

architekturę i kompozycję przestrzenną potencjalnych budynków o funkcji turystycznej, których lokalizację przewidziano na południe od przystani. Obecnie zabudowa zaplecza przystani ma charakter tymczasowy – w sezonie rozstawiane są tu także namioty.

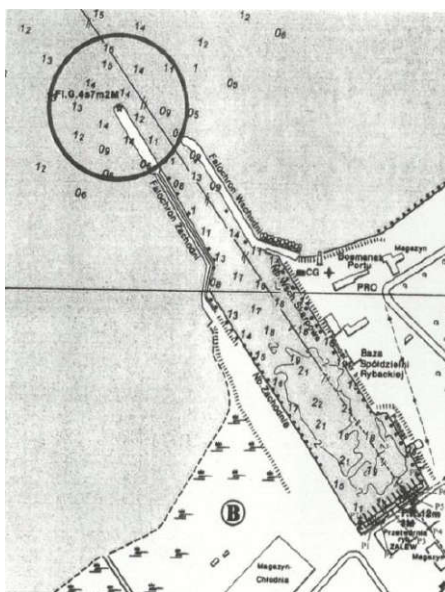
Przystań Kadyny zasługuje na szczególną uwagę jeśli rozważyć jej potencjał rozwojowy jako przystani o charakterze rekreacyjno-turystycznym. Wysokie walory historyczno-krajobrazowe, wysoka jakość oferty turystycznej sprawiają, iż jest to miejsce szczególnie predystynowane do rewitalizacji. Dodać trzeba, że Przystań Kadyny w całości znajduje się na obszarze NATURA 2000 i w granicach Parku Krajobrazowego Wysoczyzna Elbląska (PKWE).

### 3.6. Port Tolkmicko

Port Tolkmicko jest największym portem na Zalewie Wiślanym. Ma charakter portu rekreacyjno-rybackiego oraz pasażerskiego. W latach 2012 - 2013 port przeszedł gruntowną modernizację i rozbudowę (porównaj rysunki 45 i 46), zrealizowaną przez Urząd Morski w Gdyni i Gminę Tolkmicko w ramach projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”. W ramach zadania „Zagospodarowanie terenu nabrzeża zachodniego portu w Tolkmicku” wykonano następujące zadania:

- pomosty pływające (60 m) z 6 dalbami i 12 miejscami do cumowania (jednostki do 4 m szerokości),
- skrzynki energetyczne do poboru prądu oraz miejsca poboru wody,
- budynek socjalno-sanitarny z toaletami i natryskami, umywalkami, pralnią, zapleczem kuchennym i biurowym (przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych),
- drogę dojazdową asfaltową z placami manewrowymi i kanalizacją deszczową,
- miejsca do tymczasowego parkowania i małą architekturę,
- utwardzenie części nabrzeża ażurowym betonem,
- pompę do usuwania ścieków sanitarnych oraz wiatę na pojemniki na odpady.

Przebudowano również układ falochronów kierujących - zbudowano drugi, równoległy falochron po wschodniej stronie portu (na zewnątrz od już istniejącego). Dzięki temu rozwiązaniu port otrzymał obszerny awanport, umożliwiający obrót większych jednostek. Nowe rozwiązanie przyczyniło się do nieznacznego zwiększenia wysokości fali w wejściowej strefie portu, przez co użytkowana jest przez większe jachty i jednostki białej floty. Na wschód od nowego falochronu znajduje się obszerna plaża, będąca atrakcją turystyczną Tolkmicka.



Rysunek 45. Wyrus z mapy nawigacyjnej portu Tolkmicko. Stan przed przebudową z 2012 roku (widoczny dawny przebieg linii falochronu Wschodniego)

Materiały otrzymane z Urzędu Miasta Tolkmicko.

Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 01.06.2016 roku w sprawie granicy portu morskiego w Tolkmicku<sup>33</sup>, obszar portu został powiększony o rozległy teren położony na zachód od basenu portowego, dając możliwość rozwoju funkcji logistyczno-magazynowej oraz przeładunkowej w tym rejonie (Rysunek 46).



Rysunek 46. Aktualne granice portu w Tolkmicku, określone Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 01.06.2016 roku w sprawie granicy portu morskiego w Tolkmicku.

<sup>33</sup> Dz. U. 2016. Poz. 867 z dnia 1 czerwca 2016.

Widoczna linia przebiegu starego falochronu Wschodniego oraz obszar rozszerzenia granic portu na zachód od basenu portowego. Załącznik graficzny w.w. Rozporządzenia

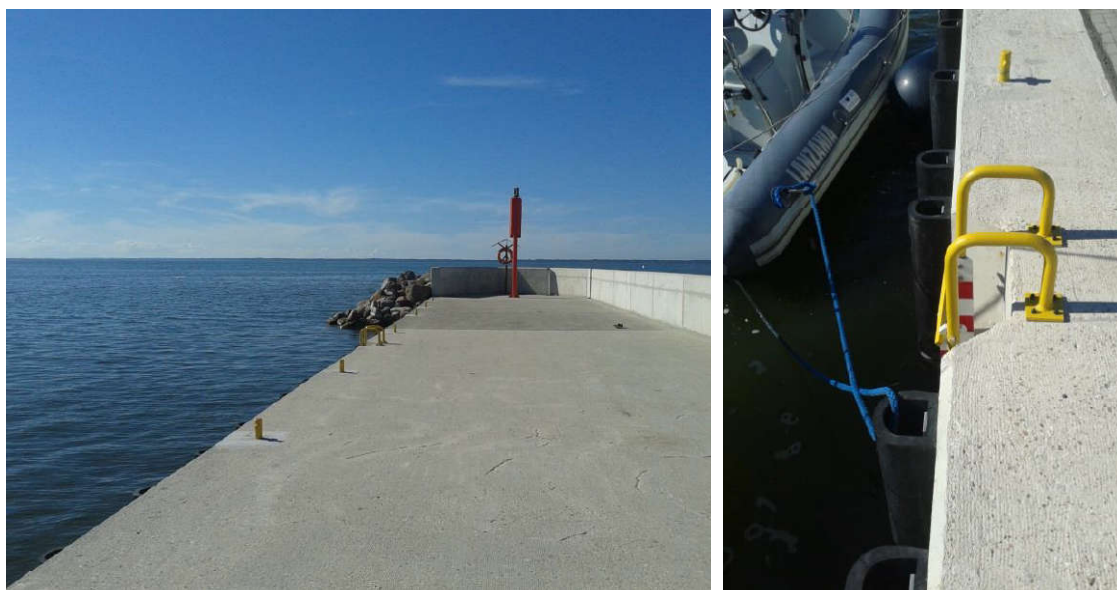


Rysunek 47. Panorama portu Tolkmicko z głowicy falochronu Wschodniego (po lewej). Wejście do portu Tolkmicko (po prawej). Stan z sierpnia 2016 roku

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

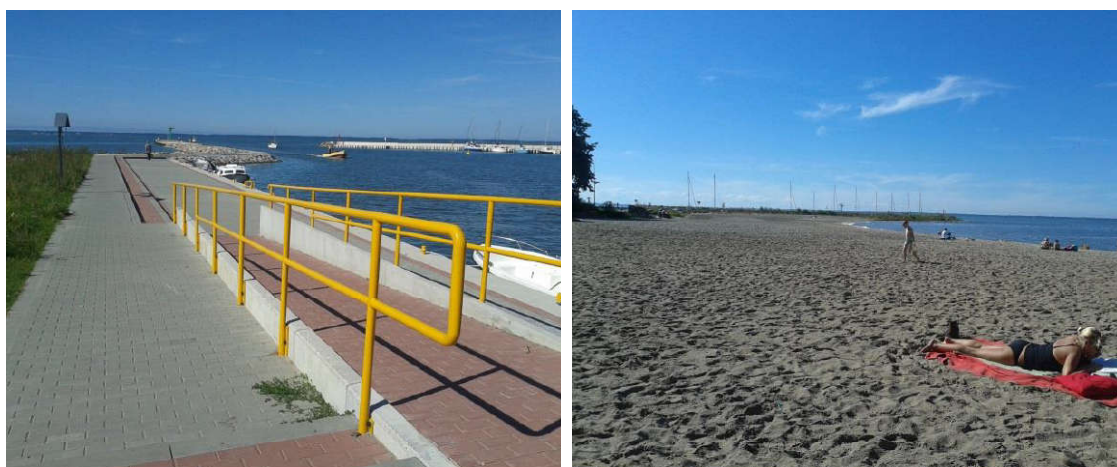
Dostępność nawigacyjna portu w Tolkmicku jest dobra. Tor podejściowy do Tolkmicka z głównego toru wodnego Zalewu Wiślanego wskazuje pława świetlna TOL i dalej bramki torowe z boi drążkowych. Nabieżniki portu tworzą światło nawigacyjne na głowicy falochronu wschodniego oraz światło na dachu wieży kościelnej. Punktem orientacyjnym przy wejściu do portu jest kubatura hali magazynowej przedsiębiorstwa Masfrost, położonej po zachodniej stronie basenu portowego. Głębokości toru podejściowego umożliwiają bezpieczne wchodzenie jednostek o zanurzeniu do 2 m. Mniejsze jednostki, o zanurzeniu do 80 cm, nie muszą trzymać się oznakowanego toru. Większe jednostki powinny płynąć w torze, najlepiej po jego nieco głębszej, zachodniej stronie. Przy podchodzeniu do portu należy unikać leżącej na zachód od portu mielizny Tolkmickiej, będącej przeszkodą dla jachtów i łodzi o zanurzeniu powyżej 80 cm. Od północy mielizna oznakowana jest pławą kardynalną TOL-N<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> <http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany/tolkmicko> (dostęp: 23.10.2016).



