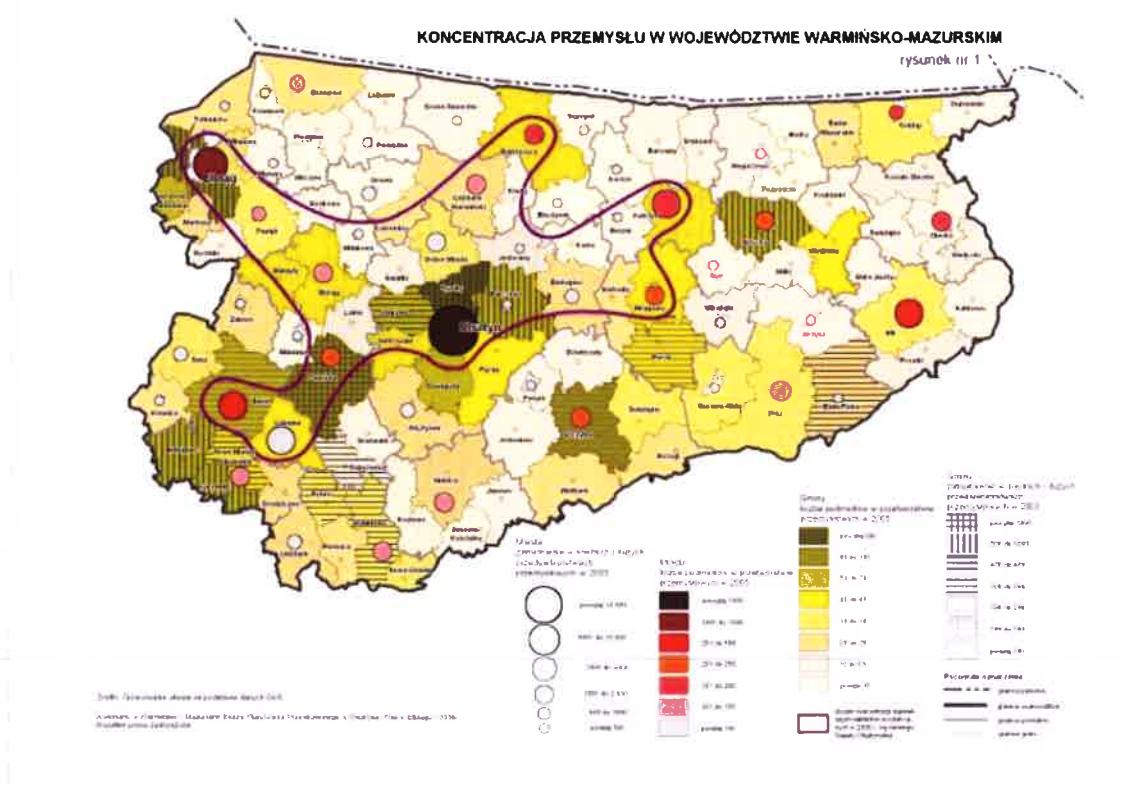
Rozwój transportu intermodalnego może być dźwignią wzrostu dla miasta Elbląga oraz gmin ciężących gospodarczo do tego miasta.



## 11.1 Rozwój sektora przemysłu i logistyki

Przemysł w województwie Warmińsko Mazurskim koncentruje się w kilku ośrodkach (mapa poniżej). Drugim co do wielkości ośrodkiem, po Olsztynie jest miasto Elbląg. To jeden z najistotniejszych ośrodków miejskich Województwa Warmińsko Mazurskiego decydujących o tempie zmian dla osiągnięcia celów strategicznych polityki wzrostu konkurencyjności i spójności całego województwa. Działania miasta skupiły się na realizacji dużych przedsięwzięć inwestycyjnych decydujących o rozwoju gospodarczym i pozyskaniu inwestorów. Duże nakłady zaangażowane zostały przede wszystkim w budowę infrastruktury drogowej, włączającej miasto w systemu komunikacyjny o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym.

Rysunek 4 Koncentracja przemysłu w województwie Warmińsko-Mazurskim



źródło: Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, filia w Elblągu

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.

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.

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 i Bałtyskimi 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, otwartego ruchu przygranicznego.

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.

Program „Budowa drogi wodnej ...” doskonale wpisuje się w politykę Unii Europejskiej zakładającą wspieranie żeglugi krótkiego zasięgu oraz przenoszenie przewozów towarowych z dróg kołowych na transport wodny.

## 11.2 Rozwój sektora usług turystycznych i okołoturystycznych

---

Atrakcyjne położenie, obiekty historyczne oraz dostęp do Zalewu Wiślnego i kanału Ostródzko –Elbląskiego czynią tereny nadzalewowe szczególnie atrakcyjnymi turystycznie. Bardzo istotną gałęzią gospodarki w obszarze Zalewu Wiślanego jest turystyka.

W ostatnich latach w tym obszarze udzielono od 560 tyś. do 830tyś. noclegów, co stanowi ok 110-165 tyś. turystów rocznie. Jest to wielkość znacząca, jednakże trzeba zauważyć, że większość tych turystów przebywa w gminach: Krynica Morska, Stegna i Sztutowo. 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. 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 Kaliningradem 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 na rozbudowanej sieci rzecznej wędkarstwo. 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 odśłanianych 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.

Miasto przygotowuje tereny inwestycyjne związane z rozwojem usług turystycznych i około turystycznych. Są to w szczególności:

**Wyspa Spichrzów**, tereny pod kompleksową inwestycję rekreacyjno-usługową. Wyspa stanowi fragment wielofunkcyjnego usługowo-mieszkalnego Śródmieścia Elbląga, w pobliżu unikatowej starówki elbląskiej, skomunikowanej mostami zwodzonymi z bulwarem spacerowym nad rzeką Elbląg. Przestrzeń 17 hektarowej Wyspy Spichrzów w ramach rewitalizacji oraz szeroko pojętego przystosowania do współczesnych potrzeb, stwarza idealną lokalizację pod inwestycje usługowo-handlowe, uwzględniające usługi turystyczne i sportów wodnych, gastronomiczne i handlowe połączone z funkcją mieszkaniową.

**Europark** to obszar terenów inwestycyjnych w Elblągu położonych we wschodniej części miasta, położony na styku z parkiem krajobrazowym Wysoczyzny Elbląskiej – zielonymi płucami miasta. Europark to kompleks turystyczno-rekreacyjny, w skład którego mają wejść m.in. trasy spacerowe i trekkingowe, muszla koncertowa, szlak kajakowy, ośrodek sportów zimowych, rowerowych i konnych, park wodny i tzw. park przygody. Centralnym punktem tego obszaru jest Góra Chrobrego - funkcjonujący ośrodek sportowo-rekreacyjny ze stacją narciarską i parkiem rozrywki. Kompleks Europarku uzupełnia Centrum Rekreacji Wodnej „Dolinka” z zespołem basenów i częścią rekreacji wodnej i spa.

**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.

W 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 Jeziorem 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.

Budowa kanału to nie tylko stworzenie nowego szlaku transportowego, lecz także istotny, potencjalny czynnik aktywizacji gospodarczej gmin nadzalewowych, które (z wyjątkiem Krynicy Morskiej) należą do najuboższych w kraju. 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.

## 12. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

---

Powierzchnia Zalewu Wiślanego wynosi 838 km<sup>2</sup>, z czego 43,8% powierzchni leży w granicach Polski. Wokół Zalewu leży szereg gmin: Krynica Morska, Sztutowo, gmina Elbląg, Tolkmicko, Frombork, Braniewo, zamieszkałe łącznie przez ok. 29 tys. osób. W miejscowościach nad samym Zalewem zamieszkuje ok. 9,5 tys. osób.

Gminy Krynica Morska i Sztutowo, administracyjnie przynależą do województwa pomorskiego, powiatu nowodworskiego. Pozostałe cztery gminy znajdują się na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, przy czym gmina wiejska Elbląg oraz Tolkmicko leżą w powiecie elbląskim, natomiast gmina wiejska Braniewo i Frombork leżą w powiecie braniewskim.

Wszystkie gminy nadzalewowe to gminy małe (< 10 tys. mieszkańców). Liczba mieszkańców, w ostatnim dziesięcioleciu nie uległa zasadniczym zmianom.

