

PROJEKT

actia
FORUM

solutions hub ●

Strategia rozwoju portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego

Gdynia, 12.2016

www.actiaforum.pl ●

Spis treści

1. Wstęp	5
2. Potencjał rozwojowy gmin południowego brzegu Zalewu Wiślanego oparty o porty i przystanie morskie	8
2.1. System społeczno-gospodarczy gmin Tolkmicko, Frombork i Braniewo	8
2.2. Uwarunkowania oraz relacje społeczno-gospodarcze gmin w obszarze Zalewu Wiślanego	13
2.3. Morski potencjał turystyczny regionu.....	17
2.4. Porty i przystanie morskie w dokumentach strategicznych na poziomie regionalnym i krajowym	23
3. Diagnoza obecnej sytuacji zagospodarowania portów i przystani morskich w gminach oraz kierunki ich rozwoju	31
3.1. Przystań Kamienica Elbląska	31
3.2. Przystań Nadbrzeże	37
3.3. Zespół przystani: Kupta, Bogdaniec, dawna przystań cegielni Moebusa (Suchacz II), Zespół przystani Suchacz Cegielnia - Pęklewo.....	41
3.4. Przystań Suchacz.....	52
3.5. Przystań Kadyny.....	56
3.6. Port Tolkmicko	60
3.7. Przystań Święty Kamień.....	68
3.8. Port Frombork.....	70
3.9. Port i przystań w Nowej Pasłęce	79
4. Priorytety strategiczne oraz cele rozwojowe sieci portów i przystani morskich w gminach południowego brzegu Zalewu Wiślanego	86
4.1. Uniwersalne priorytety i cele rozwojowe sieci	86
4.2. Scenariusz rozwojowy uwzględniający budowę kanału przez Mierzę Wiślaną.....	92
5. Zadania rozwojowe dla realizacji strategii	96
5.1. Działania prawne i regulacyjne	96
5.2. Inwestycyjne zadania infrastrukturalne.....	101

5.3. Rozwój zaplecza usługowego dla portów i przystani	102
5.4. Przedsięwzięcia komplementarne – modernizacja Kolei Nadzalewowej, budowa traktu jezdni oraz rozwój trasy rowerowej południowego brzegu Zalewu Wiślanego (w oparciu o szlak „Green Velo”).....	105
6. Możliwości wsparcia finansowego dla planowanych działań.....	113
7. Wnioski i rekomendacje.....	124
8. Próba stworzenia modelowej, standardowej, zrewitalizowanej przystani.....	127
9. Porozumienie gmin południowego brzegu Zalewu Wiślanego.....	131
10. Źródła informacji.....	135
Spis tabel.....	139
Spis rysunków	140

Dokument przygotowany przez firmę Actia Forum sp. z o.o. z Gdyni na zlecenie Gminy Tolkmicko, działającej w porozumieniu z Gminą Frombork, Gminą Braniewo, Powiatem Braniewskim i Powiatem Elbląskim.

Założona w roku 2000, Actia Forum wyspecjalizowała się na przestrzeni lat w organizowaniu imprez i usługach konsultingowych dla branży transportowo-logistycznej. Do tej pory ponad 800 zadowolonych klientów skorzystało jej usług. Pewnie opierając się na tych dwóch solidnych filarach gwarantuje 100% gotowość wsparcia dla swoich klientów.

Autorzy:

- Dr hab. Maciej Matczak, Akademia Morska w Gdyni
- Dr inż. Arch. Karolina A. Krośnicka, Politechnika Gdańska
- Mgr Marcin Włodarski, Actia Forum

1. Wstęp

Zalew Wiślany stanowi bardzo ważny zasób naturalny północno-wschodniej Polski, determinujący w dużym stopniu możliwości funkcjonowania oraz rozwoju gmin i miast zlokalizowanych na jego wybrzeżu. Szczególnie odnosi się to do obszarów położonych na południowym brzegu Zalewu, gdzie znajdują się gminy Tolkmicko, Frombork i Braniewo. Zalew posiada więc znaczenie ekonomiczno-społeczne, umożliwiając aktywność podmiotów gospodarczych, co w szczególności odnosi się do przedsiębiorstw działających w sektorach turystyki, rybołówstwa oraz transportu pasażerskiego i towarowego. Sprawne funkcjonowanie wskazanych podmiotów uzależnione jest jednak od istniejącego zaplecza infrastrukturalnego, dlatego też działania ukierunkowane na rozwój przystani i portów morskich stanowią warunek konieczny dla rozwoju gospodarczego, a także podniesienia standardu życia mieszkańców.

Z uwagi na występujący podział administracyjny (lokalizacja w sąsiednich gminach) oraz wynikający z niego brak kompleksowego spojrzenia na wyzwania rozwojowe portów i przystani południowego brzegu Zalewu Wiślanego, brak było dotychczas dokumentu prezentującego spójny obraz potencjału, jak i wyzwań związanych z funkcjonowaniem oraz rozwojem portów i przystani morskich tam zlokalizowanych. Sporządzenie takiego opracowania strategicznego jest również niezbędne z uwagi na sieciowość konieczną w działalności tego rodzaju obiektów, co jest szczególnie ważne w odniesieniu do sektora turystyki.

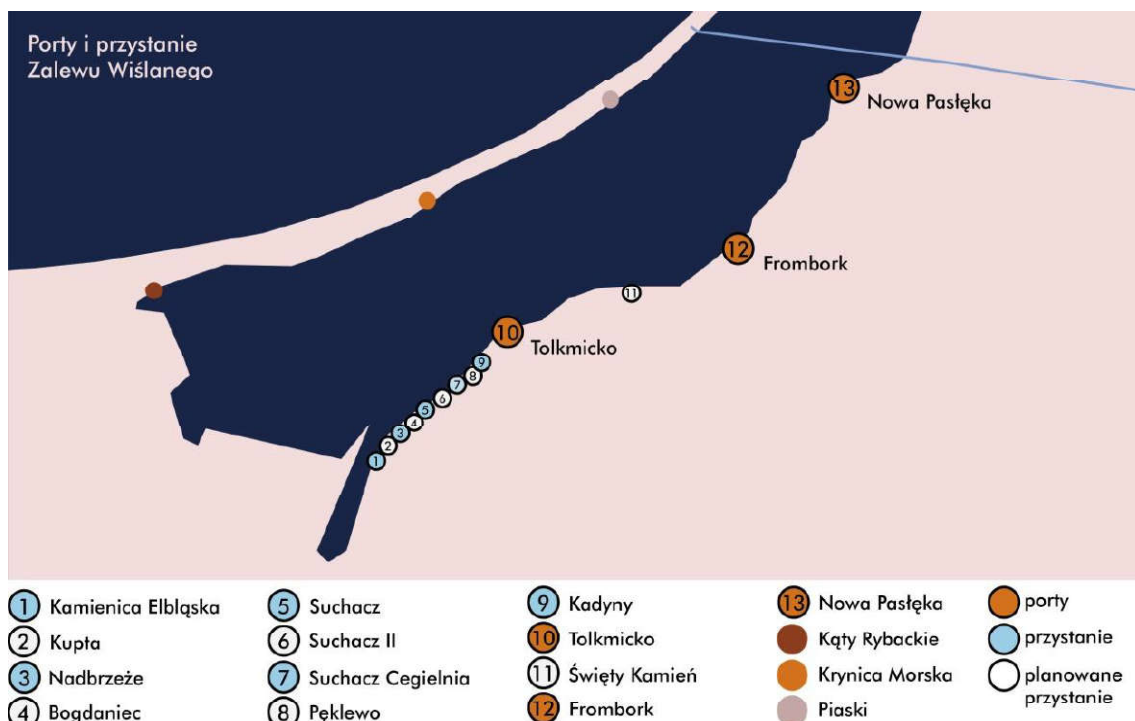
Celem realizacji opracowania jest więc przedstawienie spójnej, kompleksowej koncepcji rozwoju portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego, obejmującej swoim zasięgiem gminy Braniewo, Frombork i Tolkmicko.

W ramach opracowania dokonano więc kompleksowej analizy potencjału społeczno-ekonomicznego regionu, uwzględniając zarówno przedmiotowe gminy (Tolkmicko, Frombork i Braniewo), jak również szersze oddziaływania występujące w wymiarze całego Zalewu Wiślanego. Szczególnie istotnym aspektem są możliwości rozwojowe związane z szerszym wykorzystaniem akwenu jako miejsca uprawiania turystyki, połowów rybackich, a także jako drogi komunikacji pomiędzy miejscowościami zlokalizowanymi wzdłuż jego brzegów.

Trzonem niniejszej Strategii jest badanie aktualnego stanu zagospodarowania, możliwości dostępu, a także układu funkcyjnego portów i przystani morskich zlokalizowanych na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. W tym celu wybrano trzynaście lokalizacji, wśród których znalazły się: Kamienica Elbląska, Kupta, Nadbrzeże, Bogdaniec, Suchacz, Suchacz II, Cegielnia, Pęklewo,

Kadyny, Tolkmicko, Święty Kamień, Frombork i Nowa Pasłęka (Rysunek 1). Wśród wskazanych lokalizacji znajdują się ośrodki posiadające relatywnie dobrze rozwiniętą infrastrukturę portową (np. Tolkmicko, Frombork, Pasłęka), niewielkie przystanie o ograniczonej funkcjonalności (np. Nadbrzeże, Suchacz, Nowa Pasłęka), jak również miejsca w których przed laty działały małe przystanie (najczęściej obsługujące kiedyś liczne w regionie cegielnie), które z biegiem czasu uległy dewastacji i w praktyce stały się niedostępne. Obecnie nie posiadają one statusu prawnego przystani.

Kluczowym elementem dokumentu jest strategiczne spojrzenie na podstawowe priorytety i zadania, jakie należy postawić aby uruchomić istniejący potencjał rozwojowy z badanych gmin, oczywiście w oparciu o małe porty i przystanie morskie tam zlokalizowane. W tym wypadku szczególnie ważną kwestią jest budowa kompleksowej oferty turystycznej, co odnosi się zarówno do rozwoju sieci portów i przystani, wraz z odpowiednim wyposażeniem oraz zapleczem usługowym, jak również do komplementarnej oferty na lądzie, do której zaliczyć można atrakcyjne punkty gastronomiczne i hotelowe, a także dobrą dostępność komunikacyjną. W tym przypadku kluczową rolę powinny odegrać zarówno: rewitalizacja Kolei Nadzalewowej, poprawa dostępności Zalewu poprzez kanał przez Mierzęję Wiślaną, a także rozwinięty system dogodnych połączeń żeglugowych pomiędzy miejscowościami nadzalewowymi. Dostęp do wody powinien być również wykorzystany do przyciągania inwestorów, którzy wykorzystując drogę wodną będą mogli realizować działalność produkcyjną i usługową. Akwen to także rybołówstwo, które z jednej strony generuje wartość jako miejsce pracy dla lokalnej społeczności, z drugiej może wzmacniać atrakcyjność turystyczną regionu, głównie jako dostawca surowca dla lokalnej gastronomii.



Rysunek 1. Porty i przystanie południowego brzegu Zalewu Wiślanego

Osiągnięcie zakładanych priorytetów wymaga jednak podjęcia wielu działań oraz inicjatyw. Szczególnie ważnymi są w tym wypadku zadania inwestycyjne związane z rozbudową infrastruktury portowej oraz dostępowej (drogi, linie kolejowe), a także rozbudowa zaplecza bliższego (usługi dla klientów portów), jak i dalszego (m.in. rozbudowa bazy hotelowej i gastronomicznej) portów i przystani. Tego typu inwestycje, wpisujące się w szereg priorytetów wskazanych w dokumentach strategicznych na poziomie regionalnym, krajowym i europejskim, mogą stanowić przedmiot projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, dlatego też w dokumencie dokonano przeglądu potencjalnych źródeł dla tego rodzaju inicjatyw.

Działania planowane w niniejszej Strategii poddano również ocenie wskazującej stopień ich oddziaływania na środowisko (*Prognoza oddziaływania na środowisko*), która to zweryfikowała możliwości inwestycyjne w określonych lokalizacjach. Tym samym dokument może być uznany za kompleksowe opracowanie, które w dalszej perspektywie służyć będzie gminom zaangażowanym w jego przygotowanie.

2. Potencjał rozwojowy gmin południowego brzegu Zalewu Wiślanego oparty o porty i przystanie morskie

2.1. System społeczno-gospodarczy gmin Tolkmicko, Frombork i Braniewo

Obszar lokalizacji wybranych do analizy portów i przystani południowego brzegu Zalewu Wiślanego obejmuje w praktyce trzy gminy, a także pośrednio powiaty oraz województwo w którym są zlokalizowane, w tym:

- Gminę Wiejską Braniewo¹,
- Gminę Frombork,
- Gminę Tolkmicko,
- Powiat braniewski,
- Powiat elbląski, a także
- Województwo warmińsko-mazurskie.

Przedmiotowe gminy zlokalizowane są w północno-wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, będąc jednocześnie częścią makroregionu Pobrzeża Gdańskiego. W ujęciu statystycznym analizowane gminy należą do podregionu elbląskiego (NTS-3).

Gmina Braniewo położona jest u ujścia dwóch rzek: Pasłęki i częściowo Baudy. Jest to gmina przygraniczna leżąca nad Zalewem Wiślanym, na terenie mezoregionów: Wybrzeża Staropruskiego oraz Równiny Warmińskiej. Głównym ośrodkiem administracyjnym jest miasto Braniewo. Na terenie gminy Braniewo znajduje się drogowe przejście graniczne w Gronowie i Grzechotkach łączące je z Obwodem Kaliningradzkim, które dodatkowo stanowi granicę Unii Europejskiej.

¹ W odniesieniu do Braniewa, w analizie systemu społeczno-gospodarczego, uwzględniona zostanie również Gmina Miejska Braniewo, jako obszar komplementarny do pozostałych części.

Łączna powierzchnia gminy i miasta Braniewo wynosi 31,9 tys. ha (Tabela 1). Miasto i gmina Frombork położona jest w strefie nadmorskiej w obrębie 3 mezoregionów: Równiny Warmińskiej (środkowa, wschodnia i południowa część gminy oraz wschodnia, zachodnia, środkowa i południowa część miasta), Pobrzeża Staropruskiego (północna część gminy i miasta) oraz Wysoczyzny Elbląskiej (zachodnia część gminy).

Gmina Frombork jest najmniejsza powierzchniowo wśród analizowanych jednostek, zajmując obszar 12,4 tys. ha. Trzecia z gmin – Tolkmicko, pod względem fizyczno–geograficznym leży na obszarze Wysoczyzny Elbląskiej, zajmując jej nachylone w kierunku Zalewu Wiślanego północne i północno-zachodnie stoki oraz północną część wierzchowiny. Tylko małą część gminy stanowi wąski pas równiny nadzalewowej wraz z tak zwaną Terasą Kadyńską. Łączna powierzchnia gminy i miasta Tolkmicko wynosi 20,8 tys. ha. Przedmiotowe gminy posiadają więc łączną powierzchnię 65,1 tys. ha, z czego blisko 50% zajmuje gmina wiejska i miejska Braniewo.

Odnosząc powyższe do powierzchni całego województwa (2,42 tys. ha) wskazać można, że zajmują one łącznie 2,7% jego obszaru. Jednocześnie tolkmickie gminy to 15% powiatu elbląskiego, a braniewskie i fromborskie to aż 37% powiatu braniewskiego.

Tabela 1. Powierzchnia wybranych gmin województwa warmińsko-mazurskiego (ha)

Obszar	Powierzchnia
Braniewo – miasto	1 241
Braniewo – obszar wiejski	30 626
Braniewo razem	31 867
Frombork – miasto	759
Frombork – obszar wiejski	11 651
Frombork razem	12 410
Tolkmicko – miasto	229
Tolkmicko – obszar wiejski	20 572
Tolkmicko razem	20 801
Razem	65 078

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych (09.2016).

Populacja analizowanego obszaru osiągnęła łączną liczbę 34 tys. osób, z czego najwięcej mieszkańców miała gmina miejska Braniewo. Mieszkańcy analizowanych gmin stanowią łącznie 2,36% populacji województwa (1.443.967 mieszkańców w 2014 roku) oraz odpowiednio 64% mieszkańców powiatu braniewskiego (Frombork i Braniewo) oraz 12% powiatu elbląskiego (Tolkmicko).

W efekcie, obszar ten charakteryzuje się najwyższą gęstością zaludnienia, która wyniosła 1392 osoby na km². W przypadku pozostałych miast było to odpowiednio 1196 dla Tolkmicka oraz 322 dla Fromborka. Poza miastami gęstość ta jest znacząco niższa, dlatego też średnio dla badanego obszaru wyniosła jedynie 52,3 os./km², a tym samym była niższa niż średnia dla województwa (60 os./km²) i kraju (123 os./km²). Dodać również można, że województwo warmińsko-mazurskie jest najslabiej zaludnionym regionem w kraju, co dodatkowo potęguje trudną sytuację demograficzną regionu. Można więc powiedzieć, że potencjał demograficzny analizowanych gmin jest relatywnie niewielki (wiejski charakter obszaru), a co istotniejsze obserwowany jest systematyczny spadek populacji. Tym samym aktywizacja gospodarcza regionów, osiągnięta również poprzez rozwój sieci portów i przystani morskich, sprzyjać będzie odwróceniu tego negatywnego trendu.

Tabela 2. Populacja wybranych gmin województwa warmińsko-mazurskiego 2012-2014

	2012	2013	2014
Gmina Braniewo (miejska)	17 455	17 385	17 281
Gmina Braniewo (wiejska)	6 344	6 261	6 216
Gmina Frombork	3 731	3 744	3 719
Gmina Tolkmicko	6 858	6 840	6 836
Razem	34 388	34 230	34 052
Udział w województwie [%]	2,37%	2,37%	2,36%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Statystyczne Vademecum Samorządowca 2015 (<http://olsztyn.stat.gov.pl/statystyczne-vademecum-samorzadowca/>).

Badane obszary są także jednymi z najslabiej rozwiniętych gospodarczo rejonów w Polsce, co potwierdzają podstawowe wskaźniki makroekonomiczne, takie jak wartość produktu krajowego brutto przypadającego na jednego mieszkańca oraz stopa bezrobocia.

Uwzględniając dostępne poziomy przestrzenne danych statystycznych (NTS-3) wskazać można, że PKB per capita w województwie warmińsko-mazurskim stanowił 71,5% przeciętnego wyniku krajowego, a jego wartość dla podregionu elbląskiego to jedynie 66,8%. W tym wypadku, pomimo spadającej populacji, widoczne jest również systematyczne ograniczanie wartości wskaźnika (Tabela 3).

Tabela 3. Produkt krajowy brutto na mieszkańca w latach 2006-2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Polska	27 935	31 136	33 511	35 388	37 517	40 662	42 274	43 020
Warmińsko-mazurskie	20 870	23 038	24 702	25 811	27 190	29 250	30 220	30 764
Podregion elbląski	19 604	21 983	23 708	24 796	26 015	27 783	28 762	28 727
elbląski/Polska	70,2%	70,6%	70,7%	70,1%	69,3%	68,3%	68,0%	66,8%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych (09.2016).

Analizowane regiony są również obszarem o ponadprzeciętnym poziomie bezrobocia, co przekłada się na wysoki odsetek osób pozostających bez pracy (Tabela 4).

Tabela 4. Stopa bezrobocia rejestrowego w województwie warmińsko-mazurskim oraz powiecie braniewskim

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Polska	14,8	11,2	9,5	12,1	12,4	12,5	13,4	13,4	11,4	9,8
Warmińsko-mazurskie	23,6	18,7	16,8	20,7	20,0	20,2	21,3	21,6	18,7	16,3
Powiat braniewski	36,7	33,6	30,1	32,9	30,9	29,9	31,5	32,8	29,0	27,3
Powiat elbląski	29,3	22,5	21,0	25,1	26,7	26,6	28,2	28,9	26,0	23,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych (09.2016)

Przy średniej krajowej wynoszącej na koniec 2015 roku 9,8%, w powiecie braniewskim występuje bezrobocie szacowane na 27,3%, natomiast w elbląskim 23,0%. Można jednak mówić o pozytywnej zmianie obserwowanej w całym analizowanym okresie, ze znaczącym spadkiem bezrobocia w 2014 i 2015 roku. Uwzględniając charakterystykę aktywności gospodarczej województwa (dane na niższych poziomach podziału NUTS są niestety niedostępne), wskazać można na

dominację przetwórstwa przemysłowego oraz działalności usługowej z sekcji G (PKD 2007). Wysoki udział w zatrudnieniu posiada także administracja publiczna oraz budownictwo. Wciąż wysoko w zestawieniu znajdują się również działalności związane z rolnictwem i rybactwem. Zaskakująco nisko plasuje się natomiast sekcja I, która może być utożsamiana z aktywnością turystyczną w województwie. Unikatowe zasoby naturalne, umożliwiające różnorodne formy wypoczynku (m.in. Pojezierze Mazurskie, Warmia, Zalew Wiślany), powinny być lepiej wykorzystywane, do czego niewątpliwie konieczna byłaby intensyfikacja działalności gospodarczej.