Rysunek 48. Głowica nowego falochronu Wschodniego z widocznym narzutem kamiennym umacniającym podstawę głowicy oraz ze światłem nawigacyjnym na falochronie (po lewej). Konstrukcje odbojowe, wyłazowe oraz cumownicze, będące wyposażeniem falochronu Wschodniego. Stan z sierpnia 2016 roku.

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.



Rysunek 49. Po lewej północna końcówka nabrzeża Zachodniego i falochron Zachodni. Widoczne wejście po portu. Po prawej plaża miejska po wschodniej stronie falochronu Wschodniego. Stan z sierpnia 2016 roku

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Port w Tolkmicku buduje trapezokształtny kanał-awanport o ponad 100 m długości i szerokości około 40 m oraz długi basen o rzucie prostokątnym (długość około 240 m i szerokość 58 m). Kanał wejściowy obudowany jest falochronami wschodnim i zachodnim o pionowościennej konstrukcji oczepowej, umożliwiającej cumowanie statków, kutrów i jachtów. Do falochronu zachodniego mogą z obu stron cumować statki białej floty. Średnia głębokość w porcie to około 2 m. W południowym końcu basenu znajduje się obrotnica o średnicy 25 m.

Nabrzeże Wschodnie przeznaczone jest głównie pod funkcję rybołówstwa i cumują tu kutry i łodzie rybackie (Rysunek 50). Przy nabrzeżu Wschodnim usytuowany jest szereg niewielkich budynków o charakterze tymczasowym zaplecza bazy rybackiej. Na północnym końcu nabrzeża Wschodniego znajduje się nowy budynek bosmanatu. Po wybudowaniu nowego budynku Gmina Tolkmicko planuje przejść stary bosmanat. W południowej części nabrzeża Wschodniego znajduje się nowy budynek SARu i hangar żeglarski. W narożniku basenu znajduje się slip, a także wydzielony odcinek nabrzeża dedykowany jednostkom SAR. Niedawno pojawiła się koncepcja zlokalizowania na obszarze portu Tolkmicko bazy szkoleniowej Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego (WOPR) dla obszaru południowego Bałtyku.



Rysunek 50. Północna końcówka nabrzeża Wschodniego (po lewej). Widoczny budynek nowego i starego bosmanatu oraz zabudowa zaplecza rybackiego. Po prawej dawna baza przetwórstwa rybnego na nabrzeżu Południowym, budynek SARu w narożniku basenu oraz port jachtowy w końcówce basenu. Stan z sierpnia 2016 roku.

Fotografia: Karolina A. Krośnicka

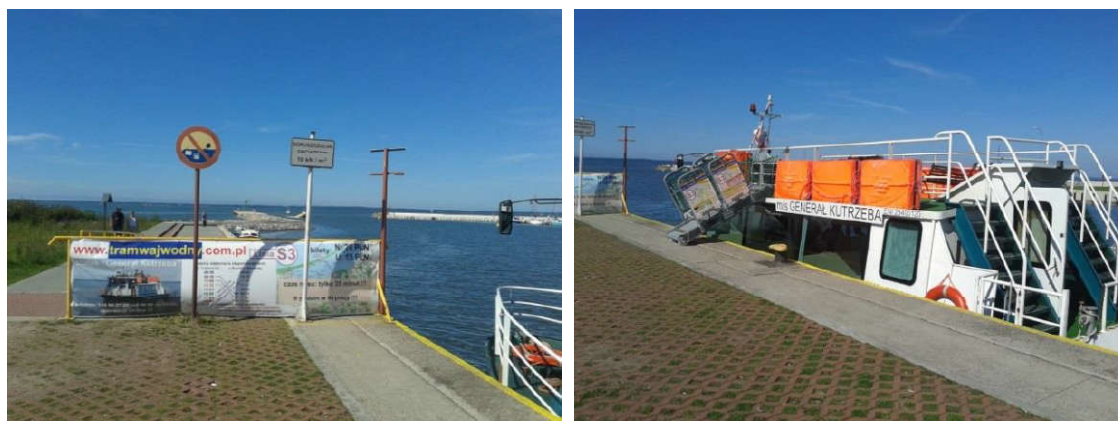


Rysunek 51. Środkowy odcinek nabrzeża Wschodniego z widocznymi łodziami rybackimi i zabudowaniami zaplecza rybackiego (po lewej). Po prawej dawna baza przetwórstwa rybnego na nabrzeżu Południowym. Na pierwszym planie parking dla samochodów oraz budynek mareografu. Stan z sierpnia 2016 roku.

Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Rzędna północnej końcówki nabrzeża Zachodniego jest niższa niż odcinka wzdłuż większości basenu. Jest to pozostałość po dawnym obrzeżu, przy którym usytuowane były pomosty dla jachtów. Po remoncie w 2013 roku konstrukcję obrzeża odnowiono i zmieniono jej nawierzchnię (Rysunki 49 i 52). Inwestorem jest Urząd Morski w Gdyni.

Prace modernizacyjne wiązały się także z przebudową pasa drogowego, budową stanowisk postojowych dla samochodów oraz lądowych stanowisk dla jachtów, a także utworzeniem ciągu spacerowego (Rysunek 53). W miejscu uskoku nawierzchni nabrzeża Zachodniego znajduje się obecnie stanowisko promu (Rysunek 52) pływającego do Krynicy na zasadzie tramwaju wodnego (M/S Generał Kutrzeba dysponuje 45 miejscami pasażerskimi). Władze miasta planują rozbudowę stanowisk dla jednostek promowych, obsługujących linię Tolkmicko-Krynica, co umożliwi może zwiększenie przewozów pasażerskich i ewentualnie towarowych<sup>35</sup>. Stanowiska takie mogłyby znaleźć się na przykład przy południowym krańcu falochronu Zachodniego, po jego zachodniej stronie.



Rysunek 52. Północna końcówka nabrzeża Zachodniego (po lewej). Po prawej stanowisko M/S Generała Kutrzeby – promu pasażerskiego kursującego z Tolknicka do Krynicy Morskiej. Stan z sierpnia 2016 roku  
Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

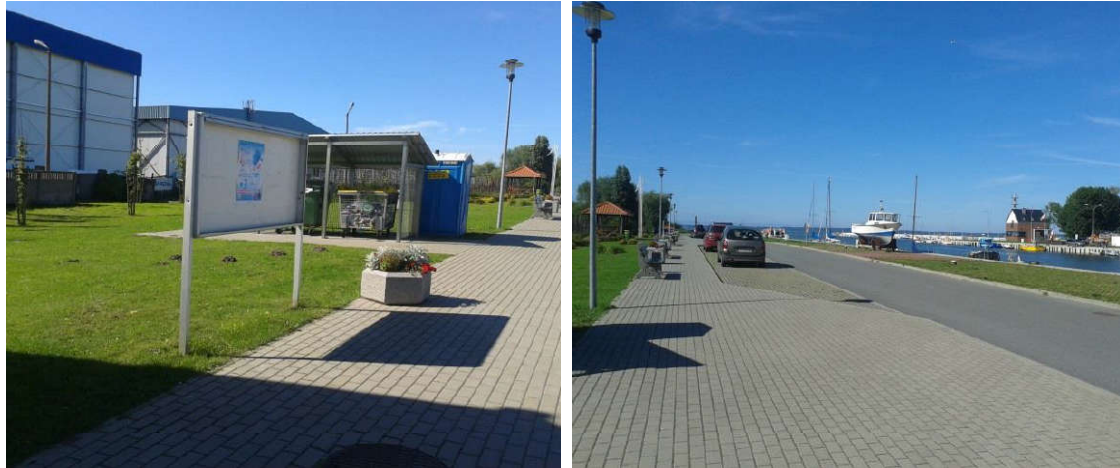
W przeszłości na terenie portu zlokalizowany był duży zakład przetwórstwa owocowo-warzywnego (o rocznym obrocie rzędu 30.000 t), do którego prowadziła bocznica kolejowa odchodząca od linii 254. Najstarsza część zakładu powstała w roku 1938 jako Fabryka Marmolady i Marcepanu. Bocznica i zakłady zostały zlikwidowane, a w ich miejscu zbudowana została chłodnia przedsiębiorstwa Masfrost sp. z o. o.<sup>36</sup> (Rysunek 53). Istniejąca chłodnia ma obecnie pojemność 4.500 t. Nieco na południe od niej budowana jest aktualnie druga, bardzo nowoczesna chłodnia, o pojemności składowej 5.000 t. Zakład z siedzibą w Tolkmicku jest producentem mrożonych warzyw i owoców i posiada nowoczesne linie do produkcji grochu, kukurydzy, fasoli i warzyw korzennych oraz linie do pakowania warzyw mrożonych w opakowania hurtowe i detaliczne<sup>37</sup>. Obecnie właścicielem 97% udziałów przedsiębiorstwa Masfrost-Tolkmicko sp. z o. o. jest firma Top Farms sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu. Planuje się zmianę przebiegu drogi dojazdowej do

<sup>35</sup> Tamże, s. 42.

<sup>36</sup> Bocheński T., Palmowski T., Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI w [w:] Regiony nadmorskie 23, Uniwersytet Gdański, Gdańsk-Pelplin, 2015, s. 41-42.

<sup>37</sup> <http://masfrost.pl/o-firmie/> (17.10.2016).

zakładów Masfrost w sposób rozdzielający ruch do portu od ruchu do przedsiębiorstwa. Nowy dojazd planuje się doprowadzić od zachodu. Bezpośrednio przy obszarze chłodni Masfrostu znajduje się stacja kolejowa Tolkmicko na nieczynnej linii 254.