Tabela 4 Liczba mieszkańców gmin nadzalewowych

| Liczba mieszkańców         | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Krynica Morska             | 1353   | 1349   | 1351   | 1335   | 1323   |
| Sztutowo                   | 3652   | 3669   | 3650   | 3677   | 3685   |
| Elbląg gm.                 | 7 198  | 7 216  | 7 208  | 7 266  | 7 270  |
| Tolkmicko - miasto         | 2813   | 2792   | 2807   | 2794   | 2739   |
| Tolkmicko - obszar wiejski | 4062   | 4066   | 4033   | 4042   | 4107   |
| Frombork - miasto          | 2464   | 2458   | 2475   | 2437   | 2446   |
| Frombork - obszar wiejski  | 1275   | 1273   | 1269   | 1282   | 1280   |
| Braniewo gm.               | 6344   | 6261   | 6216   | 6214   | 6344   |
| Miasto Elbląg              | 124257 | 123659 | 122899 | 122368 | 121642 |

źródło: GUS

Gminy nadzalewowe, są bardzo odmienne pod względem gospodarczym.

**Elbląg** to miasto liczące ok 120 tys. mieszkańców. Elbląg jest dynamicznie rozwijającym się miastem grodzkim, ośrodkiem przemysłowym, akademickim i kulturalnym, atrakcyjną bazą wypadową dla turystów. Czołowe zakłady przemysłowe Elbląga to Alstom Power Sp. z o.o. -producent turbin parowych i gazowych, przekładni zębatych oraz ciężkich odlewów stalowych i z metali kolorowych, browar grupy Żywiec S.A., Mazurskie Meble International. Działają też spółki Holdingu Elzam -produkcja konstrukcji stalowych i obróbka metali, oraz inne przedsiębiorstwa branży meblarskiej, skórzaney i odzieżowej.

**Krynica Morska** to gmina, w której poszczególne miejscowości stanowią jedną jednostkę administracyjną – tj. miasto Krynicy Morską. Usługi turystyczne i okołoturystyczne są wiodącą branżą gospodarczą i są realizowane zasadniczo jedynie w sezonie letnim. Dominuje turystyka pobytowa. Wspierającą funkcję stanowi rybactwo, realizowane głównie w dzielnicy Piaski. Brak w gminie przemysłu i usług wytwórczych. Po zakończeniu sezonu letniego, w gminie są realizowane jedynie podstawowe funkcje: administracyjne, szkolnictwa i usług podstawowych. Podstawą sukcesu turystycznego Krynicy Morskiej jest jej położenie, umożliwiające korzystanie z wód i plaż Zatoki Gdańskiej oraz wód i atrakcji wodnych Zalewu Wiślanego.

**Sztutowo** jest gminą o charakterze turystyczno- rolniczym. Funkcje turystyczne są realizowane, tylko w sezonie letnim, w miejscowościach nad zatoką Gdańską (Sztutowo) i Zalewem Wiślanym (Kąty Rybackie, Skowronki). Pozostałe miejscowości, np. Grochowo, Łaszka, to miejscowości typowo rolnicze o strukturze gospodarowania opartego na zlikwidowanych państwowych gospodarstwach rolnych (PGR). Wspierającą funkcję stanowi rybactwo na Zalewie Wiślanym prowadzone w Kątach Rybackich. Część gminy Sztutowo położona jest na mierzei, zatem podobnie jak w przypadku Krynicy Morskiej, możliwe jest korzystanie z plaż Zatoki Gdańskiej i wód Zalewu Wiślanego.

**Elbląg gmina wiejska**, to gmina otaczająca miasto Elbląg od zachodu, południa i częściowo północy. Miejscowości graniczące z miastem Elbląg mają charakter podmiejski, z rozbudowanymi funkcjami usługowymi i produkcyjnymi obsługującymi

miasto. Do Zalewu Wiślanego przylegają zaledwie dwie miejscowości: Nowakowo i Jagodno.

**Tolkmicko** to gmina miejsko-wiejska o dominującej funkcji rolniczej i przetwórstwa rolnego. W Tolkmicku funkcjonuje jedna z większych przetwórni warzyw. Dość intensywnie rozwijają się funkcje turystyczne. Rybactwo ma charakter wspierający lokalną gospodarkę. Linia brzegowa Zalewu, w gminie Tolkmicko, podobnie jak Krynicy Morskiej, przekracza 20 km. Szereg miejscowości gminy: Suchacz, Kadyny, Kamionk Wielki oraz miasto Tolkmicko graniczą z Zalewem i opierają swoją gospodarkę i rozwój w oparciu o jego wody.

**Frombork** to gmina miejsko-wiejska o dominującej funkcji turystycznej z uwagi na szczególne walory historyczne. Turystyka jest realizowana głównie w okresie wiosenno-jesiennym (wycieczki szkolne) i letnim (turystyka pobytowa i jednodniowa).

**Braniewo gmina wiejska**, graniczy z Zalewem za pośrednictwem jednej miejscowości: Nowa Pasłęka. Jest to najbardziej na wschód wysunięta miejscowość, ostatnia nadzalewowa, przed granicą Polska-Rosja. Gospodarka wsi Nowa Pasłęka w znaczącej większości opiera się rybactwo, a w okresie letnim o turystykę wodną.

Spośród gmin nadzalewowych, najbardziej aktywne gospodarczo, w szczególności w sektorze prywatnym, jest miasto Krynica Morska. Co trzeci mieszkaniec prowadzi działalność gospodarczą, w większości związaną z usługami turystycznymi i okoturystycznymi. Także w gminie Sztutowo odsetek osób prowadzących działalność gospodarczą jest znaczący (co siódmy mieszkaniec prowadzi własną działalność). Podobnie jak w Krynicy są to głównie usługi związane z turystyką, częściowo z rolnictwem i rybactwem.

## 12.1 Rynek pracy

Większość gmin przynależy administracyjnie do powiatów o bardzo wysokim bezrobociu (powiat nowodworski, powiat braniewski). Stopę bezrobocia w gminach nadzalewowych (tj. udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym) zaprezentowano w tabeli poniżej.

Tabela 5 Stopa bezrobocia, bezrobotni zarejestrowani

| Poziom bezrobocia [%] | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| Krynica Morska        | 14,6 | 14,2 | 14,4 | 13,8 | 13,4 |
| Sztutowo              | 13,9 | 15,5 | 15,2 | 13,1 | 11,0 |
| Elbląg gm.            | 12,7 | 13,4 | 15,0 | 13,6 | 11,1 |
| Tolkmicko             | 14,2 | 13,1 | 13,2 | 11,9 | 10,6 |
| Frombork              | 15,5 | 17,0 | 18,2 | 15,0 | 13,3 |
| Braniewo gm.          | 19,0 | 19,2 | 19,6 | 17,7 | 17,4 |
| Elbląg m.             | 8,9  | 9,6  | 10,0 | 8,5  | 7,1  |

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższa tabela prezentuje, jak dalece problem bezrobocia dotyka gminy, położone w obszarze oddziaływania Programu „Budowa drogi wodnej...”.

Przyczyną tak wysokiego bezrobocia jest niski poziom aktywności zawodowej, oraz specyfika struktury gospodarki. Gospodarka w przeszłości bazowała 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.

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 odgrywać będzie coraz większą rolę. Poprawę w tym zakresie może przynieść wydłużanie sezonu turystycznego.

„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 najłagodniej 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 celem strategicznym 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.

Realizacja programu „Budowa drogi wodnej ...” może w zasadniczy sposób poprawić sytuację na rynku pracy.

Nowe miejsca pracy powstaną podczas realizacji Programu, tj. w fazie budowy. Jednakże są to miejsca pracy krótkookresowe (kilka lat). Dużo istotniejsze są miejsca długookresowe wygenerowane przez rozwój turystyki, rozwój sektora morskiego, transportowego i przemysłowego. To one mogą mieć wpływ na poprawę sytuacji gospodarczej i spadek bezrobocia w regionie.

## 12.2 Budżety gmin

Położenie gmin, ich historia, aktywność mieszkańców, mają zasadniczy wpływ na obecne uwarunkowania gospodarcze i zamożność mieszkańców. Sytuacja majątkowa mieszkańców gminy (zamożność, bieda) na ogół przekłada się na sytuację budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

Z uwagi na złożoność i często nieporównywalność poszczególnych pozycji budżetowych, w poszczególnych gminach, do niniejszej analizy, wykorzystano wskaźnik, jakim jest dochód gminy w przeliczeniu na 1 mieszkańca. Dochody własne gminy obejmują w szczególności: podatki od nieruchomości, podatki rolne, leśne od środków transportu, a także udziały w podatkach CIT i PIT oraz z karty podatkowej, dochody z najmu i dzierżawy składników majątkowych gminy.

Zamożność gminy najlepiej dokumentuje wskaźnik operujący na dochodach własnych gminy, w przeliczeniu na mieszkańca. W tym swoistym rankingu gmina Krynica Morska, jest nie tylko najbogatsza, spośród analizowanych poniżej gmin, jest jedną z najbogatszych gmin w Polsce.