Tabela 5. Struktura aktywności gospodarczej w województwie warmińsko-mazurskim wg. układu sekcji PKD 2007 (dane za 2013 rok)

Sekcja		PKB [mln zł]	Udział
Sekcja C	Przetwórstwo przemysłowe	8 563	21,6%
Sekcja G	Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle	6 793	17,2%
Sekcja O	Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	3 205	8,1%
Sekcja F	Budownictwo	2 951	7,5%
Sekcja A	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	2 592	6,6%
Sekcja P	Edukacja	2 428	6,1%
Sekcja L	Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	2 345	5,9%
Sekcja Q	Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	2 017	5,1%
Sekcja H	Transport i gospodarka magazynowa	1 955	4,9%
Sekcja M	Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	1 388	3,5%
Sekcja K	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	1 031	2,6%
Sekcja D	Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	870	2,2%
Sekcja S	Pozostała działalność usługowa	666	1,7%
Sekcja J	Informacja i komunikacja	608	1,5%
Sekcja E	Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	586	1,5%
Sekcja N	Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	557	1,4%
Sekcja I	Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	515	1,3%
Sekcja R	Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	313	0,8%
Sekcja T	Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	100	0,3%
Sekcja B	Górnictwo i wydobywanie	84	0,2%
	Razem	39 567	100,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych (09.2016).

Chcąc przedstawić strukturę aktywności gospodarczej w powiatach położonych na południowym brzegu Zalewu Wiślanego odnieść się trzeba do charakterystyki zatrudnienia (Tabela 6). Zgodnie z danymi BDL w powiatach elbląskim i braniewskim, w roku 2014, było 20,4 tys. pracujących, odpowiednio 12,3 tys. oraz 8,1 tys. w poszczególnych powiatach. Porównując sytuację w tychże powiatach do tego co obserwowane jest na poziomie kraju, województwa i podregionu, wskaźać

można na dwie istotne różnice. Po pierwsze na ponadprzeciętny udział działalności rolniczej, leśnej, łowieckiej i rybackiej (Sekcja A), w której zatrudnienie znajduje łącznie 6,8 tys. osób.

Po drugie bardzo wysoki udział tzw. pozostałych usług, co niewątpliwie związane jest z publiczną sferą działalności (m.in. edukacja, administracja, ochrona zdrowia). Jest to szczególnie widoczne w powiecie braniewskim, gdzie dwie wskazane grupy to 5,6 tys. osób, co stanowi blisko 70% pracujących. Co ciekawe, liczba zatrudnionych we wskazanych grupach jest niemalże identyczna (tj. 2,8 tys. osób).

W przypadku powiatu elbląskiego wskazać można natomiast na bardzo duży udział pracujących w przemyśle i budownictwie (4,3 tys. osób), które to działalności niewątpliwie skoncentrowane są w samym Elblągu. Również rolnictwo z liczbą pracujących na poziomie 4,0 tys. osób jest ważną częścią aktywności gospodarczej powiatu.

Tabela 6. Struktura pracujących w 2014 roku w wybranych rejonach Polski

Grupa	Sekcje PKD 2007	Polska	warmińsko-mazurskie	Podregion elbląski	Powiat braniewski	Powiat elbląski
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	A	21,1%	20,4%	21,4%	34,5%	32,8%
przemysł i budownictwo	C, F	26,9%	29,7%	34,8%	13,7%	35,2%
handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja	G, H, I, J	19,0%	15,7%	13,8%	15,4%	11,5%
działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	L, K	3,9%	2,8%	2,1%	2,1%	1,3%
pozostałe usługi	O, P, Q, M, D, S, E, N, R, T, B	29,0%	31,4%	28,0%	34,3%	19,1%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Bank Danych Lokalnych* GUS.

Podsumowując, wskazać można na specyficzną pozycję analizowanych obszarów zlokalizowanych na południowym brzegu Zalewu Wiślanego. Są to charakterystyczne rejony kraju, o relatywnie niskim poziomie zaludnienia oraz wynikającym z tego niskim rozwoju gospodarczym. Jednocześnie rejon ten jest unikatowym obszarem w skali kraju i Europy, predystynowanym dla działalności turystycznej. Wydaje się więc, że wszelkie inicjatywy ukierunkowane na aktywizację ruchu turystycznego będą generować pozytywne impulsy w systemie społeczno-gospodarczym. Jednocześnie z uwagi na wysoki poziom bezrobocia, analizowane regiony uznać można za atrakcyjne dla lokalizacji innych działalności gospodarczych, w tym działalności przemysłowych i usługowych (np. w obszarze transportu). Niewątpliwą zaletą jest również bliskość granicy państwa (a tym samym Unii Europejskiej), co przekładać się powinno na wzmożenie działalności handlowej w wymiarze międzynarodowym.

2.2. Uwarunkowania oraz relacje społeczno-gospodarcze gmin na obszarze Zalewu Wiślanego

Funkcjonowanie przedmiotowych gmin (Braniewo, Tolkmicko, Frombork) w znacznej części uzależnione jest od aktywności całego obszaru Zalewu Wiślanego. Szczególnie ważnymi są tutaj gminy zlokalizowane na Mierzei Wiślanej, posiadające kluczowe znaczenie dla oferty turystycznej obszaru. Jednocześnie zlokalizowana jest tam również działalność rybacka realizowana na Zalewie, jak i na Zatoce Gdańskiej.

Potencjał społeczno-gospodarczy regionu uzależniony jest również od sytuacji w Obwodzie Kaliningradzkim, dlatego też obszar oddziaływania portów i przystani południowego brzegu Zalewu Wiślanego należy traktować dużo szerzej.

Tabela 7. Powierzchnia oraz populacja gmin nadzalewowych

Miasto/gmina	Powierzchnia (km ²)	Ludność			
		2000	2005	2010	2015
m. Braniewo	12	18 240	17 925	17 838	17 161
gm. Braniewo	306	6 298	6 411	6 386	6 214
m. Elbląg	80	128 305	127 275	124 883	121 642
gm. Elbląg	192	6 813	6 482	7 166	7 439
m. Frombork	8	2 555	2 525	2 482	2 446
gm. Frombork	116	1 317	1 262	1 278	1 280
m. Krynica Morska	116	1 281	1 364	1 361	1 323
m. Nowy Dwór Gdański	5	10 042	9 957	10 206	10 022
gm. Nowy Dwór Gdański	208	7 916	7 926	8 107	8 057
gm. Stegna	170	9 385	9 544	9 931	9 844
gm. Sztutowo	112	3 570	3 538	3 645	3 685
m. Tolkmicko	2	2 724	2 762	2 813	2 739
gm. Tolkmicko	206	3 815	3 934	4 010	4 107
Ogółem	1533	202 261	200 905	200 106	195 959

Źródło: Strategia rozwoju obszaru gmin nadzalewowych do roku 2020. Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych, Elbląg 2007.

Odnosząc się bezpośrednio do obszaru gmin nadzalewowych wskazać można, że łączny ich obszar wynosi 1.533 km², a liczba ludności to około 196 tys. osób w 2015 roku (Tabela 7). Przy tej okazji wskazać należy na ruchy migracyjne mające miejsce na tym obszarze. W okresie 2000-2015 łączna liczba mieszkańców zmniejszyła się o 3,1% (6,3 tys. osób), na co wpływ miały głównie ujemne salda w miastach Elbląg i Braniewo. Jednocześnie pozytywne zmiany obserwowane były w gminach wiejskich Elbląg (+626 osób), Stegna (+459 osób) oraz Tolkmicko (+292 osoby). Na wskazane zmiany wpłynęło wiele przyczyn. Z jednej strony była to niewątpliwie kwestia ujemnego przyrostu naturalnego, ale również migracji wewnętrznych zachodzących w regionie. Często bowiem mieszkańcy przenosili się do dużych miast w poszukiwaniu pracy (m.in. Warszawa, Olsztyn, Trójmiasto), a jednocześnie zmieniali miejsca zamieszkania z obszarów miejskich na podmiejskie (stanowiące obszary gmin wiejskich). Ważnym kierunkiem migracyjnym była zapewne również tendencja do przenoszenia się z dużych miast spoza regionu na wieś, w celu uniknięcia uciążliwości związanych z mieszkaniem w aglomeracjach.

Szczególnie ważnymi obszarami, w których poszukiwać należy spójności oraz efektów synergicznych w obszarze gmin nadzalewowych, są turystyka i rybołówstwo. W pierwszym przypadku wskazać trzeba na dwa elementy, mianowicie:

- turystykę wodną, realizowaną sportowymi jednostkami pływającymi na obszarze Zalewu Wiślanego, dla której niezbędne jest stworzenie sieci portów i przystani oferujących wysoki standard obsługi, a także wymagającą dobrej komunikacji pomiędzy akwenem Zalewu, a Bałtykiem,
- turystykę wypoczynkową, realizowaną w obszarze nadzalewowym, która korzystać powinna z różnorodnych atrakcji znajdujących się w regionie, do czego konieczna jest sprawna oraz atrakcyjna turystycznie komunikacja (m.in. rejsy komunikacyjne na Zalewie, połączenia koleją nadzalewową).

Odnosząc się do pierwszego elementu wskazać należy, że wszystkie porty i przystanie morskie funkcjonujące na obszarze Zalewu Wiślanego dysponują około 600 miejscami postojowymi dla jachtów oraz innych jednostek turystycznych (Tabela 8). Tym samym liczbę tą utożsamiać można z potencjałem usługowym występującym w regionie, który limituje tutejszą aktywność turystyczną. Po podzieleniu wybrzeża Zalewu na trzy obszary funkcjonalne, widoczny jest niższy poziom rozwoju zaplecza cumowniczego na południowym brzegu, co w efekcie przyczynia się do mniejszego zainteresowania tą jego częścią przez turystów. W tym kontekście szczególnie widocznym brakiem jest słabo rozwinięty potencjał postojowy (cumowniczy) dla jednostek sportowych we Fromborku. Z drugiej strony turyści poszukujący mniej uczęszczanych lokalizacji mają ograniczony dostęp do alternatywnych lokalizacji, które ukierunkowane są na obsługę jednostek rezydentów.

Wskazaną wielkość skonfrontować można z szacunkową liczbą turystycznych jednostek pływających (łódzie żaglowe i motorowe) w polskiej części Zalewu Wiślanego, wynoszącą 1200-1500 sztuk. W rezultacie stwierdzić trzeba, że istniejący potencjał cumowniczy jest zdecydowanie niewystarczający. Podjęcie działań na rzecz wzrostu liczby stanowisk cumowniczych jest konieczne.

Ważną kwestią jest także zakres oraz jakość usług dodatkowych oferowanych przez poszczególne porty i przystanie. W odniesieniu do części wskazanych portów i przystani, szczególnie tych należących do Pętli Żuławskiej (PŻ), mówić można o dobrym lub bardzo dobrym standardzie. Są jednak również miejsca gdzie obsługa turystów, zwłaszcza przyzwyczajonych do wysokich, zachodnioeuropejskich standardów, wciąż jest słaba.

Tabela 8. Szacunkowa liczba miejsc postojowych dla jednostek rekreacyjnych w obszarze Zalewu Wiślanego

Port lub przystań	Liczba miejsc postojowych
Północny brzeg	220
Marina Baltica w Sztutowie	5
Przystań Neptun w Kątach Rybackich	20

Przystań Jachtowa w Kątach Rybackich (PŻ ² -16)	70
Port jachtowy Krynica Morska (PŻ)	100
Port Rybacki w Krynicy Morskiej	10
Port w Piaskach	15
Południowy brzeg	165
Port i przystanie Pasłęka (PŻ-22)	75
Port we Fromborku	15
Port w Tolkmicku (PŻ-12)	30
Port i przystań w Suchaczu	15
Przystań Suchacz II	5
Przystań w Nadbrzeżu	20
Przystań w Kamienicy Elbląskiej	5
Elbląg	205
Jachtklub Elbląg (PŻ)	70
Miejsca cumownicze przy bulwarze Zygmunta Augusta	15
Harcerski Ośrodek Wodny Bryza	100
Ognisko Sportów Wodnych Fala	20
Razem	590

Drugim elementem istotnym dla rozwoju turystyki w regionie Zalewu jest dostęp do sprawnej i atrakcyjnej komunikacji. W tym wypadku wskazać można na kilka opcji, wśród których za najważniejsze uznać należy: rejsy komunikacyjne po Zalewie, dogodne połączenia drogowe, ze szczególnym uwzględnieniem traktu nadzalewowego (głównie odcinki Kamionek Wielki-Kadyny oraz Tolkmicko-Frombork), jak również potencjalna możliwość przewozów koleją nadzalewową (szerzej o kolei nadzalewowej w dalszej części dokumentu).

Wodne przewozy komunikacyjne oraz rejsy krajoznawcze realizowane sezonowo świadczone są obecnie przez następujące przedsiębiorstwa/ jednostki pływające:

- Żegluga Gdańska Sp. z o.o., rejsy na trasie Krynica Morska-Frombork (2x dziennie w obydwu kierunkach) oraz rejsy krajoznawcze (2-3x dziennie z Krynicy Morskiej),
- Tramwaj wodny (jednostki „Generał Kutrzeba” i „IWA”):
 - Trasa S2, Krynica Morska-Frombork, Piaski-Frombork (łącznie 6x dziennie),
 - Trasa S3, Krynica-Tolkmicko (łącznie 4x dziennie).
- Statek „Marit” Sztutowo, rejsy krajoznawcze (8 x na dobę),
- Żegluga Elbląska, Elbląg-Krynica Morska-Frombork, statek „Elwinga” (rejsy od 09.2016).

Oprócz wymienionych wyżej, wskazać można na szereg opcji rejsów wycieczkowych realizowanych przez mniejsze jednostki sportowe w ramach oferty regularnej lub czarterów. Dzięki możliwości łatwego przemieszczania się pomiędzy miejscowościami nadzalewowymi, turyści mają możliwość skorzystania zarówno z uroków piaszczystych plaż Mierzei Wiślanej, jak i ciekawych historycznie miejsc południowego brzegu Zalewu. W tym kontekście szczególnie istotną kwestią

² Pętla Żuławska.

jest również usprawnienie sposobów przemieszczania się turystów wzdłuż południowego brzegu Zalewu, do czego dedykowanym rozwiązaniem mogłaby być Kolej Nadzalewowa. W efekcie jej ponownego uruchomienia znacząco poprawiony mógłby zostać dostęp do wszystkich ważnych lokalizacji, zarówno z kierunku Elbląga, jak i potencjalnie Braniewa.

Tabela 9. Wykorzystanie portów rybackich południowego brzegu Zalewu Wiślanego (2011 rok)

	Liczba statków wyładowujących	Liczba wyladunków	Wyladunki (ton)
Północny brzeg	37	2 175	323
Kąty Rybackie	12	658	75
Krynica Morska	9	391	89
Piaski (Nowa Karczma)	16	1 126	159
Południowy brzeg	58	3 606	1 917
Kamienica Elbląska	2	172	13
Suchacz	9	531	187
Tolkmicko	9	509	113
Frombork	14 ³	830	434
Nowa Pasłęka	24 ⁴	1 564	1 170
	95	5 781	2 240

Źródło: Analiza stanu infrastruktury w portach i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych. MIR Gdynia, 11.2012.

Rybackstwo stanowi drugi, ważny, związany z wodą obszar aktywności na Zalewie Wiślanym. Wskazać bowiem można, że łącznie po polskiej stronie Zalewu stacjonuje blisko sto łodzi rybackich (Tabela 9), które rocznie odławiają blisko 3 tys. ton ryb (Tabela 10). Szczególne miejsce zajmuje tutaj południowy brzeg Zalewu, którego rybacy odpowiedzialni są za 86% połowów.

Tabela 10. Połowy ryb na Zalewie Wiślanym w latach 2006-2015 (ton)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Śledzie	807,2	1 074,0	496,0	1 242,2	1 423,3	1 816,6	2 170,0	1 720,5	2 375,1
Węgorze	14,2	10,9	12,1	9,1	10,0	3,7	5,7	8,9	12,4
Sandacze	98,1	100,5	56,8	74,8	66,4	57,7	55,7	76,6	70,0
Leszcze	161,0	168,6	98,1	105,9	109,3	108,8	99,5	118,4	133,4
Płocie	112,4	162,4	178,7	129,0	93,6	72,0	90,5	97,6	120,9
Inne	125,2	115,5	158,4	162,2	179,0	127,5	209,9	256,3	214,9
Łącznie:	1 318,1	1 631,9	1 000,1	1 723,2	1 881,6	2 186,3	2 631,3	2 278,3	2 926,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Morska Gospodarka Rybna 2006-2014*, MIR Gdynia 2007-2015.

Co ważne, aktywność połowowa na Zalewie Wiślanym posiada tendencję wzrostową, co potwierdzają dane zawarte w tabeli 10. W okresie ostatniej dekady połowy wzrosły ponad dwukrotnie, co może być odczytane za odbudowę aktywności rybackiej. Jednocześnie utrzymanie tak dobrej dynamiki wzrostu wymagać będzie dalszego rozwoju zarówno floty, jak i zaplecza postojowo-

³ 16 szt. w 2014 roku, *Morska Gospodarka Rybna 2014*, MIR Gdynia 2015.

⁴ 27 szt. w 2014 roku, *Morska Gospodarka Rybna 2014*, MIR Gdynia 2015.

usługowego. Kluczowym gatunkiem odławianym przez rybaków w badanym regionie są śledzie, stanowiące ok. 80% połowów.

Rozwój połowów na Zalewie Wiślanym, a co za tym idzie zwiększone ilości surowca, mogą być traktowane jako potencjalny obszar rozwoju aktywności gospodarczej, zarówno handlowej, jak i przetwórczej. Warty podkreślenia faktem jest także funkcjonowanie na Zalewie Lokalnej Grupy Rybackiej „Zalew Wiślany”, która konsekwentnie wspiera rybaków aktywnych na akwenie, jednocześnie usprawniając proces pozyskiwania środków finansowych na rozwój działalności. Wśród podstawowych celów działalności Grupy, za jej Strategią⁵, wymienić można: nowoczesne, konkurencyjne i zrównoważone rybołówstwo oraz rozwój regionu związanego z rybołówstwem jako miejsca atrakcyjnego dla mieszkańców i gości. Wskazuje się przy tym na wzrost wartości produktów rybołówstwa i innowacyjny łańcuch dostaw, do czego niewątpliwie potrzebne są porty i przystanie morskie zapewniające odpowiedni zakres i poziom świadczonych usług. Odnosząc się do działalności handlowej i przetwórczej w regionie, wskazać można również na możliwość uzyskiwania surowca z innych łowisk, w tym bałtyckich. Do tego konieczny byłby jednak dobry dostęp do Zalewu z obszaru Bałtyku, który może być uzyskany poprzez realizację projektu kanału przez Mierzę Wiślaną.

2.3. Morski potencjał turystyczny regionu

Zalew Wiślany zaliczany do morskich wód wewnętrznych uznany może być jako szczególnie korzystny dla uprawiania turystyki zarówno morskiej, jak i opartej o rejony przybrzeżne. Leży on w granicach dwóch państw – Polski i Rosji. To drugi co do wielkości zbiornik lagunowy na obszarze południowego Bałtyku, oddzielony od Morza Bałtyckiego Mierzę Wiślaną. Łączy się z Zatoką Gdańską (Bałtykiem) dwiema drogami – śródlądową (rzeką Szarpawą do przekopu Wisły) i morską (poprzez Cieśninę Piławską). Ruch statków na zalewie odbywa się torami wodnymi, które umożliwiają żeglugę jednostek o zanurzeniu do 1,8 m. Zalew Wiślany z wodami Zatoki Gdańskiej łączy Rynna Bałtyjska (Cieśnina Piławska), rozcinająca Mierzę Wiślaną w pobliżu Bałtyjska, który jest awanportem Kaliningradu. Cieśnina położona jest więc na terenie Federacji Rosyjskiej, stąd też swoboda żeglugi uzależniona jest od decyzji politycznych. Obecnie możliwy jest ruch statków pod banderą państw Unii Europejskiej, jednakże trwają rozmowy nad możliwością swobodnej żeglugi państw trzecich. Alternatywą dostępu do Morza Bałtyckiego przez Cieśninę Piławską jest propozycja przekopu Mierzei Wiślanej (szerzej o projekcie w dalszej części dokumentu).

Do Zalewu wpada kilka rzek, na których odbywa się ruch jednostek sportowych, rybackich i handlowych: Nogat, Wisła Królewiecka, Szarpowa, Elbląg, Bałda i Pasłęka. Powierzchnia Zalewu Wiślanego obejmuje obszar 838 km², z czego w granicach Polski znajduje się 328 km². Długość całego Zalewu sięga 90,7 km, szerokość waha się od 5,5 do 13 km, maksymalna długość części polskiej wynosi 25,1 km, szerokość 11 km. Zalew Wiślany, wysładzany przez uchodzące do niego, rzeki odznacza się bardzo niskim średnim zasoleniem od 1,8% w zach. części do 5,04% w rejonie Bałtyjska. Cyrkulacja powierzchniowa jest zależna od kierunku panujących wiatrów.

⁵ Strategia Rozwoju Lokalnego kierowanego przez społeczność na lata 2016-2022, LGR Zalew Wiślany, 06.2016.

Zmiany poziomu zwierciadła wody dochodzą do 90 cm, co nie jest bez znaczenia dla żeglugi na tym akwenu.