Rysunek 53. Hale magazynowo-produkcyjne przedsiębiorstwa Masfrost sp. z o. o. (po lewej). Po prawej basen portowy oraz chodnik, ciąg drogowy i stanowiska postojowe dla jachtów wzdłuż nabrzeża Zachodniego. Stan z sierpnia 2016 roku

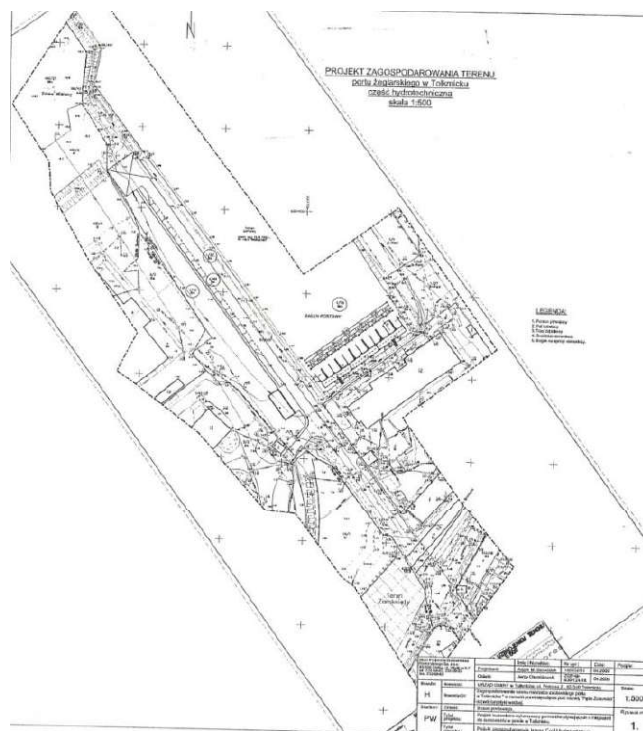
Fotografia: Karolina A. Krośnicka.

Po rozszerzeniu obszaru portu decyzją Ministra wskazane jest rozważenie możliwości zagospodarowania obszaru położonego na zachód od basenu portowego (na północ od firmy Masfrost) pod funkcje przeładunkowe i logistyczno-magazynowe.

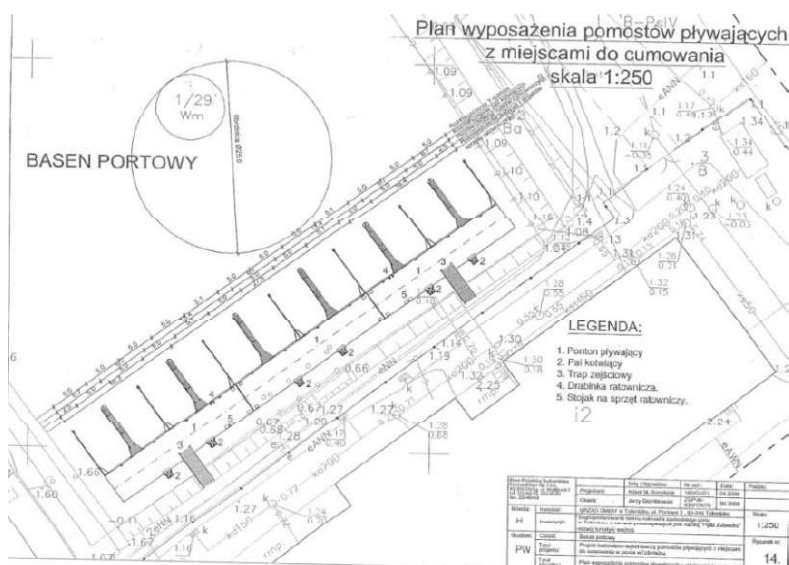
Nabrzeże Południowe znajduje się na zamknięciu basenu portowego. Nabrzeże to było początkowo dedykowane obsłudze rybołówstwa i przetwórstwu ryb. Do tej pory zlokalizowany jest tu zdewastowany budynek dawnej przetwórni ryb. Budynki i teren po byłych zakładach rybnych (zamkniętych w latach 90.) są obecnie we władaniu na zasadzie dzierżawy wieczystej w rękach prywatnego właściciela. Od 2012 roku przy nabrzeżu Wschodnim funkcjonuje przystań żeglarska<sup>38</sup>. Stanowiska cumownicze zlokalizowane są przy pomostach pływających o łącznej długości 60 m, zamontowanych do dalb (6 pali stalowych o długości 14,5 m i średnicy 50 cm każdy). Pomost cumowniczy tworzą 3 odcinki po 20 m długości i 4 m szerokości każdy. Przy pomostach mieści się od 12 do 15 jachtów (zaprojektowano tutaj 12 stanowisk dla jachtów o długości do 12 m i szerokości 3,5 m oraz zanurzeniu do 1,5 m). Trapy stalowo-drewniane prowadzące na pomosty wyposażone w barierki. W części lądowej przystań żeglarska wyposażona jest w drogę o szerokości 6 m, o nawierzchni asfaltowej, zakończoną placem manewrowym. Przystań wyposażona jest w ciągi piesze wzdłuż drogi, miejsca postojowe dla samochodów, sieć kanalizacji sanitarnej i deszczowej, wodociąg, skrzynki elektroenergetyczne, oświetlenie, budynek socjalny dla załogi przystani żeglarskiej. Budynek bosmanatu jako siedziba zarządcy portu, zlokalizowany jest

<sup>38</sup> Informacje zaczerpnięte z: Wniosek o wydanie pozwolenia na budowę pomostów pływających z miejscami do cumowania wzdłuż południowego nabrzeża w porcie w Tolkmicku. Inwestorem był tutaj Urząd Miasta i Gminy w Tolkmicku. Projekt techniczny opracowało Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego sp z o. o. w Elblągu.

przy nabrzeżu Wschodnim. Stacja benzynowa, na której można uzupełnić paliwo, znajduje się w odległości około 200 metrów od przystani.



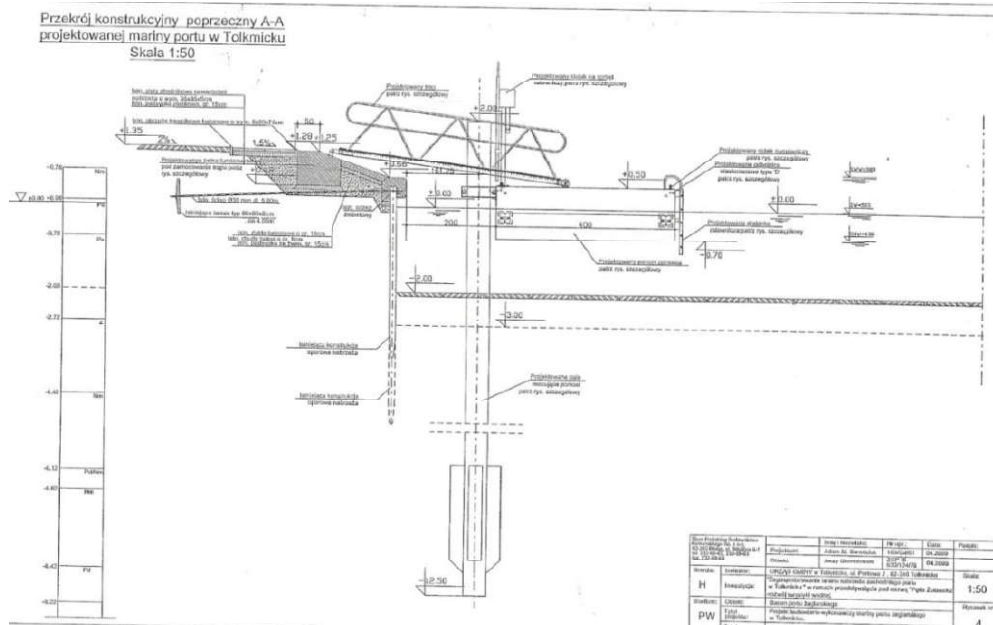
Rysunek 54. Projekt zagospodarowania terenu portu żeglarskiego w Tolkmicku, wykonany na zlecenie Urzędu Miasta Tolkmicko przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego sp. z o. o. w Elblągu  
Materiały otrzymane z Urzędu miasta Tolkmicko.





Rysunek 55. Fragment projekt zagospodarowania terenu portu żeglarskiego w Tolkmicku, wykonany na zlecenie Urzędu Miasta Tolkmicko przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego sp. z o. o. w Elblągu. Widoczne pomosty pływające zamocowane przy nabrzeżu Południowym

Materiały otrzymane z Urzędu miasta Tolkmicko.



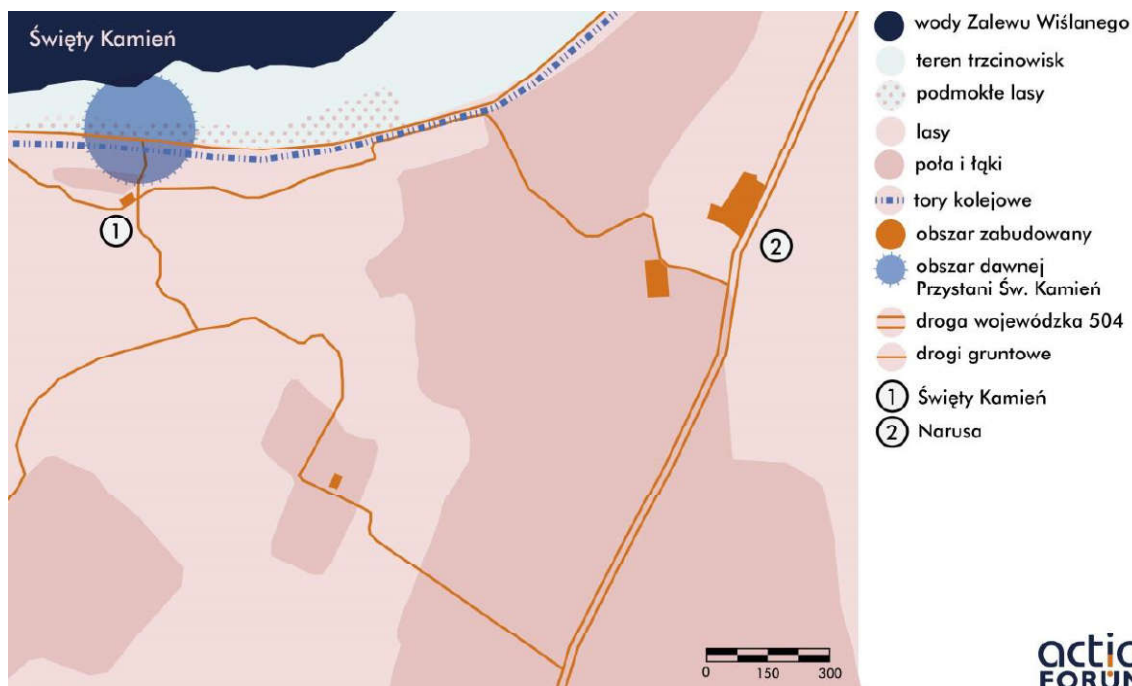
Rysunek 56. Projekt zagospodarowania terenu portu żeglarskiego w Tolkmicku, wykonany na zlecenie Urzędu Miasta Tolkmicko przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego sp. z o. o. w Elblągu. Przekrój przez nabrzeże Południowe o konstrukcji oczepowej (widoczny skośny oczep betonowy przy krawędzi nabrzeża) wraz z ukazaniem pomostów pływających, zamocowanych do pali stalowych rurowych wbitych w dno basenu