Tabela 6 Dochody gminy w przeliczeniu na mieszkańca

| Dochody własne gminy na 1 mieszkańca [zł] | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015  |
|-------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Krynica Morska (1)                        | 20 823 | 28 309 | 15 795 | 18 707 | 7 101 |
| Sztutowo (2)                              | 6 976  | 4 430  | 5 291  | 1 771  | 2 135 |
| Braniewo (2)                              | 1 797  | 1 033  | 1 353  | 1 252  | 1 357 |
| Frombork (3)                              | 2 893  | 3 068  | 3 307  | 1 324  | 1 390 |
| Elbląg (2)                                | 1 574  | 1 692  | 1 777  | 2 023  | 2 142 |
| Tolkmicko (3)                             | 3 067  | 3 498  | 3 356  | 1 484  | 1 374 |
| Elbląg (1)                                | 1 740  | 1 708  | 1 867  | 2 052  | 2 369 |

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Realizacja Programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan y z Zatoką Gdańską”, z uwagi na zależności gospodarcze związane z Zalewem Wiślanym, może mieć, poza szeroko analizowanym w innych dokumentach wpływem na miasto Elbląg, także znaczący wpływ na gminy: Krynica Morska, Sztutowo, Tolkmicko i Frombork. W odniesieniu do gminy Braniewo i gminy wiejskiej Elbląg wpływ będzie znacznie mniejszy i będzie odnosił się do pojedynczych miejscowości, położonych tuż nad Zalewem. Wpływ Programu można sklasyfikować, jako bezpośredni, związany z korzystaniem z wód Zalewu Wiślanego (np. turystyka wodna, pobytowa, rybactwo) oraz pośredni, wzbudzony, będący następstwem wpływów bezpośrednich (np. handel, usługi, budownictwo, itd.).

### 12.3 Wzrost bezpieczeństwa narodowego poprzez stworzenie alternatywnych dróg ewakuacji z wykorzystaniem dróg transportu wodnego w tym transportu morskiego.

#### Wybrane elementy Strategii Bezpieczeństwa Narodowego

- 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.
- 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. Istotnym elementem jest też opracowanie i wdrożenie skutecznych mechanizmów prowadzących do zwiększenia bezpieczeństwa w portach i na morzu oraz poprawy ochrony środowiska morskiego.
- Budowa nowoczesnego systemu transportowego, a w szczególności dróg publicznych, modernizacja kolei, portów lotniczych oraz śródlądowych dróg

wodnych, połączona z wprowadzaniem nowoczesnych środków transportu, stanowi jedną z kluczowych dziedzin w systemie przygotowań obronnych oraz reagowania kryzysowego państwa. Dla zapewnienia wysokich standardów bezpieczeństwa w sektorze transportu niezbędne będzie wdrożenie zintegrowanego systemu bezpieczeństwa, służącego zarówno zapobieganiu niebezpiecznym zdarzeniom, jak i sprawnemu łagodzeniu skutków wystąpienia takich zdarzeń. Integracja działań prewencyjnych jest szczególnie ważna w przypadku węzłów transportowych, stanowiących obszary współdziałania różnych gałęzi transportu – porty lotnicze i wodne oraz stacje kolejowe integrujące różne środki transportu. 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 sojuszników w przypadku kryzysu lub konfliktu zbrojnego.

- Trwały rozwój kraju w perspektywie długookresowej jest możliwy wówczas, gdy będzie oparty na rozwoju społeczeństwa, ustawicznym zwiększaniu innowacyjności i konkurencyjności gospodarki regionów, w tym na inwestycjach w sferze badań i rozwoju oraz uzyskaniu stabilnych warunków ekonomiczno-społecznych i środowiskowych. Nadrzędnym celem polityki rozwoju jest odczuwalne zmniejszenie różnic w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego regionów, zwiększenie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej kraju poprzez stymulowanie aktywności gospodarczej, zwłaszcza regionów wschodnich, oraz realizację programów operacyjnych i pełne wykorzystanie przewidzianych na nie środków strukturalnych UE. Powinny one zapewnić rozwój infrastruktury, poprawę stanu środowiska naturalnego, poszerzenie sfery badań naukowych i silniejsze ich powiązanie z gospodarką, unowocześnienie gospodarek lokalnych oraz wzrost zatrudnienia i rozwój zasobów ludzkich.

Jak wynika z zacytowanych fragmentów Strategii Bezpieczeństwa Narodowego projektowana droga wodna doskonale wpisuje się w założenia Strategii. Przede wszystkim poprzez wzmocnienie roli Portu Elbląg, powiązanie go z europejskim systemem transportu morskiego, stanowi rozbudowę istniejącej sieci transportowej i przyczyni się do unowocześnienia lokalnej gospodarki i wzrostu zatrudnienia w regionie. A przede wszystkim wzrost bezpieczeństwa ludności poprzez stworzenie alternatywnych dróg ewakuacji z wykorzystaniem transportu wodnego.

### **13. Porównanie wariantów lokalizacyjnych Programu – pod względem środowiskowym**

---

Analizy środowiskowe 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 Wiślan – Zatoka Gdańska, z odgałęzieniem w kierunku Kaliningradu determinuje nie tylko właściwe wykorzystanie portu elbląskiego, ale także rozwój gmin usytuowanych po zachodniej i południowej stronie Zalewu Wiślanego. Wpisuje się też w całokształt 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 Wiślan z Zatoką Gdańską” ECG Orbital, Gdynia, grudzień 2012r.
2. Prognoza oddziaływania na środowisko programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan 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 Wiślaną 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 Wiślaną (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 2011-2012 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, 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.

W opracowaniu „Weryfikacja i uzupełnienie części przyrodniczej prognozy oddziaływania na środowisko Programu...” ustalono zbiór zmiennych, które opisują stan środowiska i następnie przewidziano zmiany każdej zmiennej dla każdego rozpatrywanego wariantu realizacyjnego, stosując dostępne metody i techniki przewidywania lub profesjonalne szacowanie.

W opracowaniu tym wskazano stary bezpośrednie (dla siedlisk lądowych) oraz bezpośrednie i pośrednie (dla siedlisk wodnych) w poszczególnych lokalizacjach.

Tabela 7 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 (%) <sup>1</sup> | 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 nie-wymienione 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                           | -     |

<sup>1</sup> 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

Następnie w Prognozie oddziaływania na środowisko Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” z roku 2013, która została sporządzona w związku nowymi danymi, dostępnymi m.in. w wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej czterech odcinków Mierzei Wiślanej - terenów lokalizacji wariantów kanału żeglugowego (2012, Biuro Ekspertyz Przyrodniczo-Leśnych w Warszawie), oraz i analizami o których wyżej, stwierdzono, że:

- biorąc pod uwagę zastosowane 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;
- z punktu widzenia wartości faunistycznej, należy odrzucić wariant Przebrno jako możliwą lokalizację inwestycji i rozpatrywać pozostałe 3 lokalizacje, ze wskazaniem na wariant Nowy Świat;
- z punktu widzenia oddziaływania na obszary Natura 2000, najbardziej korzystnymi wariantami realizacji Programu na etapie:
  - o budowy są: Nowy Świat i Piaski, w dalszej kolejności wariant alternatywny i najbardziej niekorzystne: Skowronki i Przebrno;
  - o eksploatacji, najbardziej korzystnym jest wariant Nowy Świat, a w dalszej kolejności Piaski; najmniej korzystnymi są warianty: alternatywny i Skowronki;
 a realizacja wszystkich wariantów pociąga za sobą znaczące i negatywne oddziaływania na obszary Natura 2000;
- wariant Nowy Świat poddaje się kompensacji zaproponowanej w aktualizowanej Prognozie w stopniu zapewniającym utrzymanie spójności sieci Natura 2000 a kryterium zdolności realizacji i osiągnięcia celów kompensacji wyklucza możliwość realizacji Programu w wariantach: Przebrno, Skowronki oraz rozbudowę drogi wodnej na rzece Szkarpace.

W związku z powyższym zaproponowano, aby do dalszych analiz nad oddziaływaniem Programu na środowisko oraz obszary Natura 2000 rozważać jedynie warianty Nowy Świat i Piaski.



## 14. Opis przyjętych rozwiązań technicznych

W niniejszym rozdziale opisano zakres i sposób realizacji Programu w lokalizacji Nowy Świat. W tym celu 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., a także w zakresie toru na rzece Elbląg „Koncepcja przebudowy wejścia do portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego” autorstwa „WUPROHYD” Sp. z o.o. - BIURO PROJEKTÓW z 2009r.