Zalew Wiślaný oraz okoliczne tereny stanowią unikalny obszar przyrodniczy, dziedzictwa kulturowego oraz historyczny w wymiarze krajowym i europejskim. Wśród atrakcji turystycznych zlokalizowanych w analizowanych gminach wymienić można:

- Kompleks Pałacowy w Kadynach,
- Dąb im. Jana Bażyńskiego w Kadynach,
- Kościół parafialny pod wezwaniem św. Jakuba Apostoła w Tolkmicku,
- Ratusz, wieża widokowa oraz muzeum regionalne w Tolkmicku,
- Domy podcieniowe w Łęczu (Tolkmicko),
- Wały Tolkmity (Tolkmicko),
- Kościół gotycki w Tolkmicku,
- Święty Kamień – głaz narzutowy w wodach Zalewu Wiślanego (Tolkmicko),
- Wzgórze Katedralne we Fromborku obejmujące:
 - Bazylikę Archikatedralną p.w. Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny i św. Andrzeja Apostoła,
 - Grób Mikołaja Kopernika,
 - Pałac Biskupi,
 - Wieżę Radziejowskiego (Dzwonnica),
 - Planetarium,
 - Wieżę Kopernika.
- Szpital św. Ducha wraz z Kaplicą św. Anny we Fromborku,
- Wieżę wodną we Fromborku,
- Park astronomiczny we Fromborku,
- Cmentarz kanoników Warmińskiej Kapituły Katedralnej we Fromborku,
- Rynek miejski i Kanał Kopernika we Fromborku,
- Hospicjum dla Konwertytów – pałacyk Potockiego w Braniewie,
- Klasztor św. Katarzyny „Regina Coeli” w Braniewie,
- Wieża Bramna Zamku Biskupiego w Braniewie,
- Sanktuarium św. Krzyża w Braniewie,
- Bazylikę Mniejszą pod wezwaniem św. Katarzyny Dziewicy i Męczennicy w Braniewie.

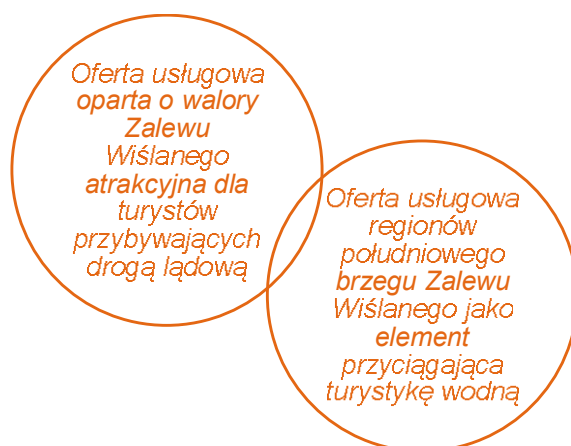
Ważnym wydarzeniem historycznym bezpośrednio związanym z miejscowościami i portami południowego brzegu Zalewu Wiślanego jest sławna bitwa na Zalewie Wiślanym, która miała miejsce 15 września 1463 roku. W okolicach wsi Suchacz i Kamionek Wielki odbyło się największe zbrojne starcie flot w tzw. wojnie trzynastoletniej (1454-1466), w której połączone floty kaperskie Gdańska i Elbląga rozgromiły flotę krzyżacką, co przyczyniło się bezpośrednio do ostatecznego zwycięstwa Polaków. Wydarzenie to może więc stanowić atrakcyjny motyw dla inscenizacji plenerowej, która mogłaby stanowić centralny punkt dla budowy kompleksowej oferty turystycznej.

Badany region łączy tym samym zalety ciekawego akwenu dla uprawiania sportów wodnych z szerokim zapleczem atrakcji turystycznych, szczególnie o dużych walorach historycznych. Co

istotne, region ten nie stanowi miejsca świadczenia masowej turystyki, co sprzyja wypoczynkowi opartemu o kontakt z naturą oraz spokój.

Morski potencjał turystyczny Zalewu Wiślanego powinien być więc rozpatrywany jako synergiczne działania występujące pomiędzy dwoma podstawowymi obszarami (Rys. 2). Pierwszym z nich jest turystyka stacjonarna (południowy brzeg Zalewu Wiślanego jako miejsce wypoczynku dla turystów docierających tam drogami lądowymi), dla której aktywności wodne oparte o Zalew stanowią dodatkową atrakcję i determinantę wyboru miejsca wypoczynku. Szczególnie istotnymi usługami w tym zakresie będą:

- krajoznawcze rejsy wycieczkowe po Zalewie Wiślanym,
- rejsy komunikacyjne umożliwiające dostęp do atrakcji turystycznych zlokalizowanych poza miejscem wypoczynku, a w szczególności:
 - do plaż nad otwartym morzem (Krynica Morska, Piaski, Kąty Rybackie),
 - do miejsc historycznych (m.in. Frombork, Elbląg, Kadyny),
 - do portów Obwodu Kaliningradzkiego.
- wypożyczalnie sprzętu wodnego, w tym:
 - łodzi żaglowych oraz motorowych, w tym houseboatów,
 - Kajaków,
 - Innego sprzętu wodnego (rowery wodne, łodzie wiosłowe, deski i sprzęt surfingowy i kite-surfingowy, bojery – w okresie zimowym).
- wędkarstwo zalewowe,
- rejsy małymi jednostkami do 12 osób (oferta indywidualna),
- szkolenia i obozy dla dzieci i młodzieży związane z żeglarstwem, wind- i kitesurfingiem, narciarstwami wodnymi,
- sporty plażowe – przejażdżki za motorówką na pneumatycznych oponach czy bananach.



Rysunek 2. Synergia w rozwoju morskiej turystyki w regionie południowego brzegu Zalewu Wiślanego

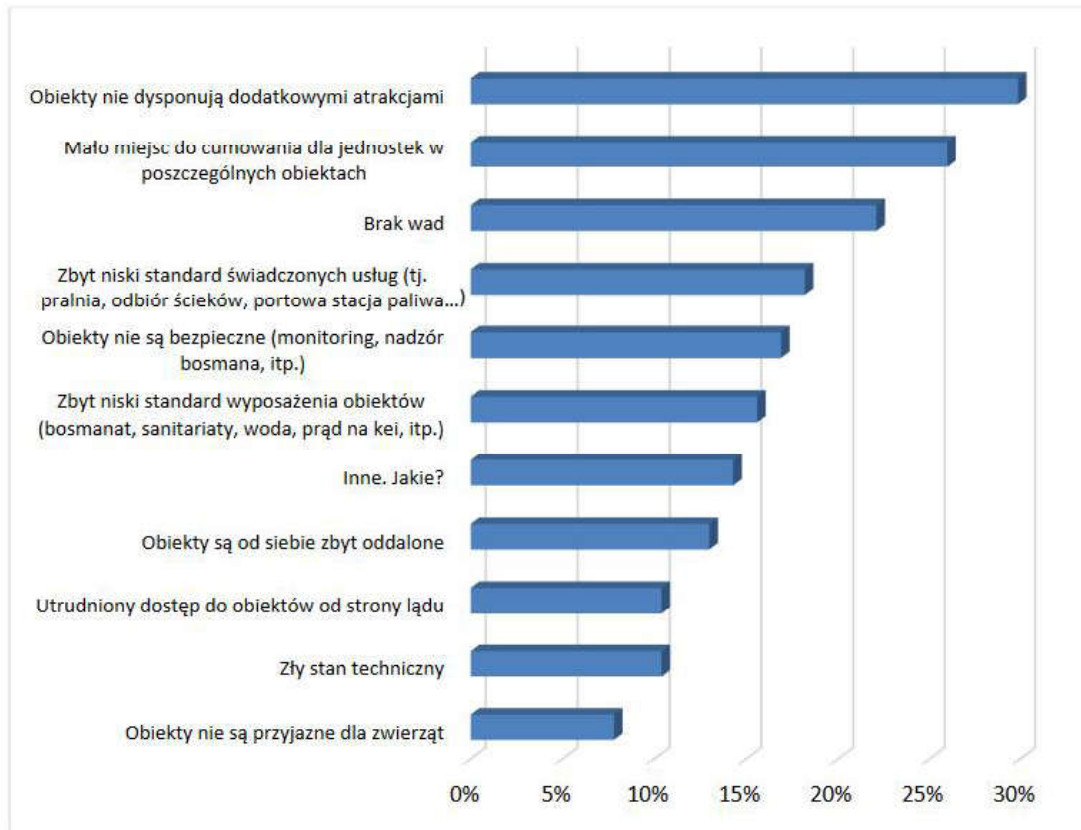
W tym kontekście szczególnie ważna jest budowa kompleksowej oferty turystycznej, która powinna łączyć i prezentować szeroki wachlarz możliwości wypoczynku.

Drugim ze wskazanych obszarów aktywności turystyki morskiej jest turystyka mobilna, w której środkiem umożliwiającym przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi miejscami jest łódź żaglowa lub motorowa. Kluczowym czynnikiem będzie w tym wypadku przyciągnięcie turystów do portów i przystani południowego brzegu Zalewu Wiślanego. W tym kontekście wskazać należy zarówno na skalę makro, czyli wzrost atrakcyjności Zalewu Wiślanego jako miejsca docelowego dla morskich podróży w regionie południowego Bałtyku, jak również mikro, gdzie porty południowego brzegu Zalewu Wiślanego stanowią atrakcyjną alternatywę dla lokalizacji na Mierzei Wiślanej. Znaczący wzrost liczby turystycznych jednostek pływających docierających do Zalewu z Bałtyku wymagać będzie znaczącej poprawy dostępności akwenu. W tym celu należałoby wskazać na:

- stabilizację relacji geopolitycznych pomiędzy Rosją i Polską (dostęp przez Cieśninę Piławską),
- dalsze usprawnienie oraz upowszechnienie wykorzystania drogi śródlądowej do obszaru Zalewu Wiślanego, zarówno połączenia z Bałtykiem (Szkarpa), jak i z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi poprzez Kanał Elbląski,
- realizację projektu budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną, a w efekcie pełne otwarcie Zalewu dla żeglugi bałtyckiej.

Oprócz dobrej drogi dostępu do Zalewu, ważnymi czynnikami poprawiającymi atrakcyjność turystyczną Zalewu będzie zarówno dostarczenie wysokiej jakości obsługi dla jednostek pływających i ich załóg w portach i przystaniach morskich, jak również dostarczenie ciekawych ofert na zagospodarowanie czasu spędzonego w poszczególnych miejscach.

Odnosząc się do powyższego trzeba podkreślić istotne różnice pomiędzy potencjalnymi możliwościami (definiowanymi wielkością zbiornika wodnego), a realnym ich wykorzystaniem. Na podstawie badania prowadzonego wśród użytkowników portów i przystani Pętli Żuławskiej, wśród podstawowych słabości tego typu obiektów wymienić można: brak dodatkowych atrakcji w miejscach postoju jachtów, mało miejsc do cumowania dla jednostek pływających, niski standard świadczonych usług, czy też konieczność zapewnienia wyższego poziomu bezpieczeństwa (Rys. 3).



Rysunek 3. Jakie są główne wady Pętli Żuławskiej? (pytanie wielokrotnego wyboru)

Źródło: Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej. UMWP/EU-Consult, Gdańsk.

Komplementarnym projektem do działań niniejszej Strategii jest przedsięwzięcie „Pętla Żuławska”⁶. Głównym celem projektu realizowanego w latach 2010-2014 było wzmocnienie rozwoju gospodarczego regionów pomorskiego i warmińsko-mazurskiego przez turystyczny rozwój dróg wodnych, czego kluczowymi elementami była poprawa żeglowności i bezpieczeństwa na szlakach wodnych oraz budowa wysokiej jakości infrastruktury żeglarskiej (m.in. portów, przystani żeglarskich i pomostów cumowniczych). Projekt miał także bardziej uniwersalne cele: rozwój zintegrowanego produktu turystycznego, wydłużenie sezonu, poprawa stanu środowiska naturalnego na szlakach, czy wreszcie zmiana sposobu myślenia o Żuławach jako regionu rolniczego i peryferyjnego. W wyniku projektu o łącznej wartości 84,8 mln zł (41,7 mln udziału UE) zrealizowano następujące inwestycje:

- 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) i elektryfikacja śluzy Gdańska Głowa.

⁶ www.petla-zulawska.pl.

Łącznie porty Pętli Żuławskiej posiadają 448 stanowisk cumowniczych, których użycie w sezonie 2016 wyniosło aż 92%.



Rysunek 4. Lokalizacja inwestycji realizowanych w ramach projektu „Pętla Żuławska”

Źródło: <http://petla-zulawska.pl/cwz/index.php?id=mapa> (10.10.2016).

Rozpatrując funkcjonowanie Pętli Żuławskiej wskazać można na dynamiczny rozwój aktywności turystycznej w sieci, co potwierdzają dane z okresu 2012-2016 (Tabela 11). Widoczny jest zarówno wzrost aktywności jednostek pływających, jak i wzrost liczby osób przybywających na jachtach do portów.

Tabela 11. Aktywność turystyczna w portach i przystaniach Pętli Żuławskiej 2010-2015

	2012	2013	2014	2015	2016
Liczba odwiedzin jachtów	1 374	1 887	1 693	5 205	6 670
Liczba turystów	—	—	29 754	124 363	153 000
Dni cumowania	—	—	18 730	62 387	79 336

Źródło: Pętla Żuławska.

Wśród lokalizacji ważnych z punktu widzenia Strategii, w ramach Pętli zrealizowano inwestycje w portach w Tolkmicku i Nowej Pasłęce.

W ramach rozwoju przystani żeglarskiej w Tolkmicku, w części hydrotechnicznej przebudowano nabrzeże zachodnie i posadowiono pomost dla 12 jachtów, który został wyposażony w drabinki ratownicze, stojaki z kołami ratunkowymi, kładki cumownicze zamontowane bezpośrednio do pomostów oraz Y-bomy. Obok przystani pomostowej wybudowano obiekt socjalno-sanitarny dla obsługi załóg jachtowych, w którym mieszczą się dwa zespoły sanitariatów z oddzielnymi

umywalniami oraz pralko-suszarkami, kabiny ustępowe oraz kabiny z natryskami dla kobiet i mężczyzn oraz podręczna kuchnia z aneksem jadalnym. Obiekt jest również dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Z kolei zagospodarowanie terenu obejmowało posadowienie małej architektury, przebudowę i rozbudowę drogi dojazdowej do portu, wykonanie ciągów pieszo-jezdnymi i miejsc postojowych oraz doprowadzenie mediów.

W przystani zlokalizowanej w Nowej Pasłęce umocniono brzeg na długości 172 m, zaprojektowano 21 Y-bomów, w tym 11 Y-bomów z pomostem. Ponadto wybudowano drogę dojazdową do przystani, parking oraz linię elektroenergetyczną niskiego napięcia, wodociąg i kanalizację sanitarną. Na przystani ustawiono również kontener sanitarny, pełniący funkcję węzła sanitarnego z toaletami, kontener na odpady oraz pięć punktów poboru wody do napełniania zbiorników na wodę przez załogi jachtów wraz punktami poboru energii (słupki przyłączeniowe). Zbudowano również most zwodzony przez kanał portowy przy ujściu do Pasłęki.

Tabela 12. Ruch turystyczny w portach Pętli Żuławskiej – Nowa Pasłęka i Tolkmicko (2012-2015)

Lata	2012	2013	2014	2015 ⁷
Przystań Nowa Pasłęka				
Liczba turystów	4 926	2 160	—	10 530
Liczba zawinięć jachtów	406	567	—	459
Port Tolkmicko				
Liczba turystów		1 285	—	20 779
Liczba zawinięć jachtów		207	—	567
Razem				
Liczba turystów	4 926	3 445	—	31 309
Liczba zawinięć jachtów	406	774	—	1 026

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Pętli Żuławskiej.

W przypadku dwóch portów znajdujących się w sieci Pętla Żuławska, a także stanowiących przedmiot niniejszego opracowania – Nowa Pasłęka i Tolkmicko, można również wskazać na wzrost aktywności, którą w 2015 roku ocenić można na 31,3 tys. turystów oraz ponad tysiąc zawinięć jachtów w sezonie (Tabela 12).

2.4. Porty i przystanie morskie w dokumentach strategicznych na poziomie regionalnym i krajowym

Przygotowana strategia posiada silne powiązania z dokumentami strategicznymi występującymi na poziomie krajowym i regionalnym, a także wpisuje się w działania realizowane w ramach polityki rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego oraz Unii Europejskiej. W przypadku dokumentów krajowych wskazać można na takie strategie, jak:

- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju „Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności”,
- Strategia Rozwoju Kraju 2020,

⁷ W 2015 roku w statystykach po raz pierwszy uwzględniono również ruch pasażerski w portach i przystaniach, dlatego też widoczne są tak duże zmiany w latach 2013-2015.

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa na lata 2012-2020,
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) oraz Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),
- Program Rozwoju Turystyki do 2020 roku,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie.

W odniesieniu do pierwszych dwóch dokumentów wskazać można na ich pośrednie powiązania z przedmiotową strategią. W przypadku **Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju „Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności”** celem głównym jest poprawa jakości życia Polaków, co stanowi niewątpliwie również zasadniczy cel działań ukierunkowanych na rozwój portów i przystani morskich zlokalizowanych w strefie południowego brzegu Zalewu Wiślanego. Jest to szczególnie istotne w świetle niskiego poziomu rozwoju gospodarczego wskazanych obszarów. Jednocześnie, podjęte działania powinny skutkować nie tylko wzrostem produktu krajowego brutto (PKB) na mieszkańca, ale również zwiększeniem spójności społecznej oraz zmniejszeniem nierówności o charakterze terytorialnym.

Przygotowana Strategia wpisuje się także w **Strategię Rozwoju Kraju 2020**, gdzie priorytetem jest „... wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności”. W tym wypadku podstawową warstwą odniesienia jest **Obszar Strategiczny II. Konkurencyjna gospodarka**, gdzie wskazuje się na konieczność zwiększenia efektywności transportu (Cel II.7) poprzez m.in. rozwój i modernizację infrastruktury portowej oraz dostępu do portów i przystani morskich od strony morza i lądu, a także o wdrożeniu wydajności gospodarki (Cel II.2.4.), w którym poprawie mają ulec warunki ramowe dla prowadzenia działalności gospodarczej, w tym dla rozwoju przemysłu czasu wolnego i turystyki. Ważnym powiązaniem są także działania planowane w ramach **Obszaru Strategicznego III. Spójność społeczna i terytorialna**, w którym mówi się o tworzeniu warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmacnianiu potencjału obszarów wiejskich (Cel III.3.3.), co osiągnięte powinno być poprzez rozwój nowych funkcji obszarów wiejskich oraz wspieranie tworzenia nowych typów miejsc pracy zorientowanych na turystykę.

Biorąc pod uwagę specyfikę aktywności gospodarczej występującej na analizowanych obszarach, niewątpliwie istotnym punktem odniesienia dla przedmiotowej strategii będzie sektorowy dokument **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa na lata 2012–2020**⁸. Długookresowy cel główny tam zdefiniowany określono w następujący sposób: poprawa jakości życia na obszarach wiejskich oraz efektywne wykorzystanie ich zasobów i potencjałów, w tym rolnictwa i rybactwa, dla zrównoważonego rozwoju kraju. Rozwój sieci portów i przystani morskich będzie więc realizować dwa cele szczegółowe strategii, mianowicie:

- cel 1: wzrost jakości kapitału ludzkiego, społecznego, zatrudnienia i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich (m.in. zwiększanie zatrudnienia mieszkańców obszarów wiejskich bez konieczności zmiany ich miejsca zamieszkania);

⁸ Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 25 kwietnia 2012 r.

- cel 2: poprawa warunków życia na obszarach wiejskich oraz poprawa ich dostępności przestrzennej (m.in. rozwój infrastruktury transportowej gwarantującej dostępność transportową obszarów wiejskich).

Drugim odniesieniem w układzie sektorowym będzie również powiązanie przedmiotowej strategii z dokumentem **Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**. W dokumencie tym wskazano, że rozwijające się porty powinny zwiększać swój udział w rozwoju społeczno-gospodarczym gmin i regionów portowych. W przypadku mniejszych, polskich portów morskich, priorytetem rozwoju do 2020 r. i w dalszej perspektywie będzie wzmocnienie funkcji gospodarczych portów oraz wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki. Kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie których porty te są położone. W przypadku portów średnich, na terenie których rozwijana jest również funkcja transportowa (przeładunkowo-składowa), podejmowane mają być inicjatywy nakierowane na zdynamizowanie ich obrotu ładunkowego (rozbudowa infrastruktury portowej i dostępowej do portów od strony morza i lądu) z poszanowaniem dla rozwoju pozostałych portowych funkcji gospodarczych. Pomimo faktu, że małe porty morskie pozostają poza głównym nurtem zainteresowania **Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)** oraz **Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**, przygotowana strategia niewątpliwie wpisuje się w formułowane tam cele (m.in. poprawa konkurencyjności, rozwój infrastruktury portowej, wzrost bezpieczeństwa obsługi, integracja z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych).