Materiały otrzymane z Urzędu miasta Tolkmicko.

Na południowy zachód od portu zlokalizowane jest obecnie targowisko miejskie, które w razie potrzeby mogłoby służyć jako parking strategiczny dla samochodów turystów wypoczywających lub dojeżdżających do Krynicy Morskiej i na Mierzeję Wiślaną. Takie rozwiązanie zredukowałoby ruch samochodowy na Mierzei, a jednocześnie umożliwiłoby przedłużenie pobytu turystów w Tolkmicku.

### 3.7. Przystań Święty Kamień

Przystań Święty Kamień (Rysunek 57) została stworzona w XIX w. na potrzeby cegielni Luisenthal (Rysunek 58). Obecnie na tym obszarze, położonym w pobliżu granicy gminy Tolkmicko i Frombork, niewidoczne są żadne ślady pozostałości po przystani, choć zachowała się rzeźba terenu po antropogenicznym założeniu cegielni. Dawny akwen jest zarośnięty torfowiskiem w przybrzeżnej części, w odwodnej zaś trzcinowiskiem z pojedynczymi oczkami wodnymi.



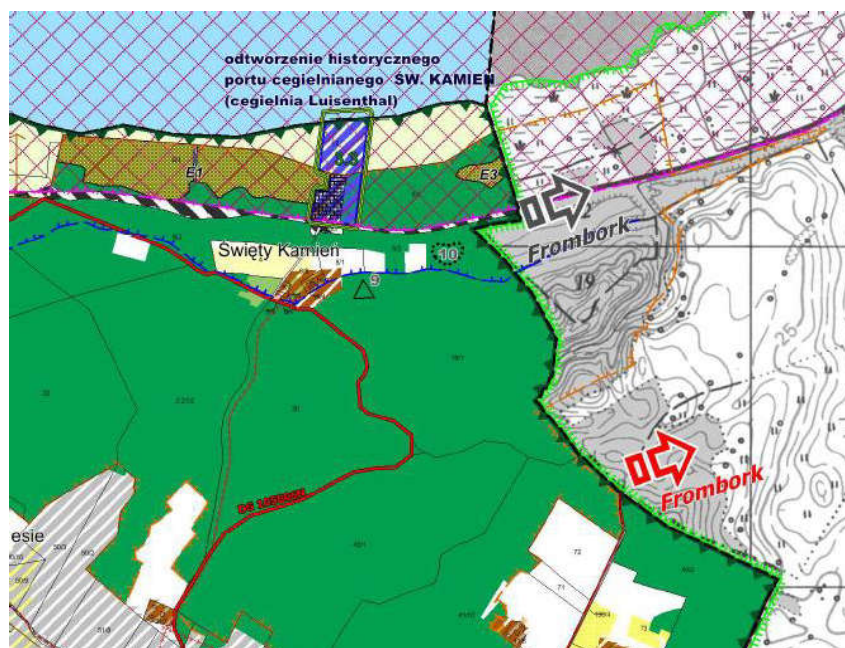
Rysunek 57. Położenie dawnej przystani cegielni Luisenthal-Święty Kamień

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



Rysunek 58. Fragment mapy Tolknicka z 1926 r. przedstawiający cegielnię Luisenthal (ze źródeł Archiwum Map Wojskowego Instytutu Geograficznego 1919-1939 – <http://polski.mapywig.org>)

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Tolkicko (Rysunek 59) zakłada na tym obszarze tereny rozwoju komunikacji wodnej oraz portów i przystani. Studium wskazuje też na potrzebę uwzględnienia walorów kulturowych tego obszaru i stworzenia w tym miejscu parku kulturowego „Święty Kamień”, jako jednego z obiektów z serii „Cegielnie i porty nad Zalewem Wiślanym”. Obszar zabytkowej cegielni przewidziany jest zgodnie ze Studium do rewitalizacji i zagospodarowania o charakterze wielofunkcyjnym. Na wschód od osady Święty Kamień znajduje się stanowisko ochrony archeologiczno-konserwatorskiej (oznaczone nr 10).



Rysunek 59. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Tolknicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru dawnej cegielni Luisenthal i jej przystani

Dawna przystań Święty Kamień znajduje się w całości w obszarze Natura 2000 oraz w obrębie Parku Krajobrazowego „Wysoczyzny Elbląskiej”. Bezpośrednio do jej zachodniej krawędzi przylega użytek ekologiczny „Bagienne Pole” (na rysunku 59 oznaczony symbolem E1). Kilkadziesiąt metrów na wschód od starej cegielni położony jest użytek ekologiczny „Marszałkowe bagna” (na rysunku 59 oznaczony symbolem E3). Od południa do terenu dawnej cegielni przylega ciąg toru kolejowego nieczynnej obecnie linii 254. Bezpośrednio przy torze (na północ od niego) znajduje się budynek mieszkalny, usytuowany w miejscu dawnych zabudowań mieszkalnych cegielni.

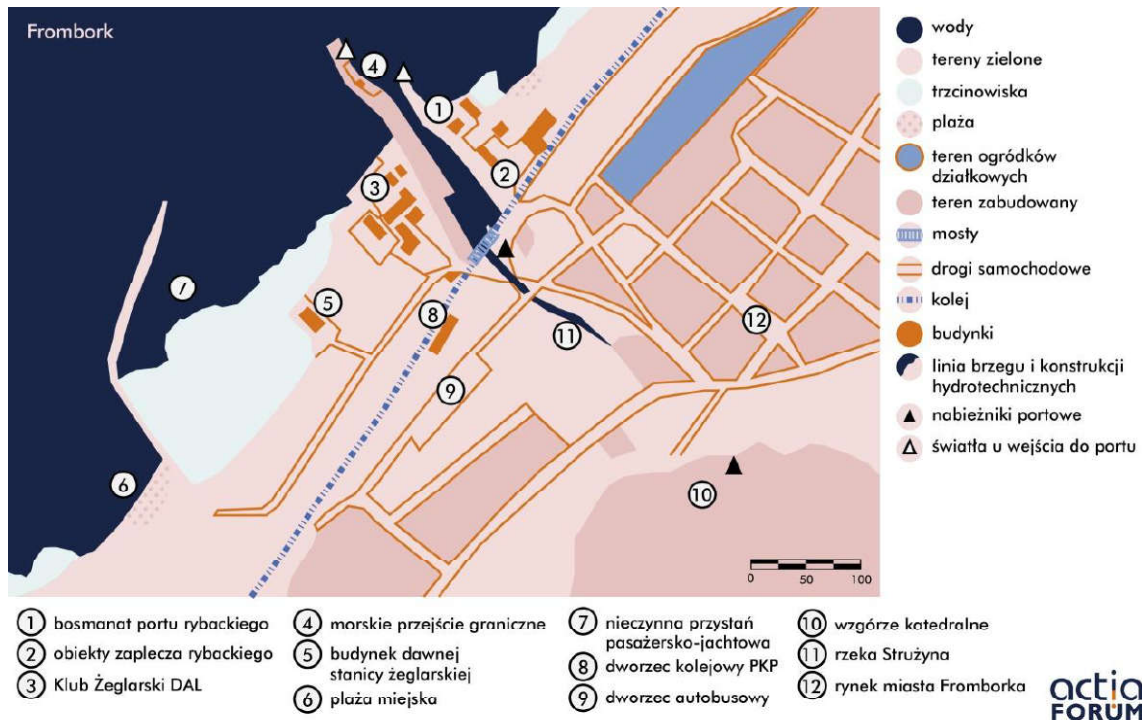
Dostęp samochodowy do obszaru dawnej cegielni jest trudny. Na jej teren prowadzą niskiej jakości drogi gruntowe: z Naruszy (odejście od drogi wojewódzkiej 504) przez Przylesie, lub z drogi wojewódzkiej 503 przez miejscowość Chojnowo. Są to w większości drogi leśne i gminne o nawierzchni gruntowej. Wymagają więc one natychmiastowej naprawy. Dawna przystań Święty Kamień nie ma aktualnie dostępu od strony wody – brak tu toru podejściowego o odpowiednich głębokościach i jakiegokolwiek oznakowania nawigacyjnego.

Ze względu na bardzo duże nakłady inwestycyjne konieczne do poniesienia w przypadku odbudowy przystani oraz trudności z dostępnością drogową tego terenu, obiekt ten, choć niezwykle atrakcyjnie położony przez swoją lokalizację pomiędzy Tolknickiem a Fromborkiem, należy raczej rozpatrywać jako przewidziany do rewitalizacji w dłuższym horyzoncie czasowym.