### 14.1 Stan istniejący Zalewu Wiślanego<sup>23</sup>.

Zalew Wiślaný jest to naturalny akwen morskich wód wewnętrznych, drugi co do wielkości zbiornik lagunowy 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 Wiślaný 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 Bałtyjsk – Kaliningrad o długości 32 km
- w kierunku zachodnim na linii Bałtyjsk – ujście rzeki Szkarpawa przy Osłonce długości 68 km

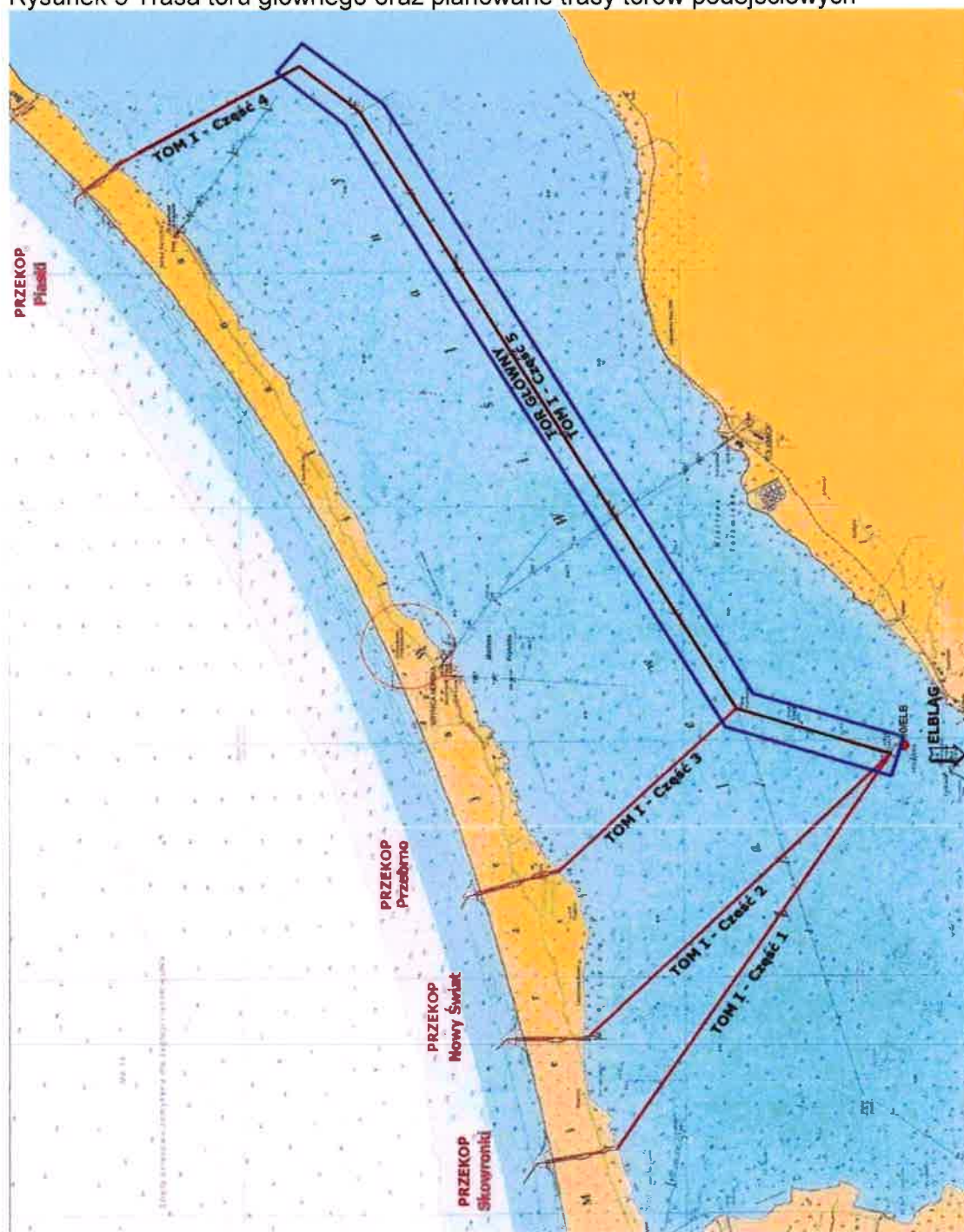
Aktualnie głębokości głównego toru wodnego w polskiej części Zalewu Wiślanego wynoszą 3,8 m, przy granicy z Rosją do 2,5 m, przy Osłonce na Szkarpawie i 2,4 m przy Prawej Głównicy Wejściowej do portu Elbląg.

Tory wodne Zalewu Wiślanego (cz. wschodniej i cz. zachodniej) – stan istniejący – ilustrują poniższe mapy:

Trasę toru głównego oraz planowane trasy torów podejściowych do przekopów pokazano na poniższym rysunku.

<sup>23</sup> 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 5 Trasa toru głównego oraz planowane trasy torów podejściowych



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

#### 14.1.1 Główny tor wodny – stan aktualny

Obecnie tor wodny ma szerokość 50m oraz długość całkowitą 38km i prowadzi przez Zalew Wiślanie od pławy świetlnej granicznej „10” do ujścia rzeki Szkarpawa 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 1,2km<sup>2</sup> i głębokości technicznej od 2,1 do 2,5m
- kotwiczowisko Nr2 przy stawie „Elbląg” o powierzchni 0,5km<sup>2</sup> i głębokości technicznej 2,5m
- kotwiczowisko Nr3 przy pławie „FRO” o powierzchni 1,1km<sup>2</sup> i głębokości technicznej 2,2m.

#### *14.1.2 Parametry projektowanych torów wodnych*

Do analizy przyjęto następujące złożenia:

2. Tor wodny na Zatoce Gdańskiej prowadzący do portu postojowego od izobaty – 5,5 m, o następujących parametrach:
  - długość 480–510 m w zależności od wariantu;
  - szerokość na dnie 60 m;
  - nachylenie skarp 1:3;
  - głębokość 5,5 m.
3. Tor wodny na Zalewie Wiślanym od wylotu kanału do pławy 10ELB, dwukierunkowy, z kotwiczowiskiem, o następujących orientacyjnych parametrach:
  - długość - 9,68 km,
  - szerokość podstawowa na dnie 60 m;
  - głębokość 5 m;
  - nowe kotwiczowisko o powierzchni 64 ha i głębokości 5 m;
4. Pogłębienie i regulacja toru podejściowego do Portu w Elblągu w obrębie Zatoki Elbląskiej i rzeki Elbląg na odcinku o długości ok. 9,4 km, z obecnej głębokości ok. 2,4 m do docelowo 5 m, polegająca na wykonaniu następujących działań inwestycyjnych:
  - Odcinek I od stawy „Elbląg” do prawej główki wejściowej „PWG” – tor jednokierunkowy szerokości 60 m, o długości 1,41 km, szerokości 60 m głębokości 5m, roboty czerpalne ok. 270 tys. m<sup>3</sup> oraz osadniki liniowe szerokości 8 m w dnie, dla których roboty czerpalne wynoszą ok. 210,3 tys. m<sup>3</sup>.
  - Odcinek II od prawej główki wejściowej „PGW” do lewej główki wejściowej „LGW” - tor jednokierunkowy szerokości 60 m o długości 3,21 km, głębokości 5m, w tym odsunięcie prawej strony toru od istniejącego falochronu zachodniego o minimum 20 m, aby nie zniszczyć konstrukcji grobli. Roboty czerpalne 829,7 tys. m<sup>3</sup> oraz osadnik liniowy po wschodniej części toru szerokości 8 m w dnie, dla którego roboty czerpalne wynoszą ok. 41,1 tys. m<sup>3</sup>

- Odcinek III od lewej główki wejściowej „LGW” do mostu pontonowego w Nowakowie - tor jednokierunkowy szerokości 60 m o długości 4,78 km, szerokości 60 m głębokości 5m, roboty czerpalne ok. 1500,1 tys. m<sup>3</sup>.

#### 14.1.3 Rozwiązania techniczne dla kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną

W dokumentacji „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną Koncepcja techniczna i kosztowa kanału żeglugowego wraz z niezbędnymi budowlami hydrotechnicznymi” przyjęto następujące założenia dla budowy kanału:

Kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną o lekkiej obudowie brzegów, wyposażony w śluzę, wrota sztormowe, mosty zwodzone nad głowami śluzy, stanowisko postojowe, obiekty przejścia granicznego i inne obiekty związane z funkcjonowaniem kanału, o następujących, orientacyjnych parametrach:

- długość – 1.260 m, w lokalizacji Nowy Świat;
- szerokość zasadnicza 60 m, z poszerzeniem do 100 m na odcinku 200 m;
- głębokość ok. 5 m;
- kubatura prac ziemnych - 1,74 mln m<sup>3</sup>
- śluza o wymiarach: długość ok. 200 m, szerokość ok. 25 m, głębokość ok. 5 m.