Trzecim sektorem, który posiada szczególnie duży potencjał rozwojowy w analizowanym obszarze jest turystyka, której kierunki rozwoju zdefiniowane zostały w **Programie Rozwoju Turystyki do 2020 roku**. Odnosząc się do wizji rozwoju turystyki w Polsce, brzmiącej „Nowoczesna i otwarta gospodarka turystyczna, oparta na inteligentnych specjalizacjach turystycznych w polskich regionach, stanowiąca bazujący na wiedzy jeden z kluczowych czynników rozwoju regionalnego i kraju, wzmocniająca konkurencyjność kraju w Unii Europejskiej”, wskazać można na następujące cele, które realizowane będą poprzez przedmiotową strategię:

- cel operacyjny 1 – rozwój innowacyjności, atrakcyjności, jakości usług i produktów turystycznych, jako czynnika konkurencyjnej gospodarki (m.in. wykorzystanie nowoczesnych instrumentów finansowania turystyki i innowacyjnych przedsiębiorstw sektora turystycznego, budowa sprawności regulacyjnej i instytucjonalnej oraz administracyjnej dla rozwoju turystyki, w tym wsparcia merytorycznego dla przedsiębiorców);
- cel operacyjny 4 – zagospodarowanie i modernizacja przestrzeni dla rozwoju turystyki i infrastruktury turystycznej, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i przepisów ochrony środowiska (m.in. wsparcie inwestycji turystycznych, tworzenie nowych usług, wsparcie działań na rzecz rozbudowy infrastruktury turystycznej).

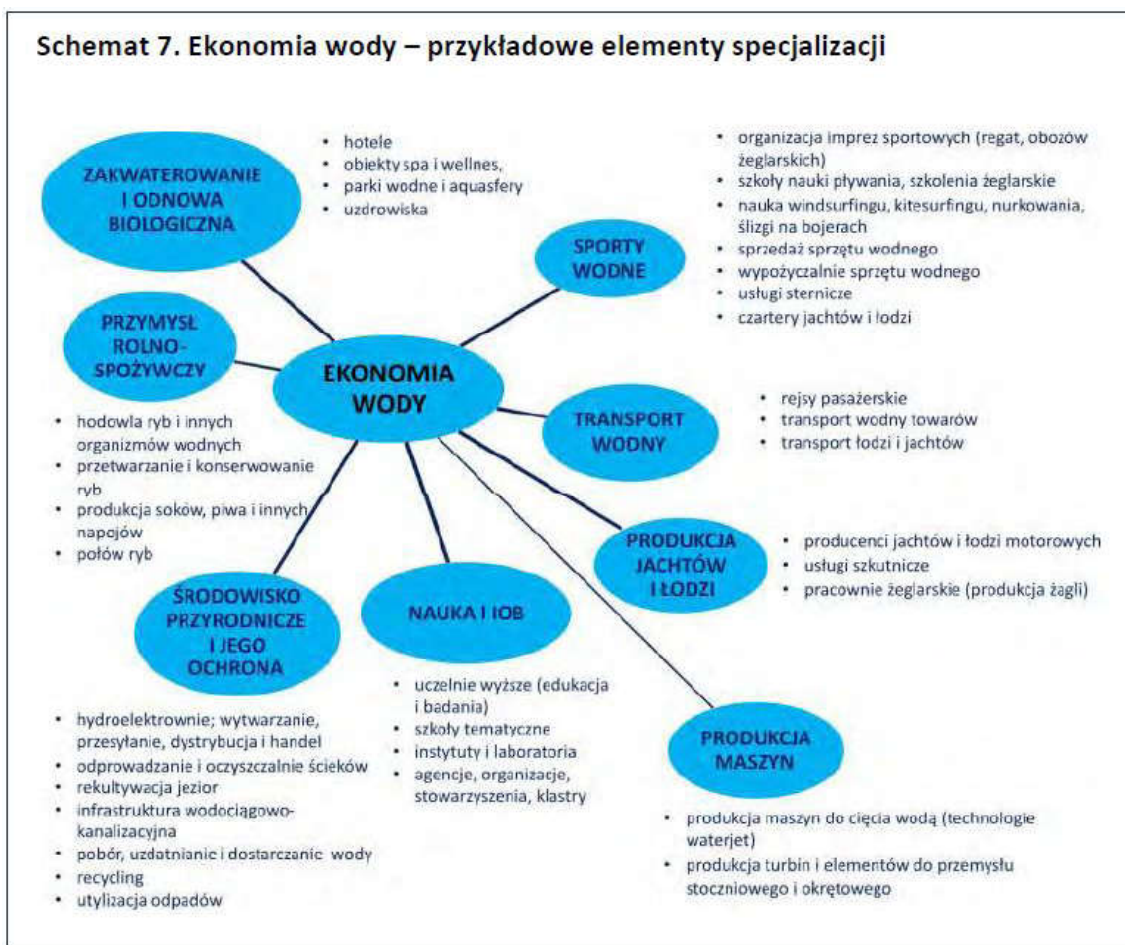
Dokumentem łączącym strategię definiowane na poziomie krajowym i regionalnym, wpisujące się w działania rozwoju portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego jest

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie⁹.

W dokumencie tym ustalono bowiem trzy cele szczegółowe, tj.: 1) wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów; 2) budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych; 3) tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie, które to niewątpliwie wpisują się w planowane działania. Uszczegółowienie poszczególnych priorytetów nastąpiło zaś w dokumentach regionalnych.

Podstawowym dokumentem tego typu jest **Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025**, w której znaleźć można dwa obszary odniesienia do projektowanych działań. Po pierwsze jest to uwzględnienie portów i przystani morskich jako ważnych elementów systemu społeczno-gospodarczego województwa, co podkreślono w ramach celu strategicznego 4 – Nowoczesna infrastruktura rozwoju. Wskazano tam bowiem na konieczność modernizacji szlaków wodnych i rozbudowę już istniejących, dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślany, na rozwój małych portów i przystani w całym regionie, a także na umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej. Drugim odniesieniem, szczególnie ważnym w świetle prezentowanej strategii, jest zdefiniowanie inteligentnej specjalizacji województwa, jaką jest „ekonomia wody”. Bazuje ona na największych w Polsce zasobach wód powierzchniowych, wokół których rozwinęła się turystyka oraz szereg rodzajów działalności, które mają również duży potencjał innowacyjny. Wśród elementów specjalizacji wpisujących się w przedmiotową strategię wymienić można: sporty wodne, transport wodny czy produkcja jachtów i łodzi (Rysunek 5).

⁹ Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.



Rysunek 5. Inteligentna specjalizacja województwa warmińsko-mazurskiego „ekonomia wody”

Źródło: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025.

Drugim ważnym dokumentem na poziomie regionalnym jest **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego**¹⁰. Cel główny polityki przestrzennej, zdefiniowany w planie brzmi „Zrównoważony rozwój przestrzenny województwa, realizowany poprzez wykorzystanie cech i zasobów przestrzeni regionu dla zwiększenia jego spójności w wymiarze przestrzennym, społecznym i gospodarczym, z uwzględnieniem ładu przestrzennego oraz zachowania wysokich walorów środowiska i krajobrazu”. Niniejsza strategia wpisuje się we wskazany cel, a jednocześnie odnosi się do takich celów szczegółowych, jak: uporządkowanie elementów i funkcji przestrzeni, podwyższenie konkurencyjności regionu, wykorzystanie potencjałów wewnętrznych przestrzeni oraz poprawa dostępności poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej. Wskazuje się tam także na rozbudowę potencjału „gospodarki morskiej” w oparciu o Zalew Wiślany jako główny kierunek dla realizacji polityki przestrzennej województwa, a wśród działań mówi się o:

- rozszerzeniu oferty i zagospodarowaniu nadzalewowych portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych,
- rozwoju rybołówstwa na Zalewie Wiślanym,

¹⁰ Uchwała nr VII/164/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 maja 2015 r.

- rozwoju turystyki i rekreacji na Zalewie Wiślanym i tworzeniu dogodnych warunków do uprawiania żeglarstwa i sportów wodnych.

Silną rekomendacją jest jednocześnie powiązanie Strategii z priorytetem „turystyka” oraz „rybactwo i rybołówstwo”. W pierwszym przypadku mówi się o wykorzystaniu potencjału województwa jako czynnika rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, w tym rozwój turystyki kwalifikowanej wodnej oraz rowerowej w strefie Zalewu Wiślanego. W drugim natomiast o konieczności stworzenia warunków dla zrównoważonego rozwoju rybactwa i rybołówstwa oraz wzmacniania ich konkurencyjności przy zachowaniu wysokich standardów ochronnych ekosystemów wodnych. Kluczowym w tym wypadku jest wspieranie inwestycji w portach rybackich, przystaniach i miejscach wyładunku, mających na celu rozwój technologiczny i poprawę warunków pracy rybaków. Co ważne, plan wskazuje również na konieczność zachowania rezerw terenowych pod ewentualną rozbudowę infrastruktury portów i przystani rybackich. W dokumencie mówi się również o powiązaniu tych dwóch elementów, czego rezultatem powinno być rozszerzanie działalności rybackiej o usługi okołorybackie powiązane z obsługą turystyki (m.in. turystyka rybacka, wędkarstwo morskie, agroturystyka, gastronomia rybna) oraz promocja produktów rybnych, wędkarstwa morskiego i agroturystyki nadzalewowej (m.in. stworzenie rozpoznawalnego produktu lokalnego powiązanego z rybołówstwem).

Ważnymi z punktu widzenia strategii są również działania wpisujące się w szeroko pojętą spójność systemu transportowego regionu, w tym kwestie związane z:

- rozwojem transportu wodnego, w tym: rozwojem spójnego systemu dróg wodnych, transportu wodnego w ruchu towarowym i pasażerskim (w tym turystycznym), portów i przystani morskich na Zalewie Wiślanym oraz rozwojem przejścia granicznego we Fromborku;
- rozwojem publicznego transportu zbiorowego (przywrócenie przewozów na linii kolei nadzalewowej, nr 254);
- rozwojem tras rowerowych, w tym korytarza tras nadmorskich (m.in. Green Velo, EuroVelo, EuroRoute).

Strategia będzie również odpowiedzią na problemy zdefiniowane w odniesieniu do strefy przybrzeżnej regionu, gdzie wskazuje się na konflikty występujące pomiędzy użytkownikami wód Zalewu Wiślanego (m.in. rybakami, żeglarzami, transportem wodnym), a także problemów związanych z rozwojem niekontrolowanego ruchu turystycznego. Tym samym w dokumencie uwzględniona zostanie zasada zrównoważonego rozwoju, ze szczególnym naciskiem na: tereny portów morskich i przystani morskich, obszar pasa technicznego oraz konieczność ochrony brzegów morskich z uwzględnieniem prognozowanych zmian klimatu, zgodnie ze strategią ochrony brzegów morskich oraz programem ochrony brzegów morskich.

Specyficznymi dokumentami strategicznymi, obejmującymi obszary objęte przedmiotową strategią są:

- strategia rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego/ Zintegrowanych Inwestycji Regionalnych,
- strategia Rozwoju obszaru Gmin Nadzalewowych do 2020 roku.

Wśród celów strategicznych wskazanych w pierwszym z wymienionych dokumentów znaleźć można odniesienia do prezentowanej strategii. W ramach celu strategicznego 1 (Stworzenie

wysokiej jakości systemu transportu i komunikacji) mówić można o modernizacji i rozbudowie infrastruktury komunikacji drogowej, szynowej, wodnej i lotniczej. Z kolei w celu strategicznym 3 (Wzrost dobrobytu poprzez wykorzystanie wiedzy i nowoczesnych technologii), wskazuje się na zintegrowane zarządzanie w sektorze turystyki i rozwoju komplementarnych produktów turystycznych. Tego typu działania odnieść można do łączenia walorów rekreacyjnych Zalewu Wiślanego (żeglarstwo i turystyka wodna) oraz historycznych (zabytki i pomniki natury). Rozwój bazy dla aktywności żeglarskiej to również element spójny z celem strategicznym 4 (Wzrost aktywności i integracji społecznej).

Drugi z dokumentów odnosi się bezpośrednio do małych portów i przystani morskich, co znaleźć można w pierwszym priorytecie ukierunkowanym na wzmocnienie konkurencyjności produktów turystycznych obszaru gmin nadzalewowych, co ma być osiągnięte przez wzmocnienie konkurencyjności portów i przystani nadzalewowych oraz śródlądowych (Cel 1). Wzajemne relacje znaleźć można także w priorytecie 3 (Dostępność komunikacyjna), w którym wskazuje się na konieczność dobrego wykorzystania wód morskich i śródlądowych dla międzynarodowego i krajowego transportu wodnego, a także na dobre połączenia komunikacyjne obszaru nadzalewowego z regionem, krajem i Europą oraz sprawną organizację przewozów. Komplementarnym elementem dla przedmiotowej strategii będzie także postulowana w dokumencie budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną (Priorytet 2).

Prezentowana strategia posiada również umocowanie w dokumentach lokalnych, wskazujących kierunki rozwojowe miast i gmin południowego brzegu Zalewu Wiślanego. Pierwszym z nich jest **Program Rozwoju Miasta i Gminy Tolkmicko na lata 2016-2025**, w którym określono cztery główne cele rozwojowe, w tym:

- zachowanie i odnowienie zasobów środowiska naturalnego,
- rozwój gospodarczy oraz zapewnienie miejsc pracy,
- poprawa jakości życia mieszkańców gminy,
- uzyskanie nowoczesnej infrastruktury technicznej.

Szczególnie ważnymi są w tym układzie cele drugi i czwarty. Rozwój gospodarczy oraz miejsca pracy mają być zapewnione m.in. poprzez: rozwój rybołówstwa, rozwój turystyki i agroturystyki czy tworzenie nowych firm. Wśród ważnych elementów składających się na nowoczesną infrastrukturę techniczną wymienia się zaś: rewitalizację i standaryzację dawnych portów i przystani nad Zalewem Wiślanym wraz z budową zaplecza i dróg, budowę przeprawy promowej z Tolkmicka na Mierzeję Wiślaną, budowę kanału żeglugowego i otwarcie swobodnego dostępu do morza, budowę nadzalewowej trasy turystycznej o nazwie: Zalewowy trakt pieszo-jezdny z Kamionka Wielkiego do Kadyn, czy przebudowę budynku byłego bosmanatu w Tolkmicku na stanicę wodną. Warto także dodać, że poprawa jakości życia mieszkańców (cel 3) ma być osiągnięta w wyniku uruchomienia stałych kursów statków pasażerskich i taksówek wodnych w sezonie letnim, czy też organizacji rejsów wycieczkowych i wędkarskich po Zalewie Wiślanym.

Strategia rozwoju miasta i gminy Frombork na lata 2016-2026 to kolejny dokument posiadający powiązania z przedmiotową Strategią, bowiem zawiera on odniesienia zarówno do turystyki, jak i transportu będących ważnym czynnikiem rozwojowym gminy i miasta. Niestety, port morski przywoływany jest w dokumencie tylko jednokrotnie, jako ważny element determinujący możliwości i szanse rozwojowe gminy („... Gmina posiada duże możliwości rozwoju w zakresie żeglugi

śródlądowej Frombork-Piaski, Frombork-Krynica Morska oraz funkcjonuje w jej granicach port pasażerki i rybacki z uprawnieniami międzynarodowego przejścia granicznego¹¹). Wydaje się więc, że realizacja *Celu strategicznego 4: Wzrost Atrakcyjności Turystycznej Miasta i Gminy Frombork* powinna być po części oparta również o port morski i związane z nim możliwości obsługi pasażerów statków, żeglarzy, czy też innych turystów wykorzystujących nadmorskie położenie miasta.

Trzecim dokumentem dotyczącym przedmiotowych gmin jest **Strategia Gminy Braniewo¹¹**. W dokumencie określone zostały cztery podstawowe cele strategiczne: rozwój rolnictwa i przemysłu przetwórczego; edukacja i kultura; handel; turystyka oraz infrastruktura komunalna. Niniejszy dokument posiada więc bezpośrednie powiązania z większością celów, a w szczególności wpisuje się w działania związane z handlem, gdzie wsparciem dla inwestorów będzie aktywny udział gminy w działaniach ukierunkowanych na usługi komplementarne (mariny, sporty morskie), czy też przejmowanie własności terenów portowych przez gminy, co umożliwi powiązanie rozwoju portów z priorytetami na poziomie gminnym. Mówi się również o rozwoju przemysłu przetwórczego (wędzalnie, zakłady rybne) oraz zakładach szkutniczych (budowa łodzi). Zalew stanowi również kluczowy element rozwoju oferty turystycznej, gdzie wymienia się zarówno turystykę kajakarską i żeglarską, a także rowerową i rehabilitacyjną. W dokumencie wskazuje się na ogromny potencjał gminy w obszarze sportów wodnych, w tym w szczególności windsurfingu (rozległy i płytki akwen wodny).

W ostatniej części rozdziału warto także odnieść się do dokumentów na poziomie Unii Europejskiej oraz Regionu Morza Bałtyckiego. Planowane działania będą bowiem wpisywać się zarówno w Strategię Europa 2020, jak i w Strategię Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego. Zasadniczym dokumentem strategicznym Unii Europejskiej do roku 2020 jest właśnie **Strategia „Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”** KOM (2010), Bruksela 03.03.2010. Przyjmuje ona jako naczelną kierunek rozwoju dla Europy inteligentny i zrównoważony rozwój, sprzyjający włączeniu społecznemu. Turystyka może być obszarem innowacyjnych produktów, rozwiązań, procesów kooperacyjnych, w tym międzyregionalnej, międzysektorowej współpracy, włączając sektor B+R na rzecz kreowania nowoczesnej gospodarki. Rozwój portów i przystani morskich będzie się zaś wpisywać bezpośrednio w cel tematyczny 7. *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych instrumentów sieciowych*. Głównym celem **Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego** (SUE RMB) jest zaś zacieśnienie współpracy w regionie i wykorzystanie jego potencjału. Turystyka jest jednym z obszarów priorytetowych strategii. Tworzenie, promowanie zrównoważonych i innowacyjnych produktów oraz usług z zakresu turystyki na szczeblu transgranicznym i transnarodowym przyczynia się do podkreślenia atutów regionu jako kierunku turystycznego. Dzięki podkreśleniu wspólnego dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz historii, współpraca w zakresie turystyki przyniesie korzyści gospodarcze dla regionu.

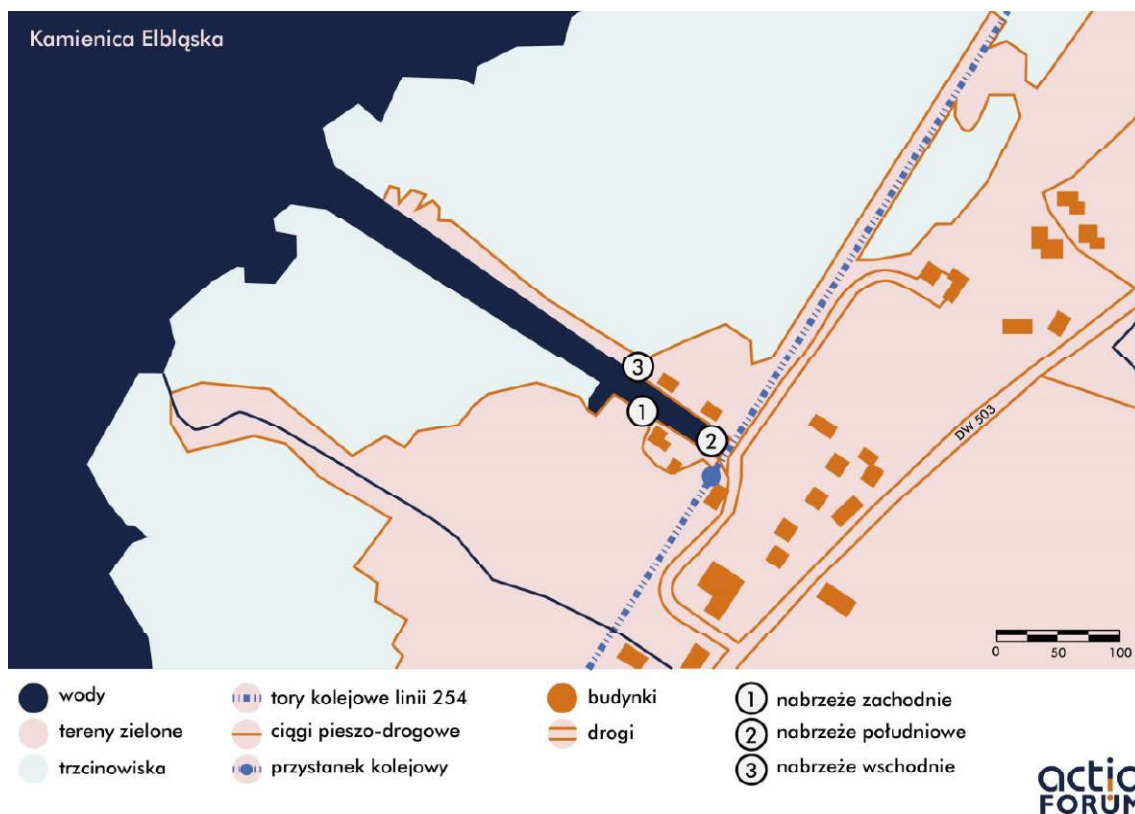
¹¹ Strategia Gminy Braniewo, 11.03.2016 r.

3. Diagnoza obecnej sytuacji zagospodarowania portów i przystani morskich w gminach oraz kierunki ich rozwoju

Ewaluacja stanu istniejącego zagospodarowania portów i przystani południowego wybrzeża Zalewu Wiślanego wymaga indywidualnego podejścia do każdego z obiektów przez wzgląd na ich dość duże zróżnicowanie w zakresie poziomu rozwoju, intensywności użytkowania oraz wyposażenia. Dlatego przedstawiona diagnoza dotyczyć będzie oddzielnie każdego z portów i przystani morskich z uwzględnieniem kolejno takich zagadnień jak: lokalizacja oraz charakterystyka przestrzenna i hydrotechniczna, status własnościowy i organizacyjny, realizowane obecnie funkcje, infrastruktura dostępu do portów i przystani od strony lądu. Ponieważ niektóre z przystani znajdują się bardzo blisko siebie i mają zbliżone uwarunkowania zarówno zewnętrzne, jak i wewnętrzne opisano je w ramach zespołu przystani. Takimi przypadkami są: Suchacz Cegielnia i Pęklewo, zespół portu i przystani w Nowej Pasłęce oraz przystanie Kupta, Nadbrzeże, Bogdaniec, Suchacz i dawna przystań cegielni Moebusa (tzw. Suchacz II).