### 3.8. Port Frombork

Port we Fromborku składa się z dwóch zasadniczych części: portu rybackiego Frombork, z przystanią dla jednostek białej żeglugi i z możliwością cumowania kilkunastu jachtów oraz nieczynnej

obecnie przystani pasażersko-jachtowej<sup>39</sup> (Rysunek 60). Niewątpliwą atrakcją portu jest bliskość zabudowy śródmiejskiej i jej zaplecza hotelowo-usługowego, a także walory kulturowo-krajobrazowe miejsca (wzgórze Katedralne i inne obiekty zabytki miasta). Wydaje się, że te atrybuty portu nie są obecnie wystarczająco wykorzystane.



Rysunek 60. Plan portu we Fromborku

Opracowanie: Karolina A. Krośnicka na podstawie zdjęć satelitarnych pobranych ze stron <https://www.google.pl/maps>, <http://geoportal.gov.pl/> oraz wizji lokalnej.

Port we Fromborku posiada infrastrukturę kolejową w postaci linii 254 Tropy-Braniewo. Linia ta jest jednak obecnie zamknięta (zobacz rozdział 4). Dostęp drogowy z zachodu możliwy jest poprzez trasę europejską E28 i drogę wojewódzką 505, lub też drogę wojewódzką 504 z Elbląga przez Milejewo i Podgrodzie. Dostęp od wschodu zapewnia trasa europejska E28 i droga wojewódzka 507 do Braniewa i dalej droga wojewódzka 504. Dodatkowo układ komunikacyjny uzupełniają droga wojewódzka 503 z Elbląga do Podgrodzia oraz droga powiatowa Biedkowo-Bogdany. Zewnętrzny dostęp drogowy do Fromborka można ocenić jako bardzo dobry. Dostęp bezpośredni do portu można określić jako wystarczający, choć wymaga on przemyślenia zasad organizacji ruchu w obrębie miasta (ruch do portu jest obecnie kierowany przez zabudowę śródmiejską i rynek Fromborka). Drogi prowadzące do portu są drogami powiatowymi o funkcji dróg lokalnych. Wymagają one remontu<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> Granice te określają dokumenty: Rozporządzenie ministra Żeglugi z dnia 20.11.1952 r. w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu rybackiego we Fromborku (Dz. U. z 1953 r. Nr 10, poz. 38). Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 21.03.2005. w sprawie określenia granicy dla morskiej przystani we Fromborku (Dz. Urz. woj. warmińsko-mazurskiego z 2005 r. Nr 34, poz. 500).

<sup>40</sup> Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych”, opracowanie Morskiego Instytutu Rybackiego Państwowy Instytut Badawczy, Gdynia, listopad 2012, s. 107, 108.

Z głównej drogi wodnej Zalewu Wiślanego odejście na tor podejściowy do Fromborka wskazuje biało-czerwona pława torowa FRA. Ma on długość 0,5 km, szerokość 30 m i głębokość około 2,4 m. Przy pławie FRA znajdują się kotwiczowiska o głębokości technicznej 2,2 m. Tor podejściowy wyznaczają pławy torowe F1, F2, F3 oraz 6 boi standardowych (w tym dwie świetlne). Kierunek wejścia do portu wskazuje nabieżnik portu oraz wieża Katedry fromborskiej (Rysunek 61). Samo wejście oznakowane jest światłami zamontowanymi na głowicach obu falochronów portu rybackiego<sup>41</sup>. Na zachód od wejścia do portu znajduje się obszar mielizn i kamiennych progów podwodnych, oznaczony żółtymi bojami.

W obrębie portu rybackiego znajduje się morskie przejście graniczne, dedykowane jachtom i jednostkom białej żeglugi pływającym do Kaliningradu i Rosji (Rysunek 61). Główny armator działający w tym miejscu to „Żegluga Gdańska”. W związku z istnieniem przejścia granicznego swoją siedzibę we Fromborku ma terenowy oddział Urzędu Celnego w Gdańsku.



Rysunek 61. Widok portu Frombork od strony Zalewu Wiślanego (po lewej). Na pierwszym planie widoczne nabrzeże Skarpowe. W tle wieża Katedry fromborskiej. Po prawej obiekt Morskiego Przejścia Granicznego przy nabrzeżu Odpraw. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina Krośnicka.

Port we Fromborku jest w całości objęty Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Frombork (Uchwała VI/58/15 Rady Miejskiej we Fromborku z dnia 16 lipca 2015 roku) oraz Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego (Uchwała XI/68/07 Rady Miejskiej gminy Frombork z dnia 27 września 2007 roku). Zarówno Studium, jak i Miejscowy Plan zakładają utrzymanie i rozwój (na zachód od falochronu Zachodniego) funkcji portowej. Zakłada się utrzymanie portu rybackiego i reaktywowanie funkcji obsługi jachtów na obszarze dawnej przystani jachtowo-pasażerskiej. Na jej bezpośrednim zapleczu planuje się intensywny rozwój funkcji usługowo-turystycznych. Oba dokumenty zauważają zagrożenia powodziowe na obszarze portu i w jego sąsiedztwie. Ustalają także strefę ochrony krajobrazu kulturowego na obszarze całego portu (ochrona przedpola ekspozycji Wzgórza Katedralnego).

<sup>41</sup> „Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych”, opracowanie Morskiego Instytutu Rybackiego Państwowego Instytutu Badawczego, Gdynia, listopad 2012, s. 41, Locja BHMW nr 502.

**Port rybacki** we Fromborku zarządzany jest przez Urząd Morski w Gdyni. Jego powierzchnia wynosi 1,23 ha (w tym 0,57 ha to powierzchnia lądowa i 0,66 to basen portowy). Obszar portu stanowi w 66% własność Skarbu Państwa, w 32% własność gminy i w 2% własność prywatną<sup>42</sup>.

Port budują dwa falochrony kierujące, które osłaniają akwen portu od falowania i wyprowadzają wody rzeczki Strużyny (kanału Kopernika), pełniąc jednocześnie funkcję cumowniczą dla jednostek pływających (Rysunek 63). Falochron wschodni na swoim końcowym odcinku wewnątrz portu (60 m) nazywany jest nabrzeżem Bosmańskim, które wykorzystywane jest do postoju i poboru paliwa oraz wody jednostek Straży Granicznej, Urzędu Morskiego, Straży Rybackiej, a niekiedy także białej żeglugi. Nabrzeże Bosmańskie przechodzi stopniowo w nieco niższe nabrzeże Wschodnie o długości 75 m na odcinku kanału portowego i 50 m na odcinku basenu (Rysunek 64). Przy nabrzeżu Wschodnim cumują kutry i łodzie rybackie, motorówki policyjne, a niekiedy także za zgodą rybaków jachty (Rysunek 64).



Rysunek 62. Układ nabrzeży portu Frombork

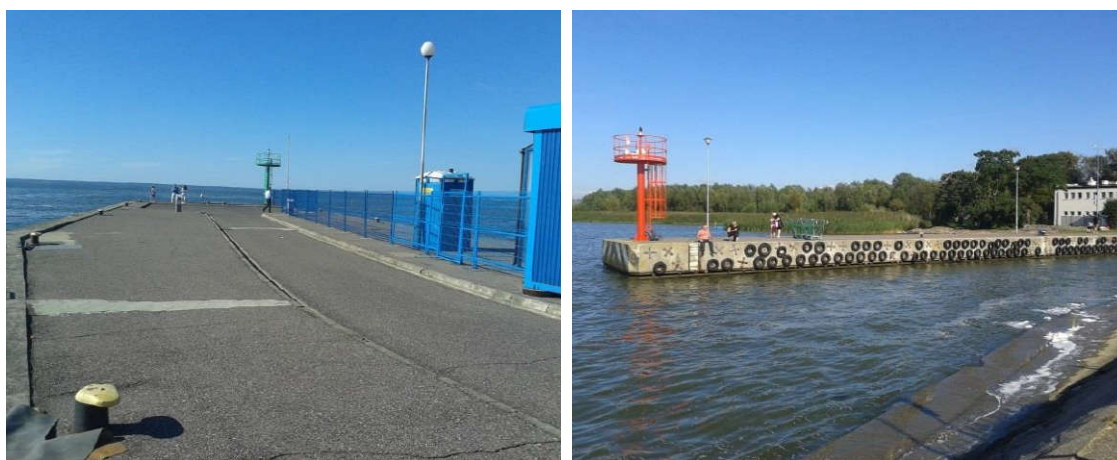
Opracowanie: Karolina A. Krośnicka na podstawie zdjęć satelitarnych pobranych ze strony <http://geoportal.gov.pl/> oraz wizji lokalnej.