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 umożliwiającą 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

mieszaniu 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 tracie odbojowa z głowicą gumową zapewniającą miękki kontakt jednostki z konstrukcją. W miarę potrzeb będzie istniała możliwość wykonania pomostu dościowego do dalb.

Po północnej stronie Mierzei Wiślanej (na akwenie Morza Bałtyckiego) zaprojektowano **port postojowy** o głębokości ok 5 m , 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 szyszan żelbetowych. Po stronie wewnętrznej falochronu zostanie wykonana ścieżka serwisowa umożliwiające 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.

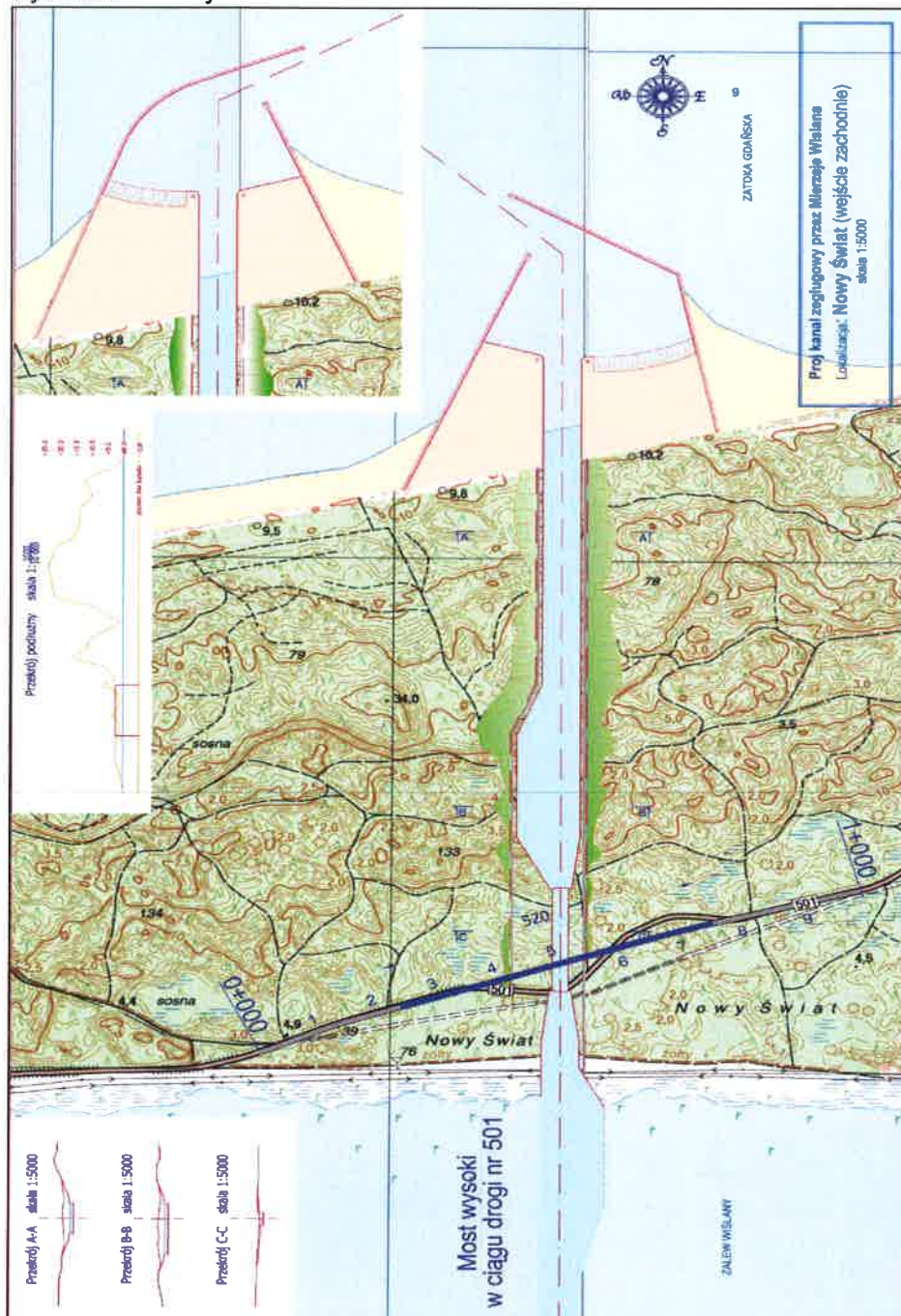
W wyniku przeprowadzonych analiz ustalono, że właściwszym rozwiązaniem będzie budowa mostów zwodzonych.

- 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.

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

Rysunek 6 Koncepcja przebiegu kanału żeglugowego i drogami dojazdowymi i mostem wysokim – Nowy Świat



Źródło: „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną Koncepcja techniczna i kosztowa kanału żeglugowego wraz z niezbędnymi budowlami hydrotechnicznymi”

Podczas budowy Kanału Żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, jak też pogłębienia toru wodnego na Zalewie Wiślanym, istotne będzie właściwe zagospodarowanie urobku.

Urobek czerpalny będzie pochodzić z:

- Przekopu Mierzei Wiślanej (ok. 1,74 mln m<sup>3</sup> – Nowy Świat)
- Nowego toru wodnego od strony morza i pogłębienia akwenu portowego (ok 0,4 mln m<sup>3</sup>),
- Nowego toru wodnego na Zalewie Wiślanym (3,1 mln m<sup>3</sup>)
- Z pogłębienia istniejącego toru wodnego na rzece Elbląg (2,37 mln m<sup>3</sup>).

Należy zaznaczyć, że urobek ten nie wykazuje obecności zanieczyszczeń (organicznych i nieorganicznych) szkodliwych dla środowiska (ich zawartość jest znacznie mniejsza od wartości progowych), a więc nie stanowi on tzw. odpadu w myśl ustawy o odpadach. W zdecydowanej części są to grunty niespoiste (piaski drobne i średnie) z domieszkami gruntów organicznych występujących tylko w rejonie toru wodnego na Zalewie Wiślanym.

W tej sytuacji urobek z przekopu Mierzei Wiślanej i toru wodnego od strony morza będzie wykorzystany na odmorskiej stronie Mierzei Wiślanej w celu zasilenia odcinków po obu stronach falochronów osłonowych podpierając je i powiększając zasięg plaży oraz tworząc naturalny wygaszacz falowania.

Z dokumentów „Studium wykonalności inwestycji „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną” 2007; „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną - Koncepcja techniczna i kosztowa kanału żeglugowego wraz z niezbędnymi budowlami hydrotechnicznymi” 2007; „Koncepcja przebiegu i budowy torów podejściowych i toru głównego na Zalewie Wiślanym dla czterech lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną”- T. I - V.” 2009 wynika, że rozważane są następujące, podstawowe rozwiązania:

1. Urobek (piaski wydymowe) z budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną
  - zasilenie odcinków abrazyjnych odmorskiego brzegu Mierzei Wiślanej.
  - budowa polderu przy wylocie kanału na Zalewie Wiślanym, z przeznaczeniem na port jachtowy z zapleczem turystycznym.
  - budowa na Zalewie Wiślanym wyspy/wysp o charakterze przyrodniczym.
2. Refulat (piaski) z pogłębienia awanportu i toru podejściowego do niego na Zatoce Gdańskiej
  - zasilenie odcinków abrazyjnych odmorskiego brzegu Mierzei Wiślanej.
  - zasilenie brzegu Mierzei Wiślanej przy falochronach portu postojowego.
3. Refulat (namuły) z budowy toru wodnego na Zalewie Wiślanym:
  - wypełnienie przyportowych zatok erozyjnych – rejon portów Frombork, Tolkmicko, Kąty Rybackie i Krynica Morska.
  - zasilenie – odbudowa przedpoli w rejonie przyportowych zatok erozyjnych oraz na odcinkach wałów przeciwpowodziowych i brzegów polderów zachodnich Zalewu.

- przy ujęciu piasków – odbudowa i plaż kąpieliskowych na odcinkach przyportowych brzegów Wysoczyzny (od Suchacza do Fromborka).