3.1. Przystań Kamienica Elbląska

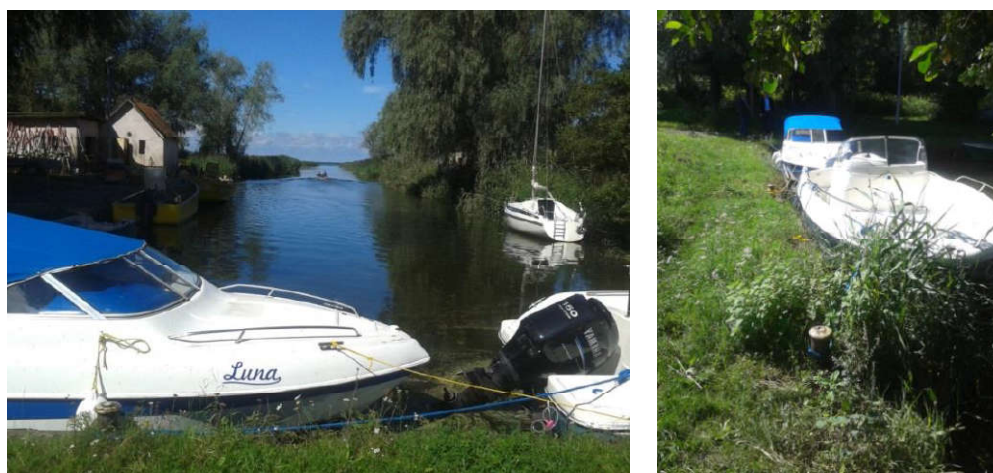
Przystań Kamienica Elbląska znajduje się w pobliżu miejscowości Kamionek Wielki. Nabrzeże basenu przystani położone jest około 20 m na północny-zachód od toru kolejowego nieczynnej linii 254 i przystanku kolejowego „Kamienica Elbląska” (Rys. 6). Przystań zlokalizowana jest w miejscu, w którym w XIX w. zlokalizowana była ostroga brzegowa chroniąca brzeg Zalewu Wiślanego i umożliwiająca funkcjonowanie szeregu cegielni położonych nad Zalewem Wiślanym (Rys. 8). Cegielnie te wykorzystywały transport morski i kolejowy do dystrybucji swoich wyrobów.



Rysunek 6. Położenie przystani Kamienica Elbląska

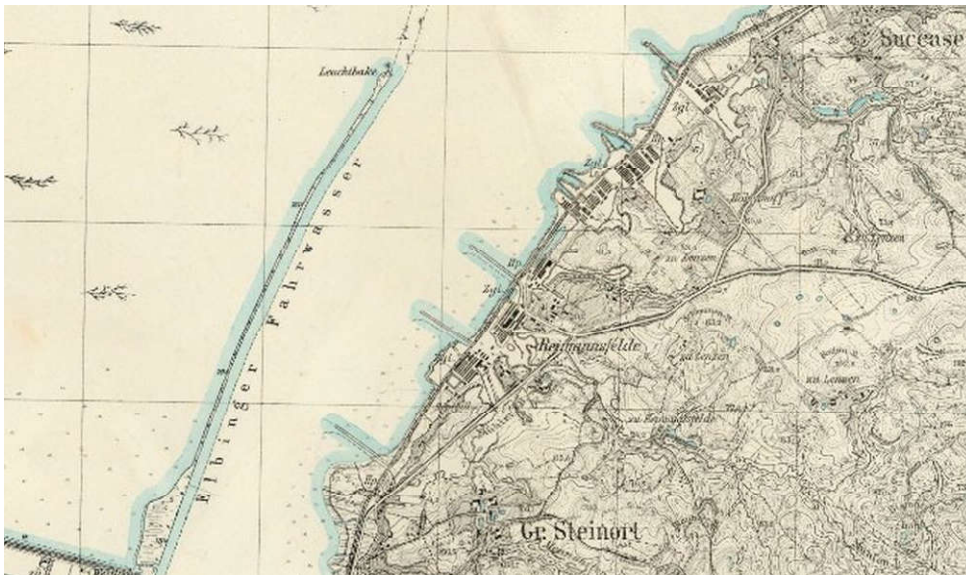
Opracowanie: Karolina A. Krośnicka na podstawie: <http://mapy.geoportal.gov.pl>.

Zarządcą przystani rybackiej Kamienica Elbląska jest Urząd Morski w Gdyni. Właścicielem gruntów i akwenów obejmujących obszar przystani jest Skarb Państwa. Na wniosek Burmistrza Miasta Tolkmicka z dnia 07.05.2015. skierowany do Starosty Elbląskiego, nastąpiło istotne zwiększenie powierzchni przystani (o około 0,9 ha) poprzez przyłączenie do niej działki 400/9, należącej do Skarbu Państwa, położonej na wschód od basenu przystani.



Rysunek 7. Przystań Kamienica Elbląska. W tle widoczne budynek zaplecza rybackiego. Po prawej nabrzeże Zachodnie. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka



Rysunek 8. Mapa „Cadinen” z 1938 roku

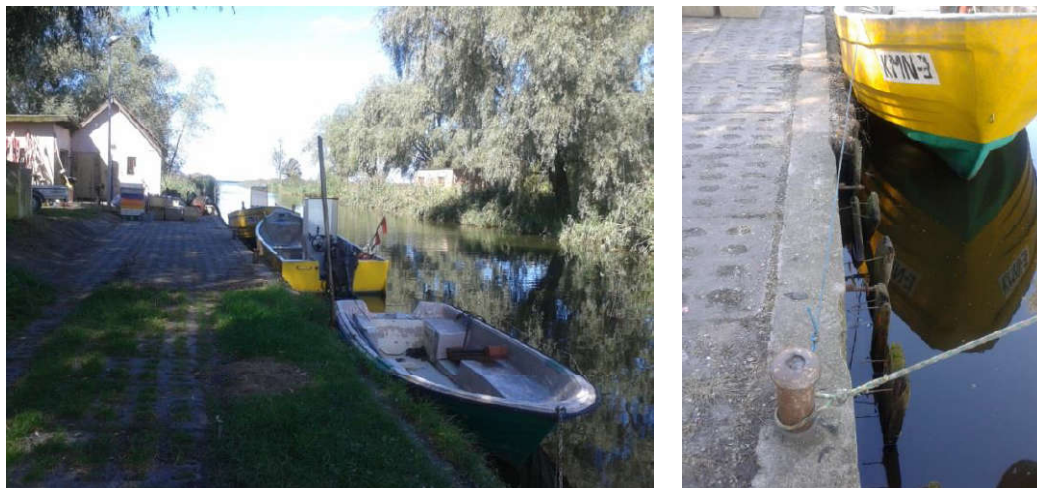
Skan z Archiwum WIG polski.mapywig.org za: <http://historia-wyzyna-elblaska.pl/cadinen-1938.html>

Przystań Kamienica Elblaska tworzy długi kanał podejściowy oraz prostokątny basen na jego końcu. Podejście do przystani od strony wody wskazują drewniane tyczki. Oś kanału przystani zorientowana jest w kierunku Pn-Zach-Pd-Wsch. Północno-wschodni brzeg kanału stanowi skarpa długiego, wąskiego, antropogenicznego półwyspu (pozostałość po dawnej ostrodze), obrosnięta od wschodu torfowiskiem i trzcinowiskiem. Brzeg północno-zachodni kanału nie jest uregulowany i tworzą go wyłącznie trzcinowiska i torfowiska. W jego końcowej części znajduje się niewielka zatoczka. Kanał zwęża się stopniowo ku brzegowi.

Na końcu kanału znajduje się w przybliżeniu prostokątny basen o szerokości 16 m i długości 41 m. Głębokość projektowa dna basenu wynosi 2 m¹². Obecnie basen jest jednak znacznie płytszy. Poważny problem stanowi też ciągłe wypływanie się kanału podejściowego i konieczność przeprowadzenia prac pogłębiarskich. Aktualnie wykorzystywane są nabrzeże Południowe oraz nabrzeże Zachodnie basenu (Rysunek 9). Są to stanowiska stacjonujących tu dwóch armatorów oraz jachtów gościnnych. Mają one drewniano-betonową konstrukcję oczepową z żelbetową tarczą kotwiącą (Rysunek 9) i wyposażone są w drewniane urządzenia odbojowe, drabinkę wyłazową oraz pachole cumownicze (Rysunek 9). Niekiedy też do obsługi jachtów wykorzystywana jest umocniona ścianką faszynową skarpa północnego obrzeża basenu, przy której znajdują się resztki drewnianego pomostu. Stanowiska te nie posiadają jednak żadnego wyposażenia, a głębokości przy nich są zmienne. Przed krótkim nabrzeżem zamykającym od północy nabrzeże Zachodnie znajduje się drewniany pomost z zainstalowaną na nim stalową płytą do płukania sieci. W pobliżu pomostu, w odległości około 2 m od nabrzeża, usytuowany jest niewielki budynek parterowy z przybudówką, wybudowany przez rybaków na ich potrzeby. W obrębie przystani

¹² <http://mdwe70.pl/web/aplikacja/index.php?id=przewodnik&str=39&lang=pol>

znajdują się jeszcze trzy parterowe budynki murowane, obecnie niewykorzystywane. Przystań jest oświetlona, nie posiada jednak przyłączy wodnych, kanalizacyjnych.

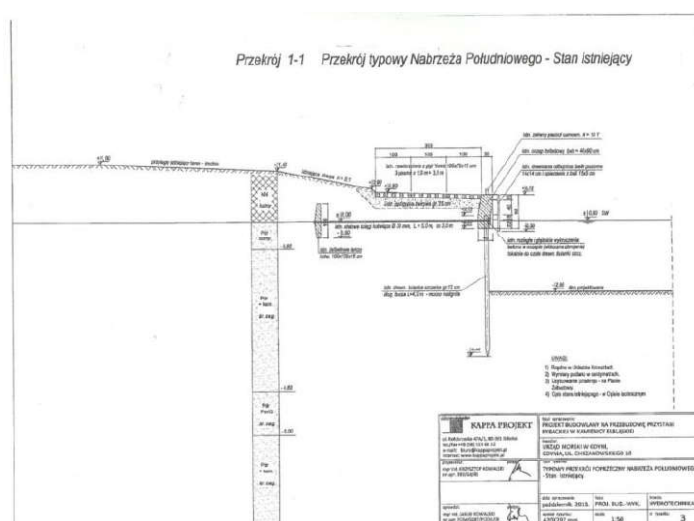


Rysunek 9. Nabrzeże Zachodnie przystani Kamienica Elbląska. W tle widoczny budynek zaplecza rybackiego. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Nabrzeże Południowe posiada nawierzchnię utwardzoną płytami typu Yomb, która łączy się z niskiej jakości drogą gruntową, częściowo utwardzoną kruszywem betonowym i ceglanym. Droga dojazdowa przechodzi przez tory kolejowe nieczynnej linii 254 w sąsiedztwie przystanku kolejowego Kamienica Elbląska i łączy się z drogą wojewódzką nr 503.

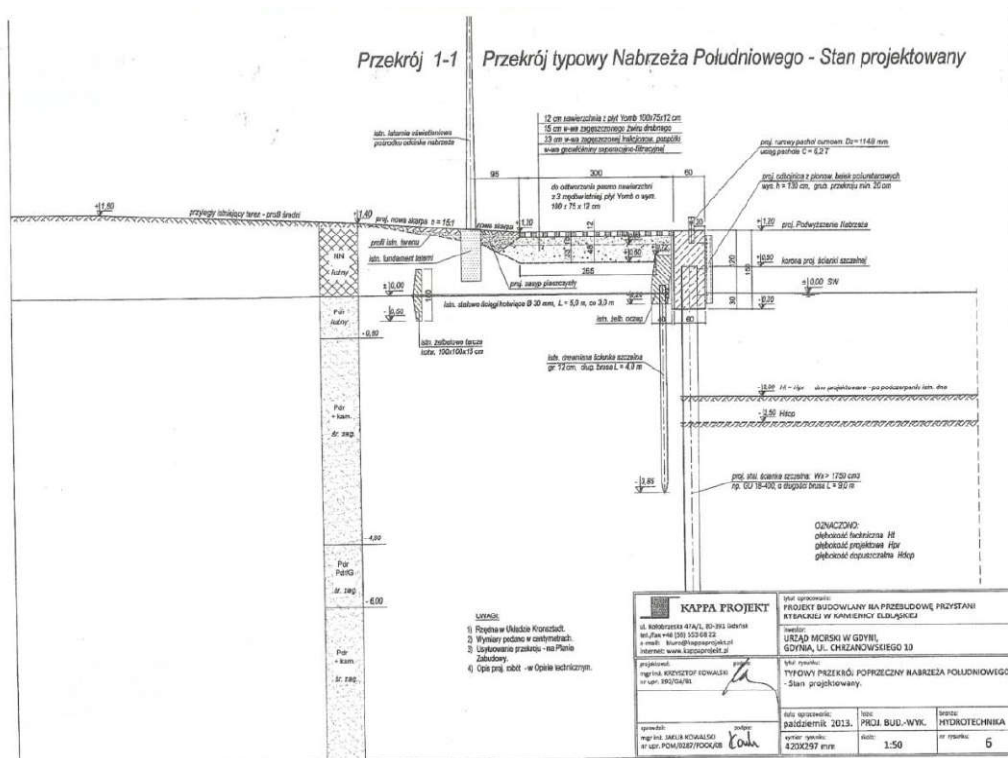
Zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP) gminy Tolkmicko, na teren przystani projektowane jest doprowadzenie drogi gminnej o nawierzchni utwardzonej, która dalej ciągnąć się ma wzdłuż torów kolejowych do następnych przystani (Kupta i Nadbrzeże).



Rysunek 10. Przekrój przez nabrzeże Południowe – stan istniejący

Źródło: Projekt budowlany na przebudowę przystani rybackiej w Kamienicy Elbląskiej wykonany przez „KAPPA Projekt” na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni, listopad 2013.

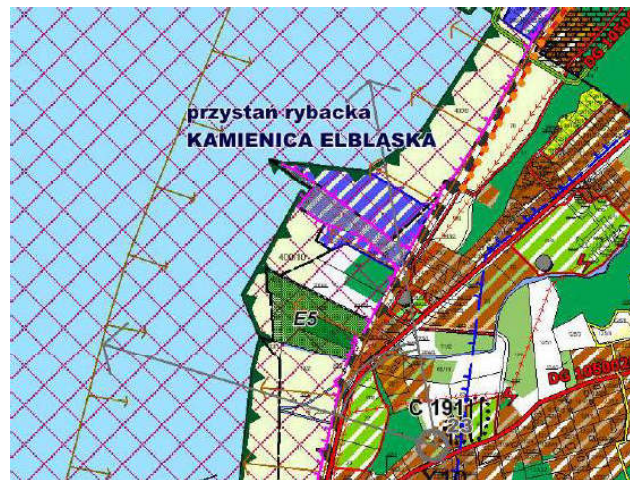
W 2013 roku, przez firmę „KAPPA Projekt”, wykonany został projekt budowlany na przebudowę przystani rybackiej w Kamienicy Elbląskiej na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni. Projekt obejmował przebudowę istniejących nabrzeży rybackich Południowego i Zachodniego (w tym przebudowę znajdującego się na jego końcu stanowiska do płukania sieci) i doprowadzenie wody do stanowisk postojowych przy kei. Projekt zakłada zabicie ścianki szczelnej z brusew stalowych do głębokości -8,5 m, tuż przed ścianką istniejącą i uchwycenie jej betonowym oczepem. Projekt, zgodnie z wytycznymi ISOKu zakłada podniesienie rzędnej nawierzchni nabrzeża z 0,72 m.n.p.m do 1,2 m (Rysunek 11). Z praktyki eksploatacyjnej rybaków¹³ wynika, iż tak wysoka rzędna utrudni im prace wyładunkowe i obsługę stanowisk cumowniczych, w związku z czym zasugerowano budowę drewnianego pomostu przeładunkowego.



Rysunek 11. Przekrój przez nabrzeże Południowe – stan projektowany

Źródło: Projekt budowlany na przebudowę przystani rybackiej w Kamienicy Elbląskiej wykonany przez „KAPPA Projekt” na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni, listopad 2013.

¹³ Wywiad z panem Tomaszem Chryściukiem w dniu 23.08.2016.



Rysunek 12. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru przystani w Kamienicy Elbląskiej

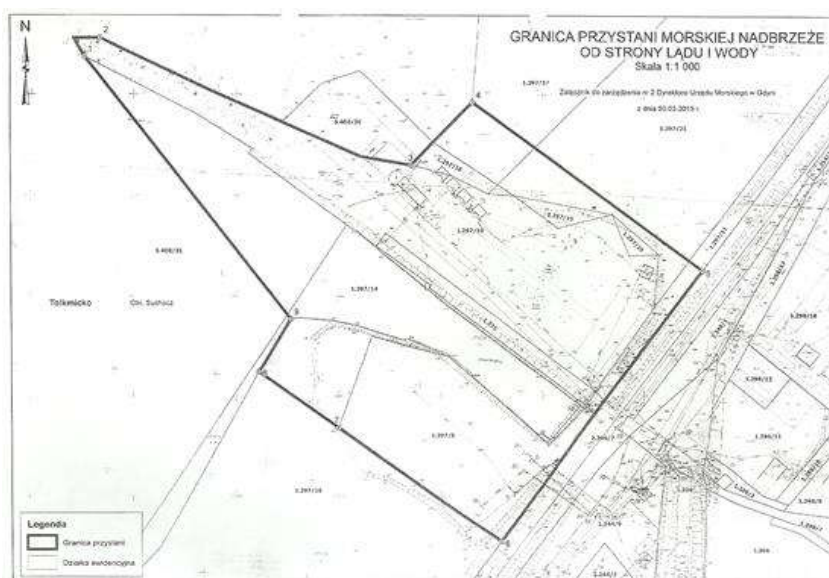
W SUIKZP gminy Tolkmicko przystań Kamienica Elbląska (Rysunek 12) zaznaczona jest jako „teren rozwoju komunikacji wodnej oraz portów i przystani”. W całości znajduje się ona na obszarze NATURA 2000 i w granicach Parku Krajobrazowego Wysoczyzna Elbląska (PKWE). Na zachód od przystani Studium wskazuje istnienie użytku ekologicznego w ujściu rzeczki Widadki (E5). Na wschód od przystani Studium wskazuje celowość utworzenia spacerowej promenady nadzalewowej, która wykorzysta walory ciągu widokowego chronionego poprzez obowiązujący plan ochrony PKWE. Obszar przystani znajduje się także w strefie ochrony przedpola krajobrazowego punktu widokowego w Kamionku. Czynniki te sprawiają, iż w przypadku lokalizacji na jej terenie zabudowy niezbędne będzie dokonanie analizy krajobrazowej, sprawdzającej realizację postulatów ochrony. Przystań Kamienica Elbląska położona jest w rezerwacie przyrody „Zatoka Elbląska”. Jej rozwój będzie więc potencjalnie powodować niezgodność z co najmniej 3 zakazami obowiązującymi na jego terenie (Plan ochrony rezerwatu „Zatoka Elbląska”, Rozporządzenie Nr 45 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z 8 listopada 2006 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody (Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego, Nr 190, poz. 2673)).

Bezpośrednio na południe od torów kolejowych znajduje się niezbyt intensywna zabudowa mieszkaniowa o charakterze mieszanym (jedno- i wielorodzinną), którą Studium wskazuje jako obszar uzupełnień zabudowy o charakterze wielofunkcyjnym. Napowietrzna linia elektroenergetyczna 15 KV przebiega prawie równolegle do linii kolejowej i planowanej drogi gminnej.

Przystań Kamienica Elbląska ma potencjał w zakresie obsługi funkcji rekreacyjnej. Zachodni brzeg, po planowanej przez UM w Gdyni modernizacji jego nabrzeży, uporządkowaniu i wyposażeniu w odpowiednie zaplecze oraz po doprowadzeniu infrastruktury sieciowej i drogowej, ma szansę stać się atrakcyjną przystanią jachtowa i stacją wodną (o ograniczonej pojemności). W przyszłości możliwe jest również poszerzenie kanału przystani i lokalizacja po obu stronach mariny żeglarskiej (miejsca schronienia) najbliższej miastu Elbląg. Niebagatelne znaczenie ma w tym przypadku także bliskość zabudowy mieszkaniowej i usługowej.