Głowica falochronu Zachodniego posiada z trzech stron pionowościenną konstrukcję, pozwalającą na cumowanie przy niej jednostek. Krótkie (20 m.) nabrzeże Czołowe wykorzystywane jest do tymczasowego lub awaryjnego postoju jednostek. Znajdujące się po zewnętrznej stronie portu nabrzeże Pasażerskie (50 m długości), przeznaczone jest do cumowania jednostek, zwłaszcza pasażerskich. Stanowiska przy nabrzeżu Czołowym i Pasażerskim, nie będąc osłonięte od falowania, w przypadku niesprzyjających warunków hydro-meteorologicznych wykorzystywane są stosunkowo rzadko. Wysokie ściany wewnętrzne dłuższego falochronu zachodniego (tzw. nabrzeża Odpraw, o łącznej długości 50 m) łączą się z obrzeżem o konstrukcji mieszanej. Przy nabrzeżu tym znajduje się Morskie Przejście graniczne, przy którym realizowane są odprawy

<sup>42</sup> „Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych”, opracowanie Morskiego Instytutu Rybackiego Państwowy Instytut Badawczy, Gdynia, listopad 2012, s. 35.

jednostek pływających do Rosji. Pionowa ściana obrzeża uchwycona jest oczepem na wysokości wody i podtrzymuje obetonowaną skarpe, na koronie której znajduje się utwardzony ciąg komunikacyjny i pas zieleni. Obrzeże to (tzw. nabrzeże Skarpowe o długości 177 m) nie jest przystosowane do cumowania i obsługi jednostek. W głębi portu, po jego zachodniej stronie, znajduje się poszerzenie tworzące basen portowy. Nabrzeże odchodzące na południe od linii obrzeża nazywane jest nabrzeżem Północno-Zachodnim i ma długość 15 m. Jest to przestrzeń stanowisk rezydenckich klubu jachtowego DAL (Rysunek 64). Znajduje się tu miejsce na 5 jachtów. Kolejne nabrzeże o długości 45 m, Zachodnie, dedykowane jest jachtom gościnnym. Znajduje się tu zaledwie 6 stanowisk. W narożniku nabrzeża Zachodniego i krótkiego nabrzeża Slipowego (13 m długości) znajduje się slip. W południowo-wschodniej części basenu znajduje się ujście kanału Kopernika, nad którym przewieszono są most kolejowy oraz kładka piesza. Na północ od kładki znajduje się nabrzeże Południowe (o długości 25 m), które wykorzystywane jest do postoju kutrów i łodzi rybackich oraz okazjonalnie jachtów.

Średnia głębokość w basenie i kanale portowym to 2,0 m. Przy niskim stanie wody w wejściu do portu występują spłylenia do 1,3 m<sup>43</sup>. Akwenty portowe wymagają więc pogłębienia<sup>44</sup> i prowadzenia regularnych prac podczyszczeniowych. Stan techniczny falochronów i nabrzeży określony został jako zły i wymagający przebudowy<sup>45</sup>. Urządzeniami odbojowymi zainstalowanymi przy betonowych nabrzeżach basenu i kanału portowego są opony staroużyteczne. Wskazane jest więc także odpowiednie doposażenie portu w nowoczesne urządzenia odbojowe i cumownicze.



Rysunek 63. Falochrony Zachodni (po lewej) i Wschodni (po prawej) w porcie Frombork. Na głowicach widoczne światła nawigacyjne portu. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina Krośnicka.

W sytuacji, gdy przy falochronie Zachodnim od strony kanału portowego cumują jednostki białej żeglugi, lub/ł gdy przy nabrzeżu Bosmańskim cumują jednostki Straży Granicznej, Urzędu Morskiego lub Straży Rybackiej, mocno zmniejsza się światło kanału (całkowita szerokość kanału to około 20-25 metrów), co tymczasowo stanowi pewne utrudnienie dla żeglugi.

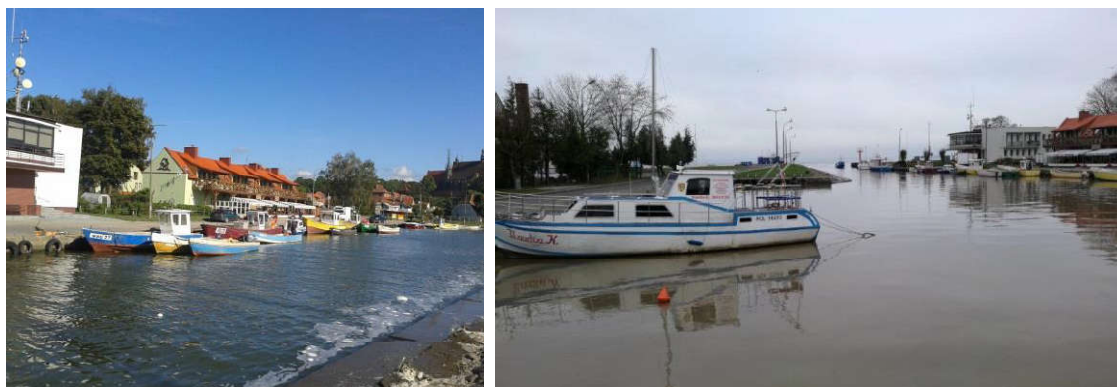
<sup>43</sup> <http://mdwe70.pl/>.

<sup>44</sup> „Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych”, opracowanie Morskiego Instytutu Rybackiego Państwowy Instytut Badawczy, Gdynia, listopad 2012, s. 105.

<sup>45</sup> Tamże, s. 52.

W przypadku cumowania longside, liczba stanowisk dla jachtów w porcie to 5 miejsc dla rezydentów klubu DAL i 6 stanowisk gościnnych. W przypadku cumowania dziobem do nabrzeża z kotwicą z rufy maksymalna liczba stanowisk wynosi 15<sup>46</sup>. Za zgoda bosmanatu oraz użytkowników poszczególnych nabrzeży, dopuszcza się także cumowanie jachtów przy nabrzeżu Bosmańskim, Wschodnim i Południowym, w przypadku gdy w obrębie basenu portowego brakuje wolnych stanowisk. Ogólna liczba stanowisk cumowniczych dla jachtów we Fromborku jest obecnie zdecydowanie zbyt mała.

W porcie dostępne jest przyłącze elektryczne dla jachtów (skrzynki znajdują się w narożniku basenu). Nie ma jednak możliwości poboru wody (poza pomocą grzeźnościową). Toalety znajdują się w pobliżu nabrzeża. W sezonie dostępny jest także prysznic w kabinie typu „toi-toi”. Stałe sanitariaty znajdują się w odległości około 30 minut marszu, na kempingach przy ul. Braniewskiej i ul. Elbląskiej<sup>47</sup>. Trudności można odnotować także w kwestii zaopatrzeniu jachtów w paliwo. Można uznać więc, że port Frombork nie posiada zaplecza socjalnego dla żeglarzy o odpowiednim standardzie.



Rysunek 64. Kanał portu Frombork – nabrzeże Wschodnie (po lewej). Widoczny fragment budynku bosmanatu oraz obiekt hotelowo-gastronomiczny wybudowany w miejsce dawnych boksów rybackich. Stan z sierpnia 2016. Basen portowy (po prawej). Za jachtem widoczne nabrzeże Północno-Zachodnie. Stan z listopada 2016

Fotografie: Karolina Krośnicka, Maciej Matczak.

W porcie stacjonuje obecnie około 11 kutrów i łodzi rybackich o średniej długości 8,8 m. Zaplecze rybackie również nie jest odpowiednio rozwinięte. Stan urządzeń wyciągowych określany jest jako zły. Brakuje odpowiednich boksów rybackich, placów manewrowych, instalacji wodociągowej, punktów poboru wody, skrzynek przyłączy elektrycznych, oświetlenia itp.<sup>48</sup>. Dawne boksy rybackie zostały w ostatnich latach przebudowane i zastąpione obiektami bazy hotelowo-gastronomicznej miasta.

<sup>46</sup> <http://www.zalewwislany.pl/>.

<sup>47</sup> <http://mdwe70.pl/>.

<sup>48</sup> „Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych”, opracowanie Morskiego Instytutu Rybackiego Państwowy Instytut Badawczy, Gdynia, listopad 2012, s. 52, 107, 108, 11, 117.



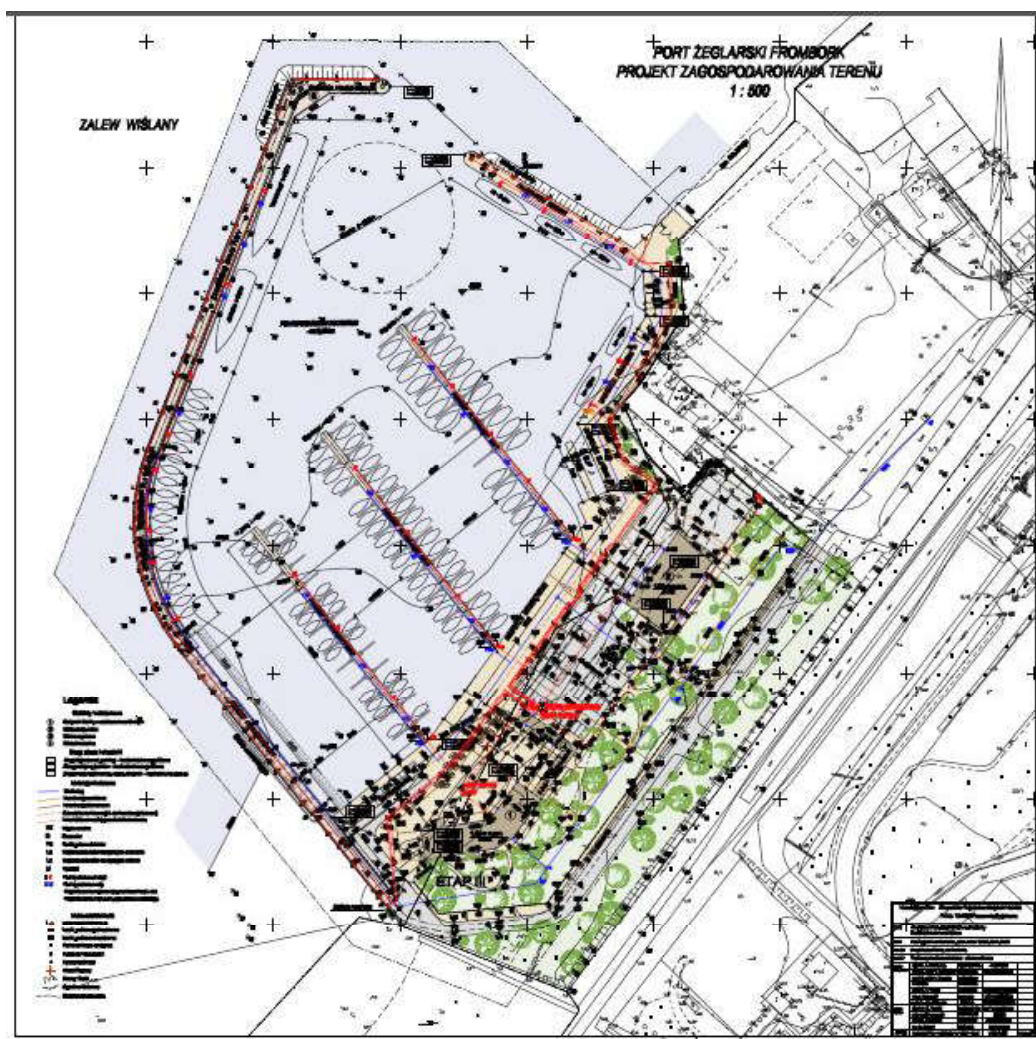
W przypadku spiętrzeń sztormowych dochodzi do zalewania portu od strony wschodniej. Zauważa się więc potrzebę wprowadzenia odpowiednich umocnień przeciwpowodziowych portu<sup>49</sup>.