#### 4. Podejścia quasi-całościowe:

- rozmieszczenie osadów czerpalnych na dużych powierzchniach dna przyległego od wschodu do torów poprzecznych i wzdłuż toru głównego od strony południowej.
- nagromadzenie osadów w formie konstrukcyjnych lub otwartych wysp na Zalewie.
- utworzenie przyczółków – magazynów brzegowo-zatokowych – wzdłuż linii brzegowej Wysoczyzny Elbląskiej w systemie erozyjno-akumulacyjnym.

Na obecnym etapie analiz należy przychylić się do propozycji budowy wysp i polderu brzegowego

## 15. Analiza społeczno- ekonomiczna

---

### 15.1 Założenia do analizy społeczno-ekonomicznej

Podstawą sporządzenia analizy społeczno-ekonomicznej jest opracowanie analizy finansowej. W analizie finansowej określamy nakłady inwestycyjne, przychody i koszty oraz wynik finansowy. Jest to podejście klasyczne, zgodne z ustawą o rachunkowości.

Natomiast analiza społeczno- ekonomiczna wykracza poza klasyczne ujęcie przychodów i kosztów programu/projektu, gdyż w tej analizie ujmuje się także koszty i korzyści społeczne np. koszty utraty lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych lub korzyści z tytułu oszczędności czasu, wzrostu miejsc pracy, itp.

Zatem celem tej analizy jest nie tylko wykazanie kosztów i przychodów z Programu, w rozumieniu finansowym, ale szersze ujęcie pokazujące koszty i korzyści społeczno-ekonomiczne. W studium Wykonalności z roku 2007 elementy kosztów środowiskowych, w szczególności kosztów defragmentacji i utraty siedlisk, nie były brane pod uwagę. W obecnej analizie jest to jeden z istotniejszych elementów analizy.

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 – rozumianego, jako „Budowa drogi wodnej...” (w uproszczeniu budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną i udrożnienie torów wodnych) konieczne są także dalsze działania, w szczególności związane z pogłębieniem toru wodnego na rzece Elbląg od mostu Nowakowo do terenów portowych, a także likwidacja mostu pontonowego i budowa w to miejsce mostu wysokiego.

Urząd Morski w Gdyni włączył do niniejszego Programu regulację rzeki Elbląg i pogłębienie toru wodnego do mostu Nowakowo wraz robotami rozbiórkowymi



i obudową brzegów (kwota ok. 266 mln zł). Dla tego przedsięwzięcia uzyskano decyzję środowiskową w dniu 11.04. 2013r (RDOS w Olsztynie nr WSTE.4211.1.2012.GK).

Miasto Elbląg pracuje nad projektem likwidacji mostu pontonowego i budowy mostu wysokiego. Nadto przygotowywane są projekty związane z rozbudową i poprawą infrastruktury w porcie Elbląg (rozdział 8.4). **Kwestią otwartą jest pogłębienie toru wodnego na rzece Elbląg od mostu Nowakowo do terenów portowych.**

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

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

W obliczeniach analizy finansowej oraz ekonomicznej uwzględniono następujące zmienne:

- nakłady inwestycyjne ustalono w oparciu o dane Urzędu Morskiego z 2016r.;
- wynagrodzenia ustalono na podstawie danych z 2015r i skorygowano o wskaźniki wzrostu przeciętnego wynagrodzenia w roku 2016;
- koszty operacyjne takie jak: materiały, energia elektryczna, usługi obce, podatki i opłaty, ustalono na podstawie danych z 2015r. skorygowano o wskaźnik inflacji w roku 2016;

Nakłady i wszystkie wskaźniki są aktualizowane do roku 2016, dalej są stałe (rachunek w cenach stałych). Wskaźniki makroekonomiczne przyjęto zgodnie wytycznymi Ministerstwa Rozwoju z sierpnia 2016r.

Tabela 8 Wskaźniki makroekonomiczne w latach 2011+2017

| wariant podstawowy                 | 2 011  | 2 012  | 2 013  | 2 014  | 2 015  | 2 016  | 2 017  |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| PKB                                | 104,00 | 102,50 | 102,20 | 103,30 | 103,40 | 103,80 | 100,00 |
| Stopa Inflacji                     | 104,30 | 104,00 | 102,70 | 100,10 | 99,80  | 99,60  | 100,00 |
| Inflacja narastająco (%) od 2008 r | 1,10   | 1,14   | 1,16   | 1,18   | 1,21   | 1,23   |        |
| Inflacja narastająco (%) od 2009 r | 1,07   | 1,11   | 1,12   | 1,15   | 1,17   | 1,20   |        |
| Inflacja narastająco (%) od 2011 r | 1,00   | 1,04   | 1,05   | 1,08   | 1,10   | 1,13   |        |
| Inflacja narastająco (%) od 2013 r |        |        | 1,00   | 1,02   | 1,05   | 1,07   |        |
| Stopa bezrobocia                   | 10,90  | 13,00  | 13,00  | 12,50  | 8,20   | 9,10   |        |
| Dynamika realnego wzrostu płac     | 102,70 | 100,40 | 101,90 | 103,90 | 103,60 | 104,80 | 100,00 |
| Euro/PLN                           | 3,70   | 4,21   | 4,05   | 4,15   | 4,15   | 4,20   | 4,20   |
| WIBOR - 1 rok                      | 4,60   | 4,93   | 4,61   | 2,50   | 1,81   | 1,81   | 1,81   |

Źródło: Warianty rozwoju gospodarczego Polski sierpień 2016r

## 15.2 Nakłady inwestycyjne

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 Wiślan 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.

Nakłady inwestycyjne opisane w powyższych dokumentach, zostały zrekalkulowane w oparciu o aktualne ceny rynkowe (np. wyniki przetargów organizowanych przez Urząd Morski w Gdyni).

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, itd.

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 ok.6,13 mln zł), w kosztach operacyjnych ujęto natomiast opłaty roczne, ponoszone do roku 2030. 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 9 Kalkulacja kosztów robót budowlanych w lokalizacji Nowy Świat

| Przygotowanie inwestycji                              | ilość        | jedn. | cena jednostkowa | jedn.   | koszt (netto) | koszt (brutto) |
|-------------------------------------------------------|--------------|-------|------------------|---------|---------------|----------------|
| Prace przedprojektowe                                 | 1            | kpl.  | 380 000          | zł/kpl. | 380 000       | 467 400        |
| Koncepcja realizacyjna                                | 1            | kpl.  | 300 000          | zł/kpl. | 300 000       | 369 000        |
| Opracowania, decyzje administracyjne                  | 1            | kpl.  | 385 000          | zł/kpl. | 385 000       | 473 550        |
| Procedury ocenowe, raport, decyzje                    | 1            | kpl.  | 115 000          | zł/kpl. | 115 000       | 141 450        |
| Projekt budowlany                                     | 1            | kpl.  | 1 655 000        | zł/kpl. | 1 655 000     | 2 035 650      |
| Projekt wykonawczy                                    | 1            | kpl.  | 2 065 000        | zł/kpl. | 2 065 000     | 2 539 950      |
| Kompensacje                                           | 1            | kpl.  | 6 200 000        | zł/kpl. | 6 200 000     | 7 626 000      |
| Wycinka drzew                                         | 1            | kpl.  | 5 000 000        | zł/kpl. | 5 000 000     | 6 150 000      |
| Roboty budowlane Droga wodna                          | ilość        | jedn. | cena jednostkowa | jedn.   | koszt (netto) | koszt (brutto) |
| Inżynier Kontraktu                                    | 1            | kpl.  | 6 000 000        | zł/kpl. | 6 000 000     | 7 380 000      |
| Jednostka Realizująca Projekt                         | 1            | kpl.  | 2 000 000        | zł/kpl. | 2 000 000     | 2 460 000      |
| Zakup pogłębiarki zestaw                              | 1            | szt   | 12 000 000       | zł/szt  | 12 000 000    | 14 760 000     |
| Tor wodny od strony morza                             | 400 000      | m3    | 31               | zł/m3   | 12 400 000    | 15 252 000     |
| Tory wodne na Zalewie Wiślanym (szer. 60 m, głęb. 5m) | 3<br>100 000 | m3    | 42               | zł/m3   | 130 200 000   | 160 146 000    |
| Falochrony na morzu                                   | 900          | mb    | 50 000           | zł/mb   | 45 000 000    | 55 350 000     |