3.2. Przystań Nadbrzeże

Przystań jachtowa Nadbrzeże znajduje się bezpośrednio przy stacji nieczynnej linii kolejowej 254 Nadbrzeże i prowadzi do niej droga publiczna DP1134N. Granice przystani określa Zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 marca 2015 roku (Rysunek 13). Podejście do przystani Nadbrzeże z głównego toru żeglugowego Zalewu Wiślanego odchodzi w pobliżu boi torowej 12/ELB. Tor podejściowy do przystani Nadbrzeże nie posiada oznakowania nawigacyjnego. Znakami orientacyjnymi są komin starej cegielni, usytuowany na wschód od przystani oraz maszt ceremonialny po zachodniej stronie kanału przystani. Głębokości na torze podejściowym umożliwiają obsługę jednostek o zanurzeniu do 1,5 metra. Poza torem występują jednak silne wypłylenia oraz przeszkody nawigacyjne w postaci starych sieci rybackich. Do basenu mogą obecnie wpływać jednostki o zanurzeniu do 1,2 m¹⁴.



Rysunek 13. Granice przystani Nadbrzeże według Zarządzenia Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 marca 2015 roku

Dawna przystań cegielni w okresie powojennym przestała być użytkowana, została zaniedbana i zarosła. Wschodni brzeg basenu przystani przejęła w użytkowanie elbląska jednostka wojskowa, która utworzyła tutaj ośrodek wypoczynkowy. Obiekt ośrodka nie był dostępny dla osób postronnych. W końcu lat 80. zbudowano nabrzeże w wejściu do portu, przy końcu falochronu wschodniego, umożliwiające obsługę jachtów o niewielkim zanurzeniu. Stanowiska postojowe zostały również udostępnione jachtom i łodziom gościnnym. Konstrukcję rozebrano w 2013 roku.

Przystań jachtowa składa się obecnie z dwóch sąsiadujących ośrodków, zarządzanych przez odrębne podmioty: Przystań Jachtową Stowarzyszenia Jachtklubu Elbląg oraz Stację Wodną.

W latach 2007-2008 wewnętrzną część przystani (południową część basenu), wraz z nieużytkami po jego zachodniej stronie, przejął JachtKlub Elbląg. Przy pomocy środków unijnych oczyszczono i pogłębiono basen, wyremontowano nabrzeża basenu oraz zbudowano podstawowe zaplecze socjalne przystani jachtowej (tzw. letniej bazy Jachtklubu Elbląg), którą otwarto w 2008 roku

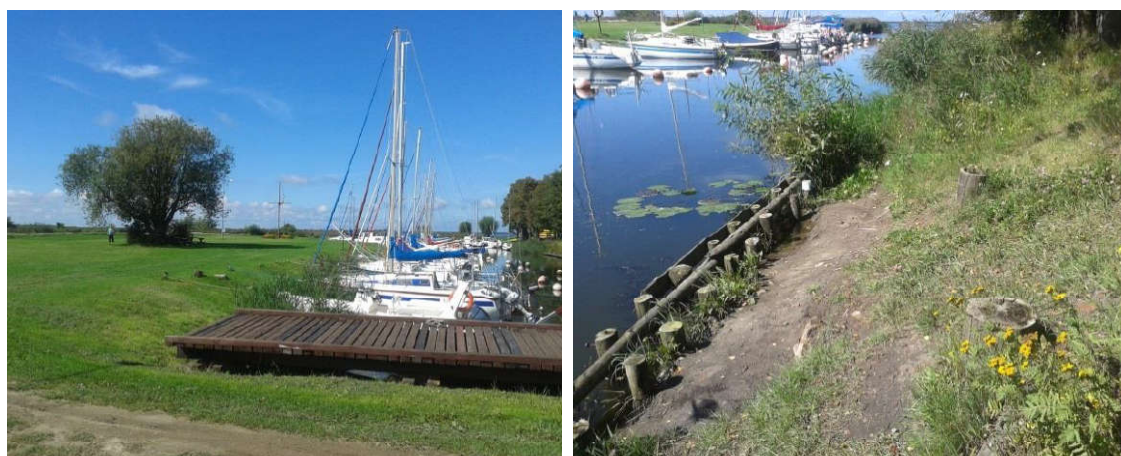
¹⁴ <http://mdwe70.pl/web/aplikacja/index.php?id=przewodnik&str=39&lang=pol>.

(Rysunek 14). Wyremontowane nabrzeże Zachodnie ma konstrukcję drewniano-ziemną. Wypozażone jest w pachoły cumownicze wkopane w grunt powyżej skarpy obrzeża (Rysunek 15). Cumowanie odbywa się prostopadle do brzegu – dziobem do kei i rufą do bojek. Nabrzeże Wschodnie umożliwia cumowanie jednostek do wbitych w brzeg palików drewnianych. Ma konstrukcję drewniano-ziemną (skarpe podtrzymują drewniane pale z przeplecioną między nimi faszyną) (Rysunek 15). W kilku miejscach basenu znajdują się stałe pomosty drewniane (na zamknięciu basenu przy nabrzeżu Południowym oraz przy wejściu do basenu po jego wschodniej stronie). W przystani jachtowej istnieją przyłącza prądu i wody. Sanitariaty przystani jachtowej znajdują się w kontenerach w południowo-zachodnim krańcu przystani. Na obszarze przystani nie ma sklepu - najbliższy znajduje się w Suchaczu i Kamionce.



Rysunek 14. Dojazd na obszar JachtKlubu Elbląg w Nadbrzeżu (po lewej). Po prawej – pomost na nabrzeżu zamykającym basen. W tle widoczne zabudowania sanitariatów przystani. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.



Rysunek 15. Skarpa nabrzeża Zachodniego przystani Nadbrzeże (po lewej). Konstrukcja drewniano-ziemna nabrzeża Wschodniego basenu przystani w Nadbrzeżu (po prawej). Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Starostwo powiatowe w Elblągu posiada plany dalszej rozbudowy i doposażenia przystani Jacht-Klubu (Rysunek 20). Planowane przedsięwzięcie rozbudowy Przystani Morskiej Nadbrzeże dotyczy budowy trzech pomostów pływających, o długości 595 m z zastosowaniem y-bomów do cumowania jednostek o długości do 8 m i 12 m oraz jednego pomostu stałego. Projektowane jest pogłębienie toru wodnego dla jednostek pływających do rzędnej 2 m p.p.m. Ponadto przewiduje się utworzenie infrastruktury technicznej w postaci dystrybutorów prądu i wody oraz pompy do odbioru ścieków bytowych oraz wód zaolejonych. Dodatkowo zbudowany ma zostać Bosmanat Przystani Morskiej (budynek dwukondygnacyjny o łącznej powierzchni ok 500 m²) pełniący funkcję domu żeglarza z zapleczem sanitarnym dla żeglarzy oraz kajakarzy (suszarnie, pralnie, prysznicze oraz toalety). W budynku będzie znajdowała się sala odpraw i instruktarzu dla osób korzystających ze sprzętu do uprawiania turystyki wodnej. Ponadto w budynku zlokalizowane będą pomieszczenia siedzib lokalnych klubów żeglarskich oraz pomieszczenia magazynowe lekkiego sprzętu żeglarskiego. Zaprojektowano również dwa budynki obsługi turystycznej z pomieszczeniami schroniska, służącymi obsłudze turystyki wodnej, pomieszczenia dla komisji sędziowskich, miejsca noclegowe dla uczestników regat, zawodów i szkoleń. Na obszarze inwestycji zaprojektowano budynek magazynowy, służący do przechowywania sprzętu żeglarskiego. Przewiduje się także utworzenie ciągów pieszych, pieszo – jezdnych, placu manewrowego i małą architekturę (tj. ławki, ogrodzenie) oraz uzbrojenie tj.: sieć kanalizacji sanitarnej, wody, instalację elektroenergetyczną i niskoprądową (światłowód) oraz ciepłowniczą, polegającą na montażu pomp ciepła. Zaprojektowane są również nowe miejsca postojowe w ilości 21 szt.

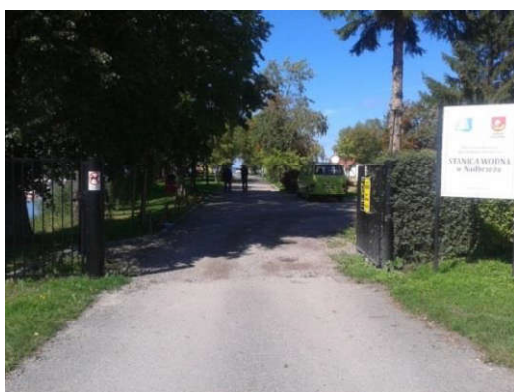


Rysunek 16. Projekt zagospodarowania przystani morskiej w Nadbrzeżu wykonany przez pracownię LA-TECKI projekt dla Starostwa Powiatowego w Elblągu.

Zaprezentowany projekt przebudowy przystani w Nadbrzeżu ma być realizowany w ramach Programu Współpracy Terytorialnej Polska-Rosja na lata 2014-2020.

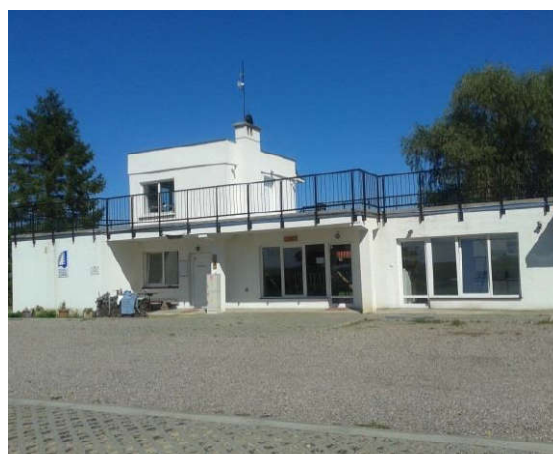
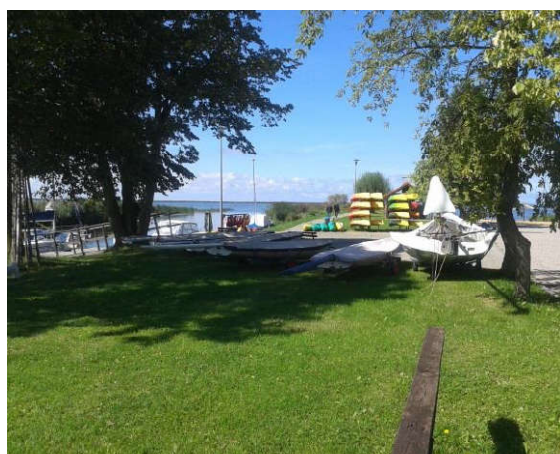
W 2013 roku, były wojskowy ośrodek wypoczynkowy przejęło Starostwo Powiatowe i utworzono w tym miejscu Stację Wodną w Nadbrzeżu. Projekt budowy stacji realizowany był ze środków Lokalnej Grupy Rybackiej Zalew Wiślany i współfinansowany przez Unię Europejską. Stacją

zarządza Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Kamionku Wielkim (Rysunek 17). Stolicy towarzyszy niewielki ośrodek wypoczynkowy, w którym funkcjonują zmodernizowane i zaadaptowane budynki powojenne (4 domki wczasowe, budynek administracyjno-klubowy z gastronomią i zapleczem kuchennym i sanitariatami). W obrębie ośrodka znajduje się zaplecze szportowe, hala do przechowywania sprzętu, plac zabaw, wiaty na grilla, miejsce na ognisko i boisko do siatkówki i piłki nożnej i niewielkie pole namiotowe (Rysunek 18). W ramach rewitalizacji przystani zbudowano także drogi dojazdowe, miejsca parkingowe, kanalizację i oświetlenie. Przebudowano głowicę falochronu wschodniego (Rysunek 19) i zbudowano slip dla małych jednostek. Odbudowano plażę i utworzono stanowiska wędkarskie. Stanica dysponuje obecnie sprzętem szkoleniowym umożliwiającym organizację zajęć żeglarskich, kajakowych, żeglarstwa lodowego itp. Ośrodek jest ogrodzony i monitorowany.



Rysunek 17. Dojazd na obszar Stacji Wodnej w Nadbrzeżu (po lewej). Po prawej w tle widoczne budynek administracyjny i domki ośrodka wypoczynkowego. Na pierwszym planie boisko do siatkówki i plac zabaw. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.



Rysunek 18. Po lewej stanowisko wodowania kajaków i slip w Nadbrzeżu. Po prawej budynek administracyjny z pomieszczeniami klubowymi Stacji w Nadbrzeżu. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.



Rysunek 19. Falochron wschodni przystani w Nadbrzeżu (po lewej). Po prawej plaża i zabudowania Stacji Wodnej w Nadbrzeżu. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

W dniu 2 listopada 2016 roku do Urzędu Morskiego w Gdyni skierowane zostały postulaty i uwagi przez przedstawicieli Pętli Żuławskiej i portalu Pomorski Szlak Żeglarski. Dotyczyły one m. in. oznakowania przystani Nadbrzeże oraz zdejmowania oznakowania nawigacyjnego na Zalewie nie wcześniej niż z chwilą zakończenia sezonu¹⁵.

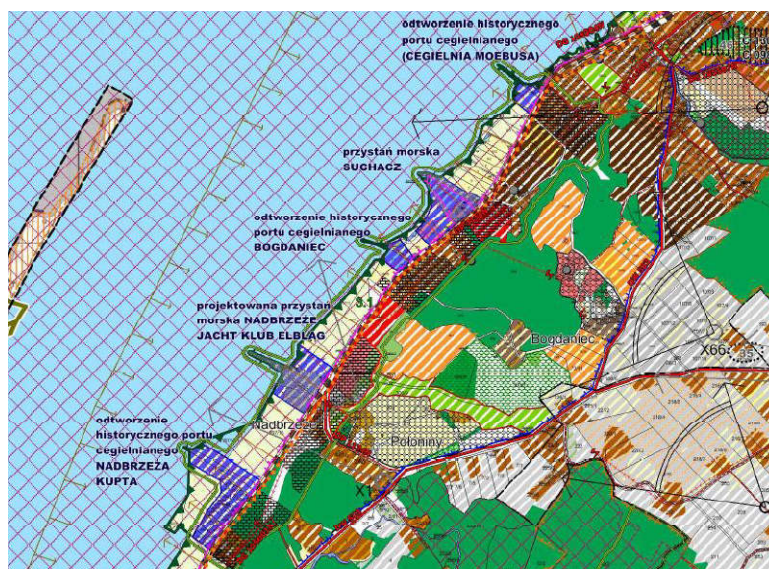
Przystań Nadbrzeże w wyniku przeprowadzonej rewitalizacji stała się atrakcyjnym obiektem dla żeglarzy i turystów. Planowane dalsze prace (doposażenie zaplecza przystani jachtowej) dodatkowo podniosą jej standard. Zadaniem, które należy wskazać jako potrzebne działania towarzyszące, to przede wszystkim rozwój bazy turystyczno-usługowej na zapleczu przystani oraz rozwój działań organizacyjno-promocyjnych, które zaktywizują i spopularyzują przystań w szerszym środowisku.

3.3. Zespół przystani: Kupta, Bogdaniec, Dawna przystań cegielni Moebusa (Suchacz II), Zespół przystani Suchacz Cegielnia-Pęklewo

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (Rysunek 20) traktuje przystanie Kupta, Nadbrzeże, Bogdaniec, Suchacz i dawną przystań cegielni Moebusa jako zespół obiektów¹⁶. Wszystkie z pięciu przystani (istniejących i dawnych) określa się jako „tereny rozwoju komunikacji wodnej oraz portów i przystani”.

¹⁵ <http://www.zalewwislany.pl/node/7387>.

¹⁶ Warto zastanowić się czy nie włączyć do tego ciągu przystani w Kamienicy Elbląskiej.



Rysunek 20. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru odcinka Kupta-Suchacz.

Studium widzi potrzebę uwzględnienia walorów kulturowych i krajobrazowych całego odcinka brzegu Zalewu Wiślanego (Kupta-Suchacz), obejmującego sąsiadujące ze sobą, istniejące oraz historyczne przystanie wraz ze znajdującymi się na ich zapleczu pozostałościami cegielni z końca XIX w (Rysunek 8 i 21). Obszary zabytkowych cegielni przewidziane są zgodnie ze Studium do rewaloryzacji i zagospodarowania o charakterze wielofunkcyjnym, a cała strefa podnóża strefy krawędziowej Wysoczyzny Elbląskiej na tym odcinku wskazana jest do objęcia ochroną w formie Parku Kulturowego „Cegielnie i porty Zalewu Wiślanego”, część od Nadrzeża-Kupta do Suchacza (3.1). Ta forma ochrony wpłynie bez wątpienia na formę architektoniczną nowej zabudowy powstającej w tej okolicy, w tym zabudowę obiektów przystani.



Rysunek 21. Historyczna fotografia przystani w Nadrzeżu

Źródło: <http://historia-wyzyna-elblaska.pl/cegelnie.html> (10.10.2016).

Wymienione przystanie znajdują się w całości na obszarze NATURA 2000 i w granicach Parku Krajobrazowego Wysoczyzna Elbląska (PKWE). Studium wskazuje celowość utworzenia wzdłuż nieczynnej linii kolejowej 254 spacerowej promenady nadzalewowej, która wykorzysta walory ciągu widokowego, chronionego poprzez obowiązujący plan ochrony PKWE (przedmiotem ochrony jest zarówno widok na wody Zalewu jak i widok wybrzeża z wody). Obszar przystani Nadbrzeże znajduje się dodatkowo w strefie ochrony przedpola krajobrazowego punktu widokowego w Połoninach. W związku z powyższym, w przypadku lokalizacji zabudowy na tym terenie, niezbędne będzie przeprowadzenie analizy krajobrazowej, sprawdzającej realizację postulatów ochrony.

Bezpośrednio na południe od torów kolejowych nieczynnej linii 254, na zapleczu przystani, znajdują się obszary zabudowy jednorodzinnej i rzadziej wielorodzinnej mieszkaniowej o niskiej intensywności, wskazanej przez Studium do uzupełnień o charakterze wielofunkcyjnym (Nadbrzeże 7 przy przystani Kupta oraz miejscowości Nadbrzeże i Bogdaniec), oraz obszary zabudowy mieszkaniowej wskazanej do dogęszczenia (rejon miejscowości Suchacz). Na wschód od przystani Nadbrzeże, na terenie dawnej cegielni, znajduje się obszar zabudowy usługowej (agroturystycznej). Studium wskazuje obszar pomiędzy przystanią Bogdaniec a Nadbrzeżem oraz zapleczu portu Suchacz jako tereny do uzupełnień zabudową usługową, głównie o charakterze turystycznym. Do przystani Nadbrzeże od drogi wojewódzkiej 503 i dalej do Suchacza, prowadzi wzdłuż brzegu Zalewu Wiślanego droga publiczna DP1134N i dalej droga gminna DG 105004N. Są to drogi gruntowe.

Kupta

Obecnie z historycznego portu Cegielnianego Kupta widoczny jest tylko zarys basenu i resztki drewnianych pomostów (Rysunek 22). Wejście do basenu porasta trzcinowisko. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (Rysunek 20) postuluje jednak odtworzenie przystani Kupta. W dniu 19.05.2014 r. Urząd Gminy Tolkmicko zwrócił się do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z wnioskiem o utworzenie przystani wraz z jej zapleczem turystycznym i gospodarczym. Możliwość taka jest aktualnie analizowana przez Urząd Morski¹⁷.

Teren potencjalnej przystani nie posiada w chwili obecnej właściwego dojazdu drogowego. Planowane jest przedłużenie gminnej drogi dojazdowej, biegnącej wzdłuż brzegu Zalewu i nieczynnej linii kolejowej 254 od przystani Nadbrzeże do przystani Kupta i dalej do osady Nadbrzeże 7, a następnie, istniejącą już drogą, do przystani w Kamienicy Elbląskiej.

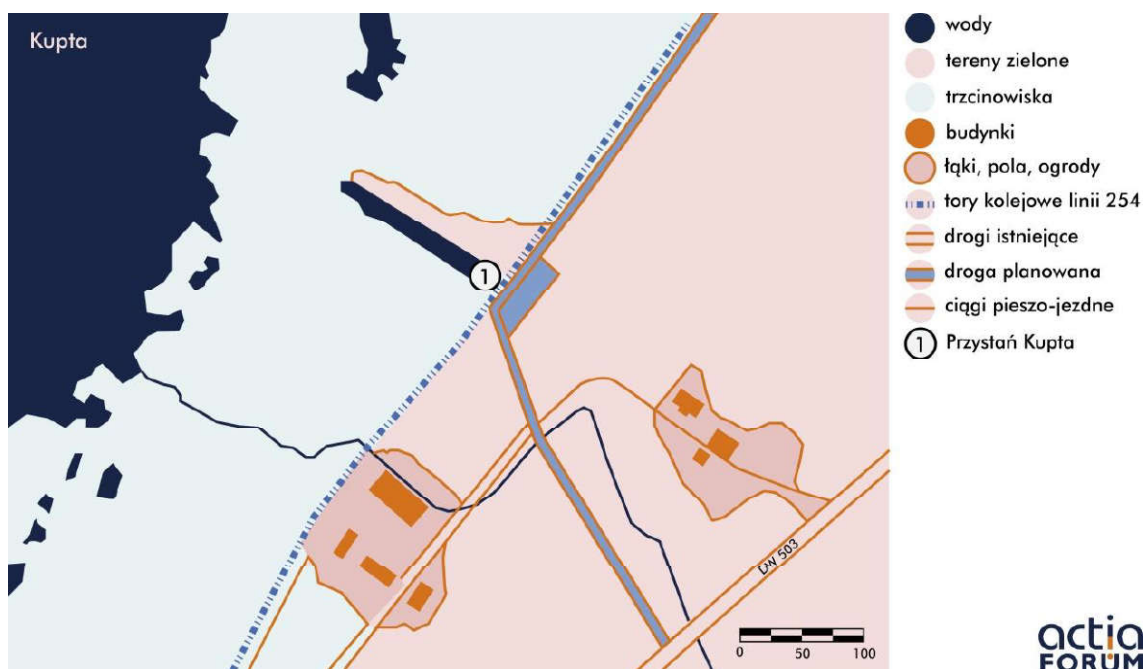
¹⁷ Wniosek Urząd Gminy Tolkmicko z dnia 19.05.2014 r. (pismo nr GNI 7124.4.2014) do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w sprawie utworzenia nowej przystani Kupta.