Urząd Morski w Gdyni planuje modernizację portu rybackiego we Fromborku i przebudowę nabrzeży zachodnich. Zgodnie z założeniami koncepcji Urzędu Morskiego nabrzeże Skarpowe ma ulec „ścięciu”, tak aby połączyć w przybliżeniu w jedną linię nabrzeże Odpraw z nabrzeżem Zachodnim. Takie rozwiązanie poszerzyłoby kanał portowy i umożliwiłoby cumowanie jednostek longside wzdłuż przebudowanego na pionowościenne nabrzeża Skarpowego. Po modernizacji nabrzeże Skarpowe miałyby konstrukcję oczepową ze stalową ścianką szczelną z przodu.

W 1972 roku rozpoczęto budowę **przystani jachtowo-pasażerskiej** we Fromborku. Głównym jej elementem był w założeniu biegnący po łuku falochron zachodni, który miał pełnić równocześnie rolę przystani pasażerskiej i jachtowej oraz ciągu spacerowego. Na zachód od nasady falochronu znajdować się miała (i do dziś istnieje) plaża miejska. Po wschodniej stronie przystani zlokalizowano budynek stacji żeglarskiej, w której znajdować się miały miejsca hotelowe, a także zaplecze socjalno-gastronomiczne i techniczne dla żeglarzy. Układ falochronu nie osłaniał jednak przystani w należyty sposób od trudnych na akwenu Zalewu Wiślanego wiatrów wschodnich i powodował szybką akumulację materiału na jej obszarze. Obecnie prawie połowa dawnego obszaru akwenu przystani jest zamulona i zarośnięta trzciniowiskiem. Także infrastruktura hydrotechniczna oraz zaplecze przystani zostały mocno zaniedbane, mimo iż w końcu lat 90. XX w. przystań została wyremontowana. Pomimo, że cumowanie w obrębie przystani jest zdecydowanie niewskazane, niektóre jachty dobijają burtą do końcówki moła na własną odpowiedzialność, zwłaszcza w sytuacji braku miejsc postojowych w obrębie portu rybackiego. Cumowanie w przystani jest trudne nie tylko ze względu na małe głębokości (maksymalne zanurzenie jachtu do 80 cm), ale także z uwagi na podwodne progi kamienne przy podejściu oraz znajdujące się przy ścianie falochronu wystające elementy metalowe oraz schowane pod wodą drewniane pale. Przystań jest nieoświetlona i nie posiada wyposażenia nawigacyjnego.

---

<sup>49</sup> Tamże, s. 130.



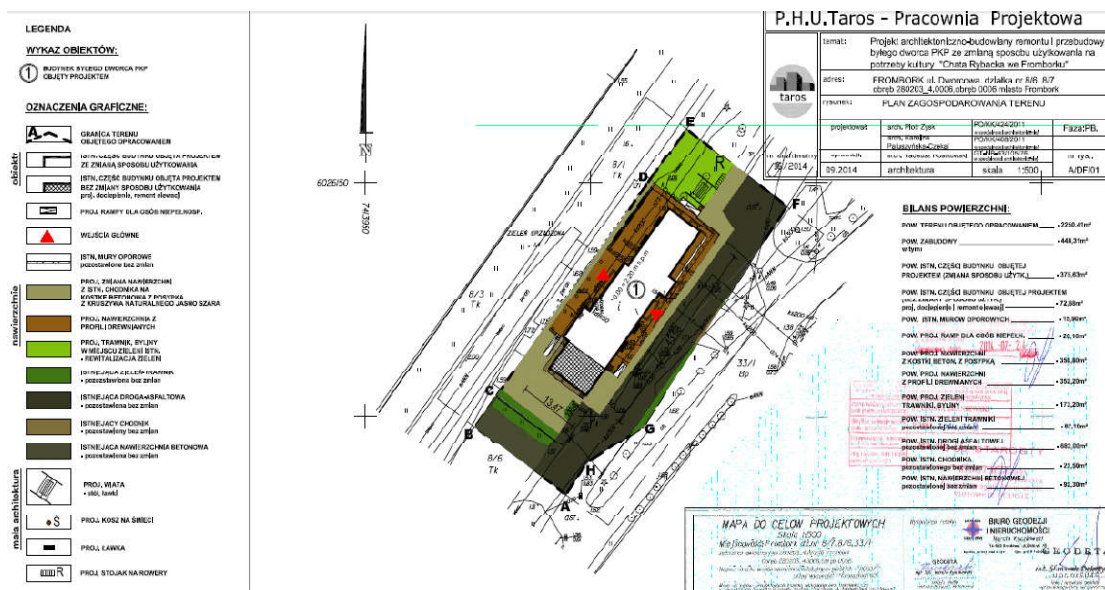
Rysunek 65. Projekt rozbudowy portu żeglarskiego we Frąmborku opracowany przez konsorcjum firm: Pracownia Projektowa Wojciech Karolak i PHU Taros Pracownia Projektowa na zlecenie Urzędu Miejskiego i Gminy we Frąmborku

Źródło: materiały UM Frąmbork.

Przystań jachtowo-pasażerska we Frąmborku stanowi olbrzymi potencjał dla rozwoju funkcji żeglugi rekreacyjnej i białej żeglugi Frąmborka, a jej modernizacja i rozbudowa jest uwzględniona w planach drugiego etapu projektu "Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej". Zakłada ona (Rysunek 65) remont istniejących falochronów oraz przedłużenie falochronu Zachodniego w celu zwiększenia poziomu osłonięcia akwenów wewnętrznych przed falowaniem. Przy falochronie przewidziano stanowiska postoju dla większych jednostek żaglowych oraz dla statków białej żeglugi. Na krańcach falochronów zaprojektowano oznakowanie nawigacyjne. Stanowiska dla mniejszych jednostek żaglowych (około 100 stanowisk) zaprojektowano przy pomostach poprowadzonych w układzie prostopadłym do południowego obrzeża basenu. Przy pomostach przewidziano Y-bomy dla żaglówek. Projekt zakłada budowę zaplecza socjalno-technicznego (budynek mariny z sanitariatami, wiatą regatową, wieżą regatową) dla użytkowników portu. Zakłada też budowę infrastruktury drogowej (drogi, place manewrowe i place postojowe dla jachtów) oraz uzbrojenie terenu (wodociąg, kanalizacja sanitarna, deszczowa, sieć elektryczna, odwodnienie, separator, odbiór śmieci, kłapa zwrotna, punkty poboru wody i energii elektrycznej).

Przedsięwzięciem komplementarnym dla budowy nowej mariny, jak również dla całej aktywności turystycznej miasta jest planowana rewitalizacja plaży miejskiej, która położona jest po zachodniej stronie portu żeglarskiego. Uporządkowanie terenu, wyposażenie w niezbędną infrastrukturę sanitarną, a także utworzenie ciągów pieszych, komunikujących plażę z miastem, uznać można za podstawowe działania niezbędne w realizacji tego celu.

Dla uatrakcyjnienia okolicy zakłada się również estetyzację istniejących wzdłuż wybrzeża budynków (odcinek: istniejący port – projektowany port żeglarski), a także utworzenie „Charty Rybackiej we Fromborku” w oparciu o budynek dworca kolejowego. Nieużywana obecnie nieruchomość, po przeprowadzeniu niezbędnych prac remontowo-budowlanych, pełnić ma funkcję miejscowego ośrodka kultury i tradycji. PHU Taros na zlecenie gminy wykonało projekt architektoniczno-budowlany remontu i przebudowy dworca ze zmianą sposobu użytkowania na tego typu potrzeby. W obiekcie planuje się urządzenie sali wystawowej, wielofunkcyjnej, regionalnej oraz salki konferencyjno-projektorowej (Rysunek 66). Tak przekształcony obiekt dawnego dworca pozwoliłoby na aktywizację pod względem kulturowym i edukacyjnym zarówno lokalnych mieszkańców (spotkania klubowe, prelekcje dla różnych grup wiekowych, organizowanie spotkań o znaczeniu regionalnym i ponad regionalnym, np. konferencje, seminaria, ze szczególnym uwzględnieniem tematyki morskiej, rybackiej i jachtowej), jak również przyjeżdżających do miasta i regionu turystów, dla których w okresie letnim przygotować można specjalny program wystaw o charakterze muzealnym (zarówno interaktywnym jak i tradycyjnym).