|                                                     |              |              |                             |              |                          |                           |
|-----------------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------------------|--------------|--------------------------|---------------------------|
| Wykonanie przekopu                                  | 1<br>740 000 | m3           | 31                          | zł/m3        | 53 348 400               | 65 618 532                |
| Obudowa brzegów kanału                              | 2 600        | mb           | 25 000                      | zł/mb        | 65 000 000               | 79 950 000                |
| Stanowiska postojowe w awanporcie                   | 200          | mb           | 11 056                      | zł/mb        | 2 211 200                | 2 719 776                 |
| Stanowiska postojowe na Zalewie                     | 200          | mb           | 11 056                      | zł/mb        | 2 211 200                | 2 719 776                 |
| Śluza konstrukcja hydrotechniczna                   | 3 700        | m2           | 11 000                      | zł/m2        | 40 700 000               | 50 061 000                |
| Mosty zwodzone                                      | 2            | szt.         | 25 000 000                  | zł/szt.      | 50 000 000               | 61 500 000                |
| Oznakowanie wejścia                                 | 1            | kpl.         | 1 264 000                   | zł/kpl.      | 1 264 000                | 1 554 720                 |
| Oznakowanie toru                                    | 1            | kpl.         | 2 000 000                   | zł/kpl.      | 2 000 000                | 2 460 000                 |
| <b>Roboty budowlane wejście do portu<br/>Elbląg</b> | <b>ilość</b> | <b>jedn.</b> | <b>cena<br/>jednostkowa</b> | <b>jedn.</b> | <b>koszt<br/>(netto)</b> | <b>koszt<br/>(brutto)</b> |
| Wejście do portu Elblągu roboty<br>pogłębiarskie    | 2<br>370 900 | m3           | 42                          | zł/m3        | 99 577 800               | 122 480 694               |
| Wejście do portu Elblągu roboty<br>rozbiórkowe      | 1            | kpl.         | 14 617 000                  | zł/kpl.      | 14 617 000               | 17 978 910                |
| Wejście do portu Elblągu obudowa<br>brzegów         | 1            | kpl.         | 102 737 000                 | zł/kpl.      | 102 737 000              | 126 366 510               |
| <b>Suma</b>                                         |              |              |                             |              | <b>657 366 600</b>       | <b>808 560 918</b>        |
| <b>Rezerwa 8,8%</b>                                 |              |              |                             |              | <b>57 848 261</b>        | <b>71 153 361</b>         |
| <b>Suma z rezerwą</b>                               |              |              |                             |              | <b>715 214 861</b>       | <b>879 714 279</b>        |

Źródło: obliczenia własne, na podstawie danych Urzędu Morskiego

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 zestawiono w tabeli poniżej. Harmonogram jest zbieżny, z danymi opisanymi w Uchwale Rady Ministrów ustanawiających Program, jednakże nie jest dokładaniem taki sam, co wynika z różnicy szczegółowości obu harmonogramów.





|                         |  |           |            |            |             |             |             |             |
|-------------------------|--|-----------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| RAZEM ETAP III          |  | 688 676   | 10 060 083 | 29 174 390 | 220 285 766 | 268 248 550 | 274 076 454 | 802 533 918 |
| RAZEM PROJEKT           |  | 3 720 626 | 13 055 133 | 29 174 390 | 220 285 766 | 268 248 550 | 274 076 454 | 808 560 918 |
| Rezerwa 8,8%            |  | 327 415   | 1 148 852  | 2 567 346  | 19 385 147  | 23 605 872  | 24 118 728  | 71 153 361  |
| RAZEM PROJEKT z rezerwą |  | 4 048 041 | 14 203 985 | 31 741 736 | 239 670 913 | 291 854 422 | 298 195 182 | 879 714 279 |

źródło: obliczenia własne

### 15.3 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;
- Koszty utrzymania torów podejściowych ustalono jako 1% wartości robót pogłębieniowych na torach głównych i podejściowych ;
- 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 wyręb drzewostanu) w wysokości 10% odszkodowania.
- Budowle powstałe w wyniku realizacji Programu nie podlegają opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości.

Tabela 11 Kalkulacja kosztów operacyjnych

| Przeglądy i konserwacje                  | Założenia                      | Nowy Świat                 |                                       |
|------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
|                                          |                                | wartość bazowa<br>[mln zł] | koszty w cenach<br>roku 2016[tys. zł] |
| Drogi i mosty                            | 0,1% wartości robót            | 61,50                      | 61,50                                 |
| Kanał i infrastruktura towarzysząca      | 0,1% wartości robót            | 206,36                     | 206,36                                |
| Pozostałe                                | 0,1% wartości robót            | 4,01                       | 4,01                                  |
| Pogłębianie torów podejściowych          | 1% wartości robot              | 297,88                     | 2 978,79                              |
| Remonty śluzy                            | 10% robót/co 5 lat             | 50,06                      | 1 001,22                              |
| Opłata za przedwczesny wyręb drzewostanu | 10% odszkodowania przez 10 lat | 6,15                       | 615,00                                |

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 12 Prognoza kosztów operacyjnych - Droga Wodna - lokalizacja Nowy Świat

| Razem koszty operacyjne                  | Jedn.    | 2 023       | 2 024       | 2 025       | 2 026       | 2 030       | 2 035       | 2 040       | 2 040       |
|------------------------------------------|----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amortyzacja                              | [mln zł] | 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        |
| Zużycie materiałów i energii             | [mln zł] | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        |
| Usługi obce                              | [mln zł] | 2,03        | 2,03        | 2,03        | 7,03        | 2,03        | 2,03        | 2,03        | 2,03        |
| Wynagrodzenia                            | [mln zł] | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        |
| Świadczenia na rzecz pracowników         | [mln zł] | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        |
| Podatki i opłaty                         | [mln zł] | 0,62        | 0,62        | 0,62        | 0,62        | 0,62        | 0,00        | 0,00        | 0,00        |
| Pozostałe koszty                         | [mln zł] | 0,03        | 0,03        | 0,03        | 0,08        | 0,03        | 0,03        | 0,03        | 0,03        |
| <b>Razem</b>                             | [mln zł] | <b>3,21</b> | <b>3,21</b> | <b>3,21</b> | <b>8,27</b> | <b>3,21</b> | <b>2,59</b> | <b>2,59</b> | <b>2,59</b> |

Źródło: opracowanie własne

Tabela 13 Prognoza kosztów operacyjnych pogłębianie i regulacja rzeki Elbląg

| Razem koszty operacyjne                  | Jedn.    | 2 023,00    | 2 024,00    | 2 025,00    | 2 026,00    | 2 030,00    | 2 035,00    | 2 040,00    | 2 045,00    |
|------------------------------------------|----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amortyzacja                              | [mln zł] | 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        |
| Zużycie materiałów i energii             | [mln zł] | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        |
| Usługi obce                              | [mln zł] | 1,22        | 1,22        | 1,22        | 1,22        | 1,22        | 1,22        | 1,22        | 1,22        |
| Wynagrodzenia                            | [mln zł] | 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        |
| Podatki i opłaty                         | [mln zł] | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        | 0,00        |
| Pozostałe koszty                         | [mln zł] | 0,01        | 0,01        | 0,01        | 0,01        | 0,01        | 0,01        | 0,01        | 0,01        |
| <b>Razem</b>                             | [mln zł] | <b>1,24</b> | <b>1,24</b> | <b>1,24</b> | <b>1,24</b> | <b>1,24</b> | <b>1,24</b> | <b>1,24</b> | <b>1,24</b> |

Źródło: opracowanie własne



Tabela 14 Prognoza kosztów operacyjnych Programu

| Razem Koszty Programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan y z Zatoką Gdańską” |  | Jedn.    | 2 023       | 2 024       | 2 025       | 2 026       | 2 030       | 2 035       | 2 040       | 2 045       |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--|----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amortyzacja                                                                          |  | [mln zł] | 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        |
| Zużycie materiałów i energii                                                         |  | [mln zł] | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,23        |
| Usługi obce                                                                          |  | [mln zł] | 3,25        | 3,25        | 3,25        | 8,26        | 3,25        | 3,25        | 3,25        | 3,25        |
| Wynagrodzenia                                                                        |  | [mln zł] | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        | 0,26        |
| Świadczenia na rzecz pracowników                                                     |  | [mln zł] | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        | 0,05        |
| Podatki i opłaty                                                                     |  | [mln zł] | 0,62        | 0,62        | 0,62        | 0,62        | 0,62        | 0,00        | 0,00        | 0,00        |
| Pozostałe koszty                                                                     |  | [mln zł] | 0,04        | 0,04        | 0,04        | 0,09        | 0,04        | 0,04        | 0,04        | 0,04        |
| <b>Razem</b>                                                                         |  | [mln zł] | <b>4,45</b> | <b>4,45</b> | <b>4,45</b> | <b>9,50</b> | <b>4,45</b> | <b>3,83</b> | <b>3,83</b> | <b>3,83</b> |

Źródło: opracowanie własne

## 15.4 Przychody finansowe generowane przez projekt

Projekt nie będzie generował przychodów ze sprzedaży produktów i usług. Nie przewiduje się opłat za korzystanie z infrastruktury Projektu (z za korzystanie z kanału żeglugowego i torów podejściowych).