Rysunek 22. Basen dawnej przystani Kupta. Po prawej tory nieczynnej linii kolejowej, przylegające do południowo-wschodniego obrzeża basenu . Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Dodatkowo, przystań Kupta miałyby zostać skomunikowana drogą dojazdową z drogi wojewódzkiej 503 (Rysunek 23). Przy samej przystani zakłada się stworzenie niewielkiego placu manewrowego. Plany te wymagały od Urzędu Gminy Tolkmicko wystąpienia z wnioskiem do właściciela terenu – Lasów Państwowych – o możliwość wydzielenia i wykupu działki drogowej. Wniosek jest w trakcie rozpatrywania i konsultacji¹⁸.



Rysunek 23. Położenie przystani Kupta i planowanej drogi dojazdowej komunikującej ją z drogą wojewódzką 503, Nadbrzeżem i przystanią w Kamienicy Elbląskiej

Opracowanie Karolina A. Krośnicka na podstawie: <http://mapy.geoportal.gov.pl>.

¹⁸ Informacja pozyskana w ramach wywiadu z burmistrzem miasta Tolkmicko, p. Andrzejem Lemanowiczem, w dniu 23.08.2016.

Bogdaniec

Dawna przystań Bogdaniec położona jest bezpośrednio przy drodze publicznej DP1134N i torze nieczynnej linii kolejowej 254. Aktualnie czytelny w przestrzeni jest wyłącznie zarys południowej części basenu, którego obrzeża budują niskie ścianki faszynowe i pale drewniane. Część północna basenu jest całkowicie zamulona i intensywnie porośnięta trzcinowiskiem, uniemożliwiając dostęp do basenu z Zalewu. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko postuluje odtworzenie przystani Bogdaniec, będącej niegdyś miejscem wywozu produktów pracującej w pobliżu cegielni morzem do Elbląga, Gdańska i Królewca (Rysunek 8). Na obszarze bezpośredniego zaplecza przystani, studium wskazuje na zagospodarowanie terenu o charakterze usługowo-turystycznym i mieszkaniowym.

Obszar przystani wymaga bez wątpienia dużych nakładów na oczyszczenie basenu, odbudowę konstrukcji obrzeży i wyposażenie przystani. Ponieważ jednak przystań położona jest w pobliżu potencjalnych atrakcji turystycznych i jest w miarę dobrze skomunikowana, można założyć, że w dłuższym horyzoncie czasowym jej rewitalizacja stanie się ekonomicznie uzasadniona.

Dawna przystań cegielni Moebusa in. Suchacz II lub Suchacz Marita¹⁹

Przystań Suchacz II jest usytuowana bezpośrednio przy nieczynnej linii kolejowej 254 oraz przy drodze DP1134N, około kilometra na północny-wschód od przystani rybackiej Suchacz. Przystań dawnej cegielni Moebusa została odtworzona (poprzez oczyszczenie i wybagrowanie dawnego basenu) na terenie działki prywatnej²⁰ przez jej właścicieli.



Rysunek 24. Zagospodarowanie przystani Suchacz II (Marita)

¹⁹ W środowisku żeglarskim przystań ta funkcjonuje pod nazwą Suchacz Marita

<http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany/zalew-wislany/porty-przystanie-schronienia/suchacz-marita>.

²⁰ Właścicielami działki 13, na której znajduje się przystań, są Renata i Zbigniew Jadcukowiec.

Opracowanie Karolina A. Krośnicka na podstawie: <http://mapy.geoportal.gov.pl> oraz wizji lokalnej.

W celu uregulowania sytuacji prawnej przystani właściciele złożyli wnioski do Urzędu Morskiego w Gdyni o włączenie akwenu przystani w obręb wód morskich RP, co w przypadku uzyskania pozytywnej opinii skutkować musi przejściem własności akwenu na rzecz Skarbu Państwa. Falochron zachodni przystani znajduje się na terenie działki Skarbu Państwa²¹, zaś falochron wschodni i układ drogowy, umożliwiający dostęp od strony lądu (Rysunek 26), znajduje się na terenie działki gminnej²². Urząd Morski w Gdyni nie podjął dotychczas decyzji dotyczącej sformalizowania granic przystani, ani też modelu zarządzania przystanią.



Rysunek 25. Wejście do przystani Suchacz II (po lewej). Nawierzchnia nabrzeża południowego przystani Marita (po prawej). W tle widoczne pomosty pływające i budynek sanitariatów. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.



Rysunek 26. Południowy kraniec basenu przystani Suchacz II (po lewej). W tle warsztat szkutniczy i łódzie rybackie. Droga dojazdowa do przystani od strony lądu (po prawej). Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

²¹ Falochron zachodni obejmuje działkę 336, należącą do Skarbu Państwa i będącą we władaniu Starosty elbląskiego.

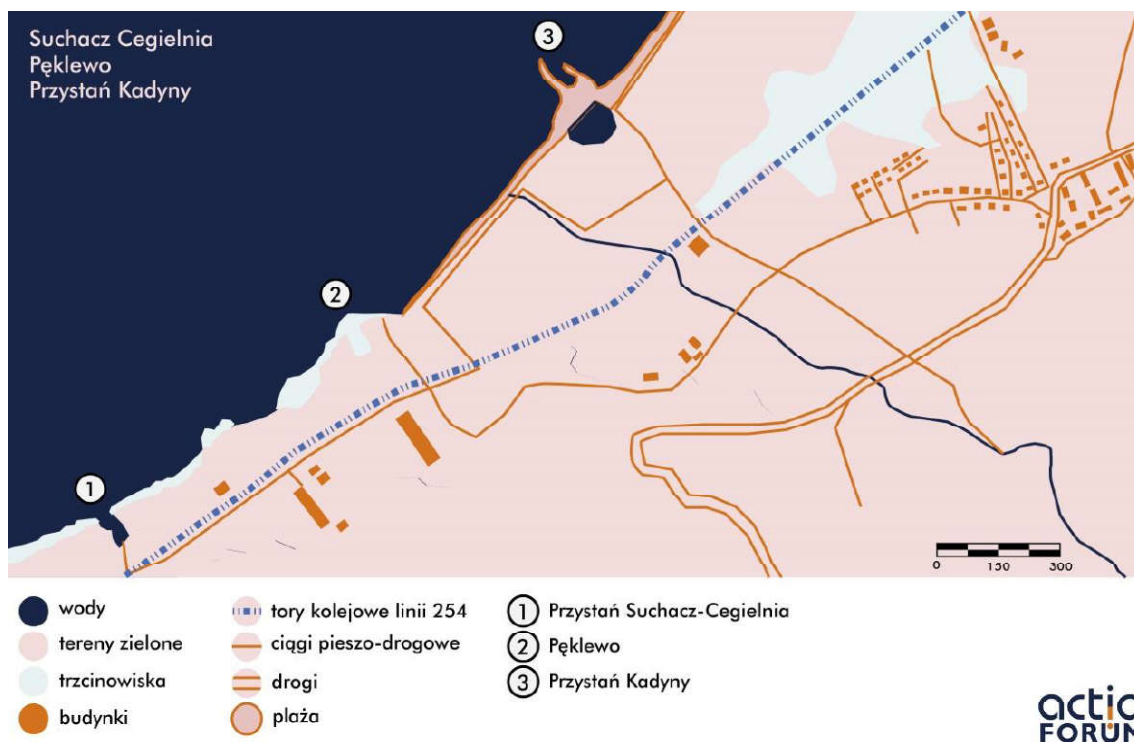
²² Falochron wschodni położony jest na obszarze działki gminnej nr 279/1 i 279/2.

Gospodarz wyposażył przystań w niezbędne elementy i obiekty, pozwalające na jej eksploatację (Rysunek 26). Wejście do przystani prowadzi przez krótkie falochrony kierujące o konstrukcji drewniano ziemnej (Rysunek 25). Przystań, poza odcinkiem wejścia, osłonięta jest wałem przeciwpowodziowym. Średnia głębokość w porcie wynosi od 1,5 do 2 metrów. Mielizny przy podejściu do przystani oznakowane są w sezonie żółtą boją ostrzegawczą²³. Obrzeża basenu przystani są umocnione konstrukcją drewniano-ziemną. Nabrzeże po południowej stronie basenu ma nawierzchnię utwardzoną z kostki brukowej (Rysunek 29). Przy obrzeżach w kilku miejscach znajdują się pomosty pływające. Na obszarze przystani cumują zarówno łodzie rybackie, jak i gościnne jednostki żaglowe. Przystań wyposażona jest także w budynek warsztatu szkutniczego, sanitariaty, prysznic oraz przyłącza prądu i wody (Rysunek 30).

Właściciel, po uzyskaniu pozytywnej decyzji z Urzędu Morskiego, planuje rozbudowę przystani i wyposażenie jej w pomosty pływające dla jachtów typu Y-bomy (po zachodniej stronie basenu), stanowiska dla łodzi w układzie prostopadłym do wschodniego nabrzeża oraz w slip.

Zespół przystani Suchacz Cegielnia-Pęklewo

Zespół przystani Suchacz Cegielnia oraz dawnej przystani Pęklewo znajduje się u północnego podnóża Wysoczyzny Elbląskiej, w pobliżu miejscowości Suchacz (Rysunek 27). Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (Rysunek 29) proponuje odtworzenie historycznych przystani (Rysunek 28) oraz rewaloryzację zabytkowych cegielni Suchacz Cegielnia, Pęklewo (a także przystani bez nazwy) i proponuje stworzenie z nich kompleksu Parku Kulturowego „Cegielnie i porty Zalewu Wiślanego”, część od Suchacza do Pęklewa (3.2).



²³ <http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany/zalew-wislany/porty-przystanie-schronienia/suchacz-marita>.

Rysunek 27. Położenie przystani Suchacz Cegielnia, Pęklewo, Kadyny

Opracowanie Karolina A. Krośnicka na podstawie: <http://mapy.geoportal.gov.pl>.

Studium wskazuje ten obszar jako przedpole położonych na Wysoczyźnie Elbląskiej ekspozycji punktów widokowych X2 i X18. Ochrona krajobrazu wymagać będzie zapewne ograniczenia wysokości zabudowy oraz wielkości kubatur na tym terenie.

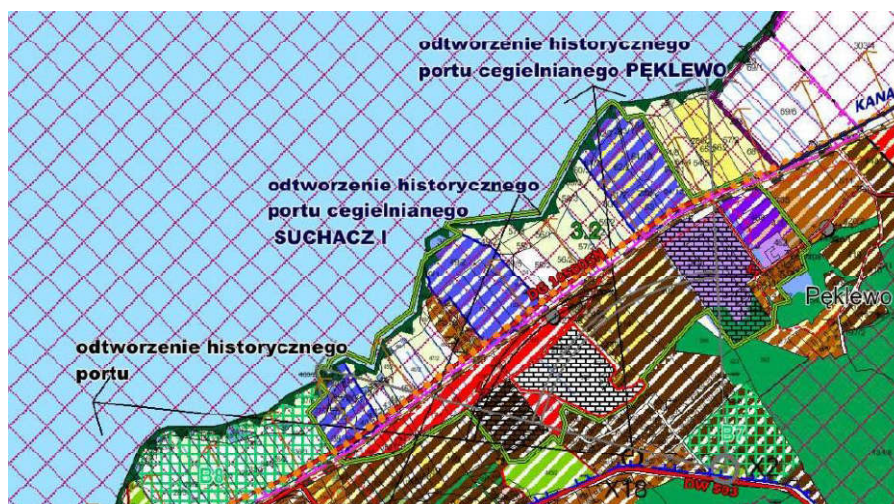
Bezpośrednio na południe od torów kolejowych nieczynnej linii 254 i drogi DG 105005N, która stanowi o dostępności tych terenów, znajdują się obszary wskazane jako strefa uzupełnień zabudowy mieszkaniowej, zabudowy wielofunkcyjnej. Jedynie w Pęklewie Studium wskazuje potrzebę utrzymania funkcji produkcyjno-usługowej. Tereny położone bezpośrednio na południe od linii kolejowej w pobliżu przystani Suchacz I, wskazane są do uzupełnień zabudową usługową, głównie o charakterze turystycznym.

Przystanie Pęklewo i Suchacz Cegielnia znajdują się w całości na obszarze NATURA 2000 oraz w granicach Parku Krajobrazowego Wysoczyzna Elbląska (PKWE).



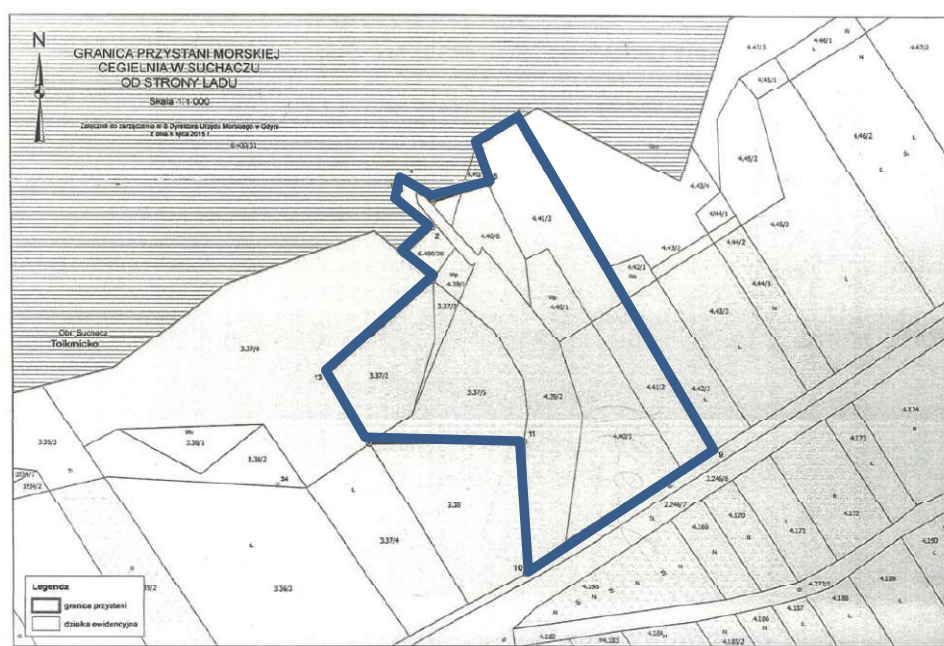
Rysunek 28. Mapa „Cadinen” z 1938 roku

Skan z Archiwum WIG polski.mapywig.org za: <http://historia-wyzyna-elblaska.pl/cadinen-1938.html>.



Rysunek 29. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Tolkmicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru przystani Suchacz Cegielnia i Pełkewo

Przystań Suchacz Cegielnia została utworzona Zarządzeniem Nr 8 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 6 lipca 2015 roku w sprawie określenia granicy przystani morskiej Cegielnia w Suchaczu od strony lądu (Rysunek 30). Teren przystani tworzą grunty prywatne²⁴, działki gminy Tolkmicko²⁵ oraz działki Skarbu Państwa we władaniu Urzędu Morskiego w Gdyni²⁶.



Rysunek 30. Granice przystani morskiej Suchacz Cegielnia od strony lądu

Źródło: Zarządzenie Nr 8 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 6 lipca 2015 roku w sprawie określenia granicy przystani morskiej Cegielnia w Suchaczu od strony lądu.

²⁴ Działki nr 37/5, 39/2, 40/3, obręb geodezyjny Suchacz.

²⁵ Działki nr 37/2, 39/1, 40/1, 41/2, obręb geodezyjny Suchacz.

²⁶ Działki nr 37/3, 40/5, 40/6, 41/3, obręb geodezyjny Suchacz.

Teren przystani jest ogrodzony, wykoszony i oświetlony (Rysunek 31). Do odtworzonej przystani prowadzi utwardzona płytami betonowymi droga dojazdowa. Konstrukcja brzegu utworzona będzie ze skrzyń gabionowych, przy których mogą zostać zainstalowane drewniane pomosty. Przystań nie posiada zaplecza socjalno-technicznego. Urząd Miasta i Gminy Tolkmicko skierował już jednak pismo do Urzędu Morskiego²⁷ w sprawie zaopiniowania projektu planu rozwoju przystani Suchacz Cegielnia. Projekt zakłada utworzenie i budowę: pomostów do cumowania łodzi, pochylni do wodowania i wyciągania łodzi z wody, budynku socjalno-sanitarnego (toalety, biuro, pralnia, kuchnia, jadalnia), obiektu warsztatowo-magazynowego, stanowisk pod przyczepy kempingowe typu „domek holenderski”, pola namiotowego, urządzeń rekreacyjnych (plac zabaw dla dzieci, boisko do siatkówki, korty tenisowe, wiata na rowery), miejsca na odpady stałe oraz miejsca postoju samochodów. Prywatny właściciel działek w obrębie przystani otrzymał decyzję środowiskową na jej przebudowę.



Rysunek 31. Przystań Suchacz Cegielnia. Do odtworzonej przystani (w tle) prowadzi utwardzona płytami betonowymi droga dojazdowa. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Na obszarze Pęklewa znajduje się dawny magazyn cegielni, który przez stosunkowo długi okres był własnością przedsiębiorstwa logistycznego CH Hartwig Gdynia. W wyniku przejęcia przedsiębiorstwa, magazyn wraz z terenem został ostatnio sprzedany firmie OT Logistics SA. Zarówno poprzedni, jak i ostatni właściciel obiektu rozważa wykorzystanie transportu wodnego w celu obsługi swoich ładunków. Lokalizacja umożliwia zarówno aktywizację transportu kolejowego poprzez wykorzystanie nieczynnej aktualnie linii 254 i utworzenie bocznicy kolejowej, jak też i transportu wodnego, poprzez odtworzenie przystani i kanału użytkowego dawnej cegielni.

²⁷ Pismo Burmistrza Tolkmicka z dnia 18.08.2015.do Dyrektora Urzędu Morskiego w sprawie zaopiniowania projektu Planu rozwoju przystani Suchacz Cegielnia.

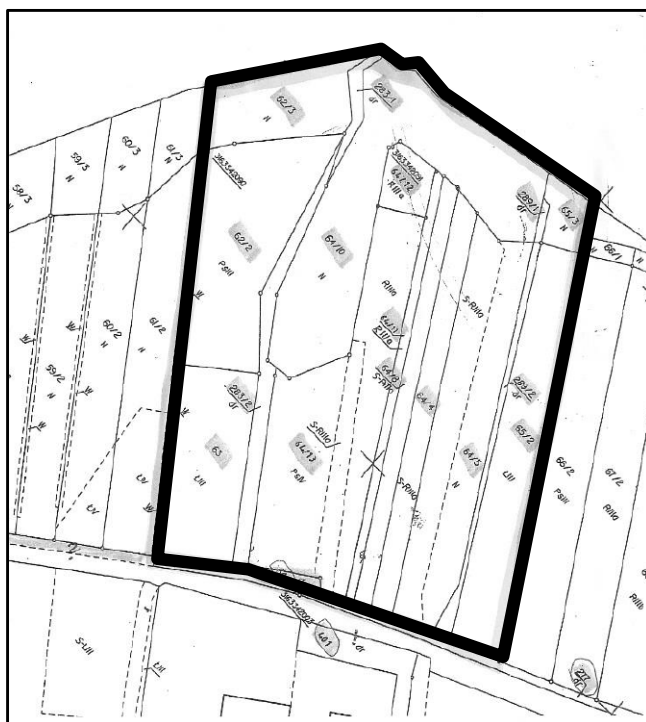
W związku z powyższym do Urzędu Morskiego w Gdyni skierowane zostało pismo z wnioskiem o utworzenie nowej przystani morskiej w Pęklewie²⁸. Przystań miałaby mieć przede wszystkim charakter przeładunkowy – przewiduje się tu obsługę barek i place załadunkowo-składowe oraz sportowo-rekreacyjny. Teren potencjalnej przystani znajduje się na działkach (Rysunek 33) Skarbu Państwa (we władaniu Urzędu Morskiego w Gdyni oraz we władaniu Agencji Nieruchomości Rolnych), gminy Tolkmicko oraz właścicieli prywatnych.



Rysunek 32. Pęklewo. Po prawej magazyn firmy OT Logistics SA. Po lewej zarośnięty obecnie kanał, dawniej komunikujący cegielnię z Zalewem Wiślanym. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

²⁸ Pismo Zastępcy Burmistrza Miasta Tolkmicka do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 19.05.2014. z wnioskiem o utworzenie nowej przystani morskiej w Pęklewie.