## 15.5 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 15 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.<br>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 <sub>2</sub> 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 do mobilności w miastach                                                                 | Komunikat w sprawie propozycji środków na rzecz ograniczenia hałasu w postaci zróżnicowanych opłat dostępu do infrastruktury kolejowej w przekształconej wersji           | Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie hałasu w grudniu 2008r.                                                                                                                                                                                  | Brak znaczących efektów zewnętrznych                                                                                                                                                                                 | Brak znaczących efektów zewnętrznych                                                                                                                                      |

| Koszty zewnętrzne    | Transport drogowy                                                                                                                                   | Transport kolejowy<br>dyrektywy 2001/14/WE<br>pod koniec 2008 r. | Transport lotniczy                                    | Transport morski                                                | Żegluga śródlądowa                                  |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 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. |

### 15.5.1 Utrata i defragmentacja siedlisk

Zasadniczym kosztem środowiskowym projektu jest defragmentacja siedlisk przyrodniczych, zaliczanych 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 szczęblu 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 defragmentacją siedlisk w odniesieniu do transportu drogowego i kolejowego. Autorzy niniejszej analizy nie ustalili wiarygodnych źródeł szacowania kosztów utraty i defragmentacji siedlisk dla transportu wodnego. W związku z tym do szacowania kosztów defragmentacji i utraty siedlisk, przyjęto najwyższą wartość z tabeli poniżej, odnoszącej się do autostrad, gdzie koszty utraty i defragmentacji 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 pogłębieniowe torów wodnych o szerokości 100 m ( w dnie 60 m).

Tabela 16 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<br>(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: 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

Na podstawie danych z powyższej tabeli można wyliczyć, że koszt utraty/defragmentacji 1 m<sup>2</sup> 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/m<sup>2</sup> dotyczy roku 2008. Następnie przeliczono Euro na PLN (według kursu z wytycznych), a następnie zwaloryzowano stawkę jednostkową w kolejnych latach (do roku 2016) 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 defragmentacji 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.

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



Tabela 17 Koszt utraty i defragmentacji środowiska Nowy Świat

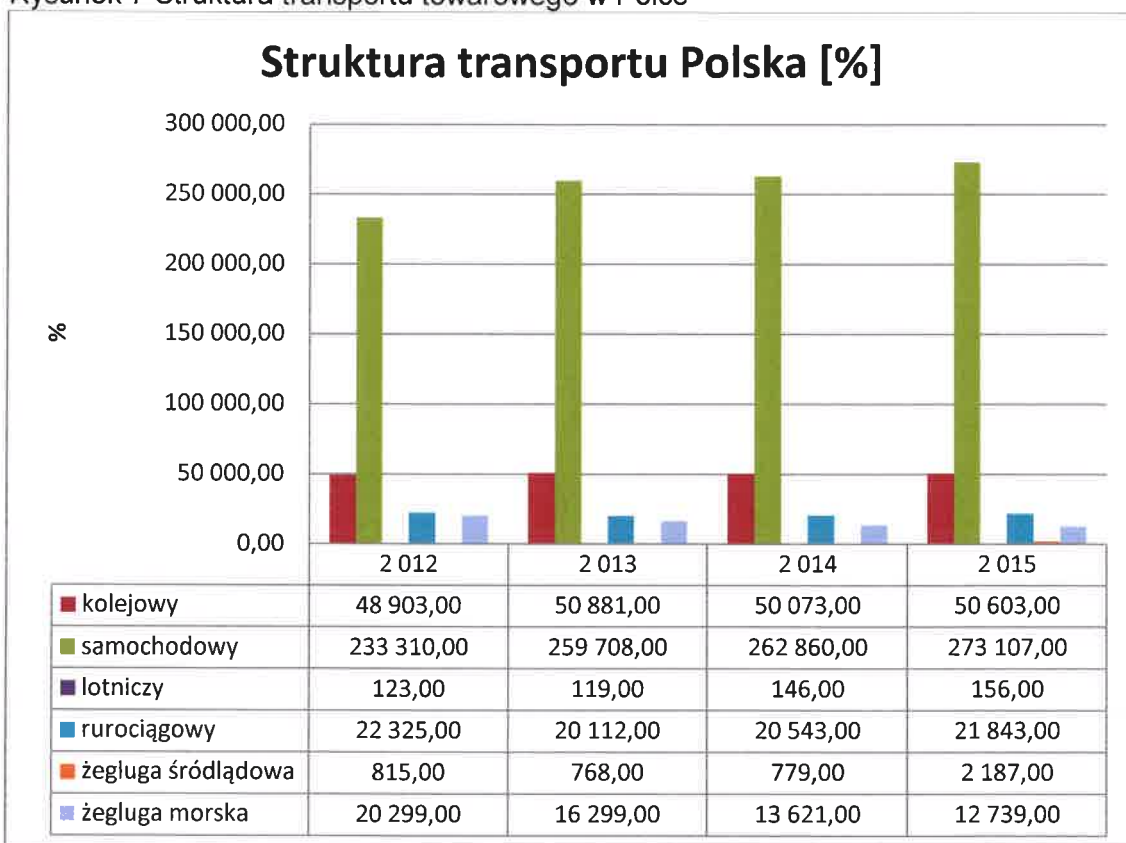
| Siedlisko    |                          | ha            | Jedn.                         | 2 018       | 2 020       | 2 025       | 2 030       | 2 035       | 2 040       | 2 045       |
|--------------|--------------------------|---------------|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|              |                          | Nowy Świat    | koszt jednostkowy za 100000m2 | 253 965     | 253 965     | 253 965     | 253 965     | 253 965     | 253 965     | 253 965     |
| 2110         | Strata bezpośrednia (ha) | 2,12          | zł/rok                        | 53 841      | 53 841      | 53 841      | 53 841      | 53 841      | 53 841      | 53 841      |
| 2120         | Strata bezpośrednia (ha) | 0,43          | zł/rok                        | 10 921      | 10 921      | 10 921      | 10 921      | 10 921      | 10 921      | 10 921      |
| *2130        | Strata bezpośrednia (ha) | 1,06          | zł/rok                        | 26 920      | 26 920      | 26 920      | 26 920      | 26 920      | 26 920      | 26 920      |
| 2180         | Strata bezpośrednia (ha) | 43,22         | zł/rok                        | 1 097 638   | 1 097 638   | 1 097 638   | 1 097 638   | 1 097 638   | 1 097 638   | 1 097 638   |
| 6430         | Strata bezpośrednia (ha) | 5,35          | zł/rok                        | 135 871     | 135 871     | 135 871     | 135 871     | 135 871     | 135 871     | 135 871     |
| 9160         | Strata bezpośrednia (ha) | 0             | zł/rok                        | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| *91D0        | Strata bezpośrednia (ha) | 4,67          | zł/rok                        | 118 602     | 118 602     | 118 602     | 118 602     | 118 602     | 118 602     | 118 602     |
| *91E0        | Strata bezpośrednia (ha) | 0             | zł/rok                        | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| 1150-1       | Strata bezpośrednia (ha) | 2,9           | zł/rok                        | 73 650      | 73 650      | 73 650      | 73 650      | 73 650      | 73 650      | 73 650      |
|              | Strata pośrednia (ha)    | 83,6          | zł/rok                        | 2 123 151   | 2 123 151   | 2 123 151   | 2 123 151   | 2 123 151   | 2 123 151   | 2 123 151   |
| <b>Razem</b> |                          | <b>143,35</b> | <b>mln zł/rok</b>             | <b>3,64</b> | <b>3,64</b> | <b>3,64</b> | <b>3,64</b> | <b>3,64</b> | <b>3,64</b> | <b>3,64</b> |

źródło: obliczenia własne

### 15.5.2 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 19.).

Rysunek 7 Struktura transportu towarowego w Polsce



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS- raport za 2015r.

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 18 Rodzaje kosztów zewnętrznych dla poszczególnych typów transportu<sup>24</sup>

| 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: „External cost calculator for Marco Polo...”

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

| Externality                | 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     |
| Environmental (1+2+3)      | 14,43                    | 14,04                     | 3,95     |
| Socio-Economic (4+5)       | 4,07                     | 0,74                      | 0,53     |
| Total                      | 18,50                    | 14,77                     | 4,48     |

źródło: „External cost calculator for Marco Polo...”

<sup>24</sup> Tłumaczenie własne tabeli nr 2 z *External cost calculator for Marco Polo...*- 2012