Rysunek 33. Granice przystani Pęklewo zdefiniowane we wniosku Burmistrza Miasta Tolknicka do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 19.05.2014. o utworzenie nowej przystani morskiej w Pęklewie

Odbudowa przystani Pęklewo wymagałaby odbudowy basenu oraz doprowadzenie do niego drogi dojazdowej. Obecnie obszar dawnego basenu jest bowiem niedostępny dla transportu samochodowego. W pełnym zakresie rewitalizacji ująć by trzeba także oczyszczenie kanału przy magazynie i udroźnienia mostu kolejowego przez kanał. Ta druga inwestycja będzie uzasadniona w przypadku intensywnego wykorzystania przeładunkowego kanału lub/i w przypadku uaktywnienia w tym miejscu sportów wodnych np. kajakarstwa. Koszty niezbędne do poniesienia przy tych i dalszych pracach poszerzenia wyposażenia przystani sprawiają, że należy przemyśleć etapowanie jej rozwoju w dłuższym horyzoncie czasowym.

3.4. Przystań Suchacz

Przystań rybacko-jachtowa usytuowana jest przy drodze publicznej DP1134N, w pobliżu (około 50 m) toru nieczynnej linii kolejowej 254. Dawny przystanek kolejowy Suchacz–Zamek położony jest w odległości około 1 km.

Przystanią Suchacz zarządza Urząd Morski w Gdyni. Powierzchnia przystani ma 2,66 ha, w czym 0,90 ha to obszar lądowy a 1,76 ha to wody²⁹. W przeważającej części przystań jest własnością Skarbu Państwa (76%), w pozostałej zaś gminy (24%). Rybacy to główni użytkownicy przystani i zajmują głównie jej południową część. W części północno-zachodniej znajduje się przystań żeglarska (Rysunek 34 i 35).

²⁹ „Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych”, opracowanie Morskiego Instytutu Rybackiego Państwowego Instytut Badawczy, Gdynia, listopad 2012, s. 43.

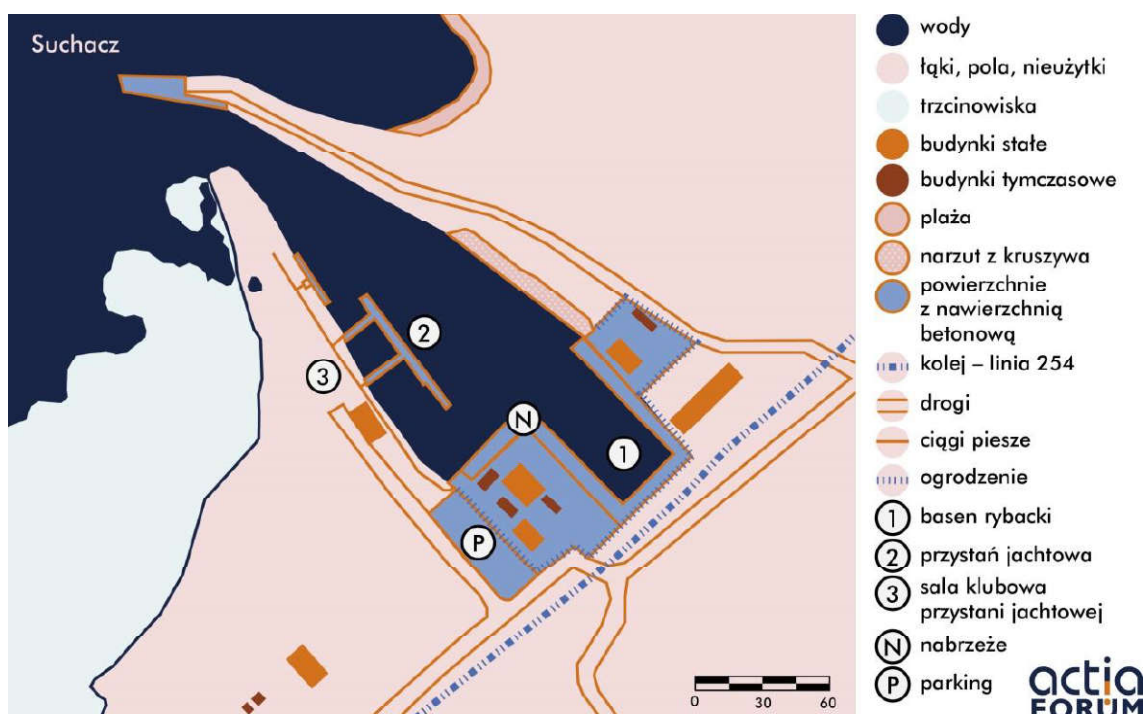


Rysunek 34. Przystań Suchacz. W osi widoczne wejście do przystani z charakterystyczną stawą nabieżnika. Po lewej stronie kanału stanowiska cumownicze dla żeglarzy. Po prawej stronie basenu nabrzeże oczepowe ze stanowiskami dla rybaków (zdjęcie po lewej). Skarpa wschodniej strony basenu jest wzmocniona narzutem kamiennym (zdjęcie po prawej). Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Tor podejściowy do Suchacza prowadzi od pławy świetlnej głównego toru Zalewu Elbląskiego 10 ELB i jest położony prawie prostopadle do Światła Elbląg „Andzia”. Stan toru podejściowego do Suchacza jest zły, ze względu na ograniczone i zmienne głębokości. Wokół toru znajduje się też wiele przeszkód nawigacyjnych takich jak sieci, żaki i stare tyczki rybackie. W wejściu do portu po obu stronach falochronu wschodniego znajduje się narzut kamienny wzmocniający konstrukcję podstawy falochronu, lecz stanowiący jednocześnie pewne niebezpieczeństwo dla jednostek o nieco większym zanurzeniu. Wejście do portu podchodzi w stosunku do falochronu wschodniego pod kątem prawie 90 stopni, co znacznie ogranicza widzialność. Szerokość wejścia jest mała i z trudem umożliwia jednoczesne przejście dwóch jednostek. Falochron został parę lat temu wyremontowany przez Urząd Morski w Gdyni. Na falochronie wschodnim znajduje się nabieżnik ze światłem nawigacyjnym. Stan użytkowy basenu portowego określić można jako dobry³⁰.

³⁰ „Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych”, opracowanie Morskiego Instytutu Rybackiego Państwowego Instytutu Badawczego, Gdynia, listopad 2012, s. 51.



Rysunek 35. Zagospodarowanie przystani Suchacz

Opracowanie Karolina A. Krośnicka na podstawie:

<http://mapy.geoportal.gov.pl> i <http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany/suchacz-z-zamkiem-ora-wizji-lokalnej>.

Głębokości w basenie portowym osiągają około 1,4 m. Większość zachodniego brzegu przystani nie posiada umocnień. Jedynie południowa część basenu posiada solidne nabrzeże oczepowe ze ściankami szczelnymi wykonanymi z brusów typu Larsen, pochwyconych żelbetowym oczepem. Wschodni brzeg przystani jest umocniony narzutem z tłuczni i niekiedy obetonowany (Rysunek 34).

Przystań rybacka w Suchaczu zajmuje południowy kraniec basenu (Rysunek 36). Szerokie i wysokie nabrzeża o konstrukcji oczepowej wyposażone są w drewniane odbojnice oraz knagi i pachły cumownicze zamontowane w oczepie. Staraniem rybaków i Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w ciągu ostatnich pięciu lat wykonano znaczącą modernizację przystani, poprawiając m. in.: stan techniczny zaplecza techniczno-gospodarczego (m. in. chłodnia, sieciarnia), układ dróg dojazdowych (naprawa nawierzchni oraz utworzenie miejsc parkingowych) i system ochrony i monitoringu przystani (ogrodzenie i monitoring).



Rysunek 36. Przystań Suchacz. Nabrzeże Zachodnie ze stanowiskami dla rybaków. W tle widoczne zabudowania zaplecza rybackiego (zdjęcie po lewej). Nabrzeże Wschodnie dedykowane działalności rybaków. Widoczny uskok nabrzeża powstały po jego przebudowie i podniesieniu rzędnej (zdjęcie po prawej). Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Gospodarzem i budowniczym **przystani żeglarskiej w Suchacz** jest Klub Entuzjastów Żeglarstwa na Zalewie Wiślanym. Jednostki żaglowe stoją na kotwicy, dziobem lub rufą do pomostu pływającego, zakotwiczonego równoległe do nieumocnionego brzegu, wykonanego własnoręcznie z dawnych pontonów stalowych sprzętu pogłębiarskiego (Rysunek 37). Na ponton prowadzą drewniane kładki. „Zatoczkę” przystani żeglarskiej zamyka od południa nabrzeże przystani rybackiej (Rysunek 37). Głębokości przy tym nabrzeżu są niewielkie i umożliwiają postój tylko łodziom o małym zanurzeniu.



Rysunek 37. Stanowiska cumownicze dla jachtów przy stalowych pontonach pływających (zdjęcie po lewej). „Zatoczka” zamykająca przystań jachtową od południa. W tle potencjalny teren rozwojowy przystani jachtowej (zdjęcie po prawej). Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Z przystani żeglarskiej korzysta wielu rezydentów, zwłaszcza armatorów z Elbląga. Klub Entuzjastów Żeglarstwa zajmuje się również czarterem jachtów. Przystań jachtowa wyposażona jest w niewielką salę klubową, toalety i prysznic, wiatę na ognisko i posiada możliwość podłączenia się

do prądu i poboru wody. Na przyległej do stanowisk cumowniczych działce gminnej znajduje się zimowisko dla około 20 jachtów.

W planach jest rozszerzenie obszaru zaplecza przystani o dwie sąsiednie działki, obecnie rolne³¹. Takie rozwiązanie umożliwiłoby nie tylko poprawę jakości zaplecza socjalno-technicznego dla żeglarzy (np. warsztat szkutniczy), ale także rozwinięcie funkcji turystycznych w oparciu o działalność przystani, czy zaplecze socjalno-sanitarne.

3.5. Przystań Kadyny

Przystań Kadyny położona jest około 1 km na północny-zachód od miejscowości Kadyny (Rysunek 38). Została odtworzona w miejscu przedwojennej plaży staraniem właścicieli hotelu "Pod Srebrnym Dzwonem", którzy dzierżawią obszar przystani od Starosty Elbląskiego³². Wraz z sąsiadującą z przystanią plażą jest jedną z ważniejszych atrakcji Kadyn (Rysunek 39). Przy drodze dojazdowej do przystani, w pobliżu nieczynnej linii kolejowej 254, znajduje się zespół zabytkowej cegielni Kadyny, wskazanej w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tolkmicko do rewaloryzacji i zagospodarowania o charakterze wielofunkcyjnym.



Rysunek 38. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru przystani Kadyny

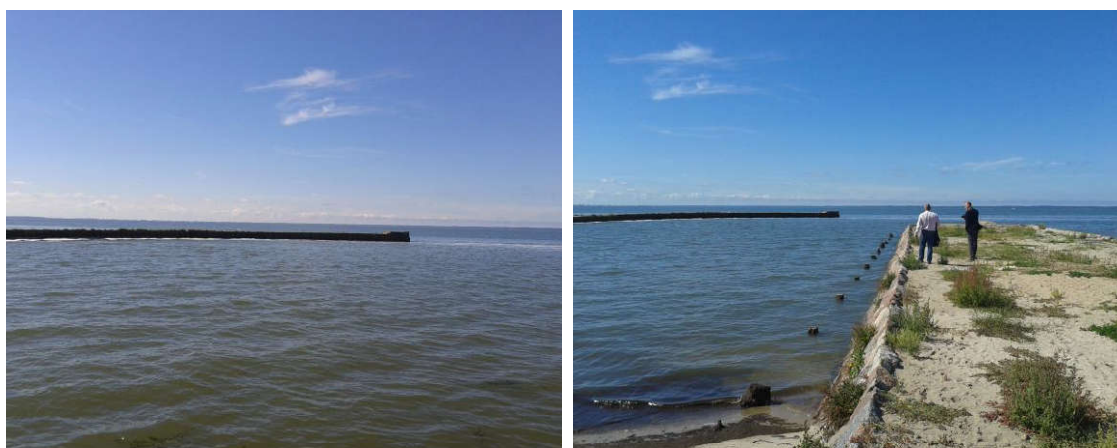
³¹ Działki nr 3 i 2/7.

³² Aktualnie, umowa dzierżawy obejmuje 20 lat, do 2020 roku – informacja uzyskana od Burmistrza Miasta Tolkmicka w dniu 23.08.2016.



Rysunek 39. Przystań Kadyny. Po lewej budynek tymczasowy o funkcji turystycznej na plaży w Kadynach. Po prawej falochron Wschodni przystani – widoczny brak nawierzchni na konstrukcji. W tle atrakcja turystyczna Kadyn – plaża „Srebrna Riviera”. Stan z sierpnia 2016.

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.



Rysunek 40. Falochron Zachodni w przystani Kadyny. Na jego krańcu dopuszczalne cumowanie jednostek o niewielkim zanurzeniu (do 80 cm). Po prawej falochron Wschodni z ciągiem resztek drewnianych pali odbojowych wzdłuż nabrzeża. W oddali widoczne wejście do przystani. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

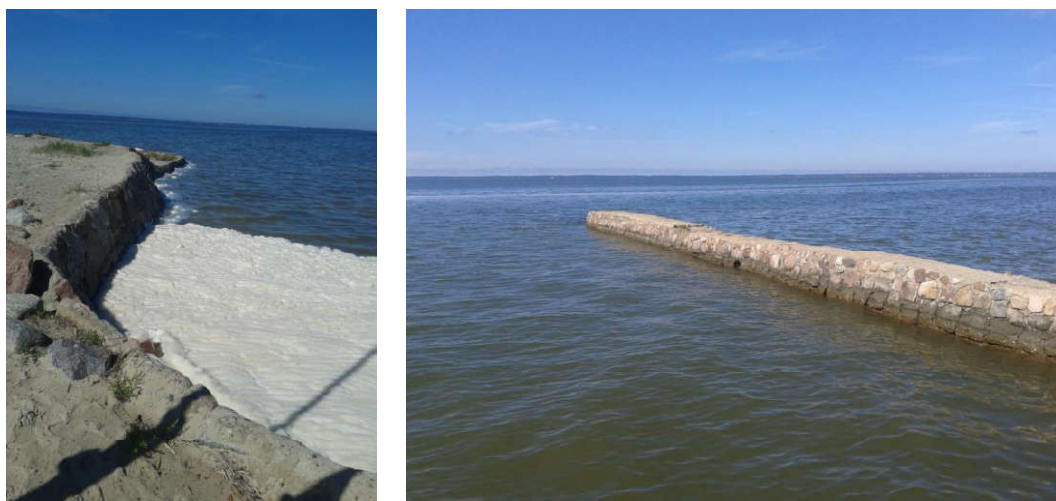
Mimo niewątpliwie bardzo dużych nakładów finansowych i pracy (oczyszczenie zaniedbanej przystani historycznej i budowa układu falochronów), przystań niestety nie została ukończona. Nie skończono budowy konstrukcji hydrotechnicznych (brak nawierzchni korony falochronu, brak urządzeń cumowniczych i odbojowych – Rysunek 40), nie pogłębiono i nie oznakowano toru podejściowego, nie ukończono wyposażania przystani w odpowiednie zaplecze (brak obiektów zaplecza żeglarskiego). Przez wzgląd na brak prac wykończeniowych oraz prac konserwacyjno-remontowych (część ścianek Larssena budujących konstrukcję falochronu zardzewiała, a część kamiennej obudowy falochronu Wschodniego osunęła się do wody) oraz prac podczyszczeniowych (splycenia i mielizny, zaleganie podwodnych przeszkód w basenie – Rysunek 41), przystań nie umożliwia obecnie bezpiecznego cumowania jednostkom pływającym.



Rysunek 41. Po lewej basen przystani Kadyny. W narożnikach basenu widoczna (po prawej) wyraźna, intensywna akumulacja piasku. Stan z sierpnia 2016

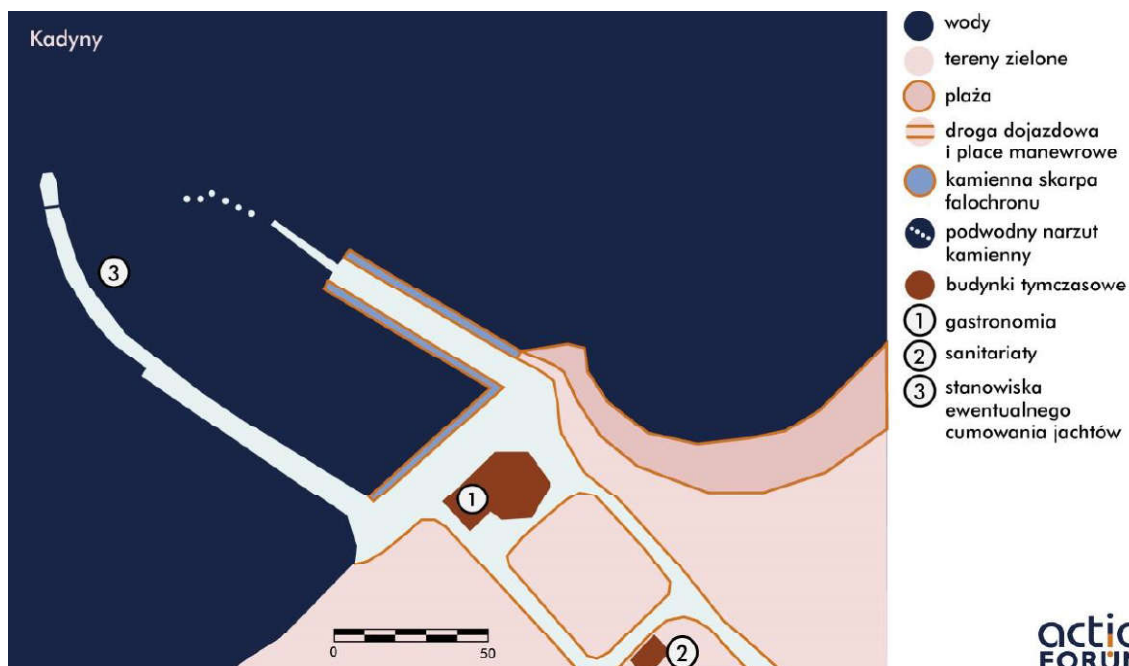
Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Możliwe jest podejście w dzień, na własne ryzyko, jachtów o zanurzeniu nieprzekraczającym 0,8 m do końcówki falochronu Zachodniego. Przystań nie jest jednak wyposażona w urządzenia cumownicze, odbojowe, czy też znaki i światła nawigacyjne (Rysunek 42). Tor podejściowy do przystani prowadzi kursem prostopadłym do brzegu. Nie posiada on oznakowania nawigacyjnego. Znakami orientującymi nawigowanie przy podejściu są kominy historycznych cegielni. Do przystani od drogi wojewódzkiej 503 prowadzi droga gminna DG105005N i DG105005N. Droga ma nawierzchnię utwardzoną dość niskiej jakości (płyty betonowe typu Yomb).



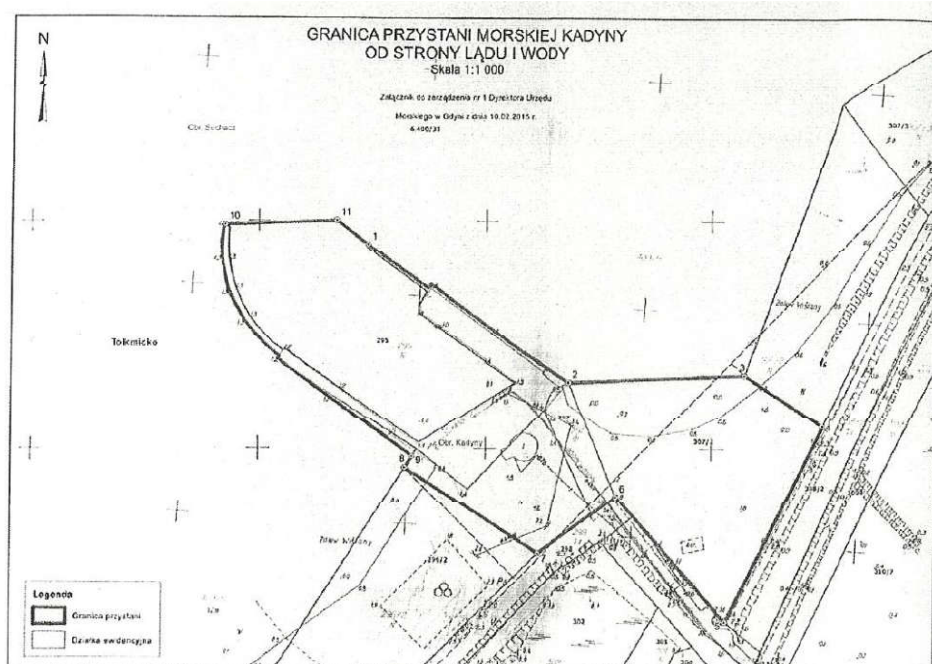
Rysunek 42. Nasada falochronu Wschodniego w przystani Kadyny – widoczna piana w załamaniu konstrukcji (po lewej). Po lewej: Murowana korona końcówki falochronu Wschodniego w przystani Kadyny. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.



Rysunek 43. Układ przestrzenny przystani Kadyny

Opracowanie Karolina A. Krośnicka na podstawie: M i J. Kulińscy, 2008.



Rysunek 44. Granice przystani Kadyny

Załącznik do Zarządzenia Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 lutego 2015 roku w sprawie określenia granicy morskiej przystani Kadyny od strony lądu i wody.

Zgodnie z wytycznymi Studium (Rysunek 38) obszar przystani Kadyny wchodzi w obręb projektowanego Parku Kulturowego „Cesarskie Kadyny” (2.1. Wieś Kadyny), jako jeden z elementów zabytkowego układu ruralistycznego zespołu wiejskiego. Fakt ten powinien mieć wpływ na