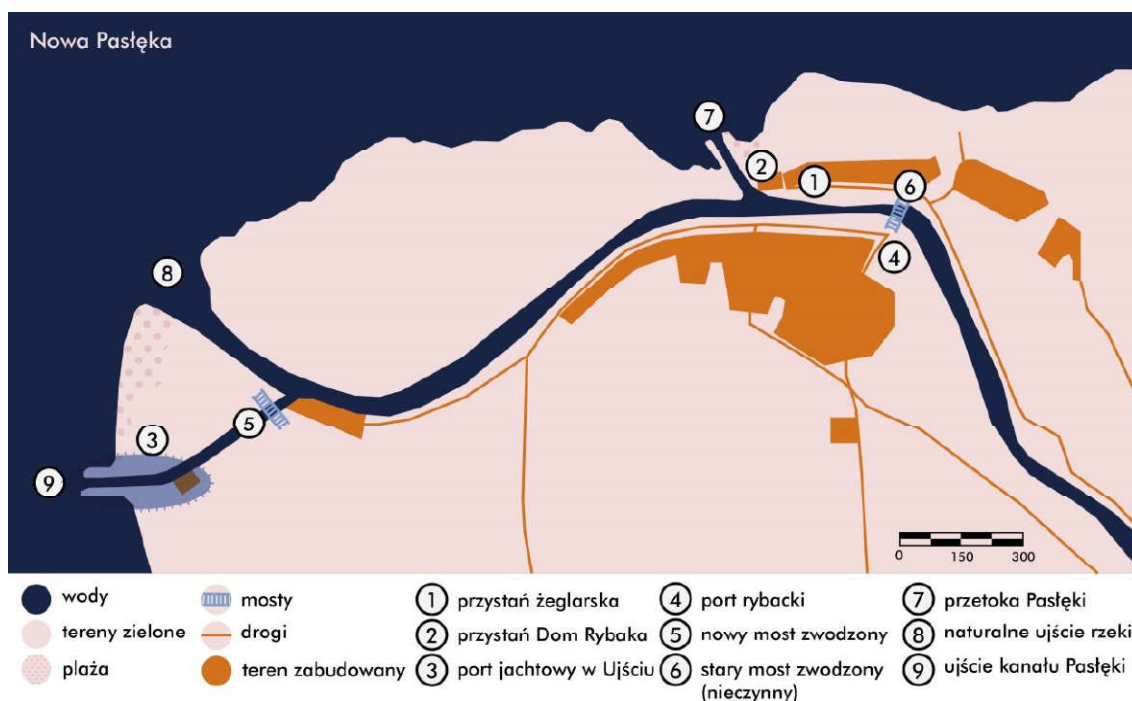


Rysunek 66. Plan zagospodarowania terenu wokół budynku dawnego dworca PKP we Fromborku wykonany przez pracownię PHU Taros. Materiały otrzymane z Urzędu Gminy Frombork

Część obiektu znajdująca się po wschodniej stronie przeznaczona byłaby także do obsługi turystów cumujących swoimi jednostkami w porcie rybackim we Fromborku. Jego bliskie położenie względem miejsc cumowniczych warunkuje dogodny dostęp do obiektu. Podkreślić trzeba, że obecnie tego rodzaju zaplecze w zasadzie nie istnieje dlatego też utworzenie w tym miejscu nowoczesnej strefy gospodarczej i sanitarno-socjalnej w znaczący sposób podniosłoby jakość obsługi oferowanej turystom we fromborskim porcie.

### 3.9. Port i przystań w Nowej Pasłęce

Nowa Pasłęka jest najbardziej na wschód zlokalizowanym portem morskim Rzeczypospolitej. Położony jest na wschodnim brzegu rzeki Pasłęki, u jej ujścia do Zalewu Wiślanego<sup>50</sup>. Teren portu zajmuje powierzchnię 6,2 ha i jest własnością Skarbu Państwa, administrowaną przez Urząd Morski w Gdyni<sup>51</sup>. Na kompleks portu w Nowej Pasłęce składają się: tak zwana przystań „Domu Rybaka”, przystań żeglarska (tworzące razem tzw. przystań w Starej Pasłęce), przystań rybacka oraz przystań „Ujście”. Dodatkowo, mimo braku odpowiedniej infrastruktury hydrotechnicznej zachodni brzeg rzeki Pasłęki wykorzystywany jest jako stanowisko postoju łódek (łódki wyciągane są bezpośrednio na trawiasty brzeg), a niekiedy także łodzie rybackie (stacjonujących w pobliżu posesji rybaków) i jachtów (cumujących do tymczasowo zorganizowanych pali-dalb) (Rysunek 67).



Rysunek 67. Układ przestrzenny portu w Nowej Pasłęce

Opracowanie własne na podstawie: geoportal.

Port w Nowej Pasłęce nie posiada dostępu kolejowego. Dostęp drogowy (trasą europejską E28 i drogą krajową 54 przez Braniewo – i następnie drogą powiatową z Braniewa do Nowej Pasłęki lub drogą wojewódzką 504 z kierunku Frombork-Braniewo – i dalej drogą powiatową) jest dobry, lecz na ostatnim odcinku ograniczony „wąskim gardłem” starego mostu zwodzonego o niskiej

<sup>50</sup> Rozporządzenie Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 7.05.1959 w sprawie ustalenia granic morskiego portu rybackiego w Pasłęce. (Dz. U. z 1959 r. Nr 33, poz. 200).

<sup>51</sup> Rozporządzenie Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 7.05.1959 w sprawie ustalenia granic morskiego portu rybackiego w Pasłęce. (Dz. U. z 1959 r. Nr 33, poz. 200).

nośności (most posiada tylko jedno pasmo przejazdowe o nawierzchni drewnianej; dopuszczalna masa pojazdu to 5 t).

Dostępność nawigacyjna portu jest obecnie dobra dla jednostek pływających o długości do około 8,0-10,0 m długości. Wymaga jednak prowadzenia regularnych prac podczyszczeniowych akwenów w celu utrzymania odpowiednich głębokości. Odejście od głównej drogi wodnej Zalewu Wiślanego na tor podejściowy do Nowej Pasłęki wskazuje pława torowa PLA. Sam tor podejściowy ma długość około 0,5 km, szerokość 20 m, głębokość 1,3 m (w najpłytszych miejscach) i wyznaczają go 4 boje oraz 1 światło przystani w Ujściu<sup>52</sup>. Port Nowa Pasłęka ma obecnie dwa wejścia z Zalewu Wiślanego – naturalny, przez ujście rzeki Pasłęki oraz drugi – przez Kanał Pasłęki i port w Ujściu, który stał się dostępny po zbudowaniu w 2012 roku mostu zwodzonego, zastępującego poprzedni most stały. Trzecim, niezeglownym ujściem rzeki Pasłęki jest tzw. Przetoka. Posiada ona kamieniste dno i jej rolą jest odprowadzanie wody z rzeki w okresie wiosennych roztopów, w przypadku zamknięcia głównego ujścia krą. Istotną kwestią w przypadku portu w Nowej Pasłęce jest stosunkowo silny prąd rzeki, który utrudnia jednostkom manewrowanie, zwłaszcza w jej północnym odcinku (w pobliżu ujścia i Przetoki). Rzeką Pasłęką dotrzeć można do zbudowanej w ramach programu „Pętla Żuławska” przystani w mieście Braniewo. Tamtejsza przystań rzeczna umożliwia przyjmowanie jednostek motorowych, jachtów ze złożonym masztem, łodzi z zanurzeniem do 60 cm oraz kajaków. Wyposażona jest w pomost pływający, umocowany do rzędu dalb, zabitych przed betonową ścianą nabrzeża. Pomost wyposażony jest w metalowe knagi cumownicze i listwę odbojową.

Obszar portu w Nowej Pasłęce nie jest pokryty Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Braniewo<sup>53</sup>.

### *Nowa Pasłęka – przystań żeglarska*

Przystań żeglarska w Nowej Pasłęce została gruntownie przebudowana w ramach projektu „Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E-70”<sup>54</sup>. Została wówczas wyposażona w urządzenia dostawy energii elektrycznej, wody oraz urządzenia do odbioru śmieci, zanieczyszczeń i ścieków. Nabrzeże przystani żeglarskiej, o łącznej długości około 150 m (Rysunek 68), położone między starym mostem zwodzonym na południu (obecnie nie ma możliwości podnoszenia części zwodzonej), a przystanią byłego „Domu Rybaka” na północy, zostało oddane do użytku w 2012 roku. Nabrzeże buduje stalowa ścianka szczelna z oczepem betonowym i nawierzchnią z kostki betonowej. Wyposażone jest ono w urządzenia cumownicze w postaci słupków (poler z ramionami bocznymi) oraz w urządzenia wylazowe (drabinki zamontowane w ścianie nabrzeża). Prostopadle

<sup>52</sup> W dniu 2 listopada 2016 roku przedstawiciele Pętli Żuławskiej i portalu Pomorskiego Szlaku Żeglarskiego odbyli rozmowy z władzami Urzędu Morskiego w Gdyni i Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. W ramach rozmów sformułowali postulaty i uwagi skierowane do Urzędu Morskiego w Gdyni, w tym zgłosili potrzebę oznakowania podejścia na rzekę Pasłękę oraz mielizn przy wsi Różaniec, pomiędzy Fromborkiem a Nową Pasłęką. Postulaty skierowane do właściwych zarządców dróg wodnych i obiektów hydrotechnicznych to m. in.: ustalenie godzin otwarć mostów do początku kwietnia w każdym roku (Zarząd Dróg Powiatowych w Elblągu z siedzibą w Pasłęku).  
Za: <http://www.zalewwislany.pl/node/7387>.

<sup>53</sup> <http://atlas.warmia.mazury.pl/mpzp/>.

<sup>54</sup> Wasil R., Rewitalizacja szlaków wodnych Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego, GEOGRAPHY AND TOURISM, Vol. 3, No. 1 (2015), s. 11-19.

do ściany nabrzeża zainstalowane są stalowo-drewniane Y-bomy, pływające na stalowych pontonach, przeznaczone do cumowania i obsługi mniejszych jachtów. Y-bomy wyposażone są w krążki cumownicze i drewniane odbojnice (Rysunek 70a). W najbardziej na północ wysuniętym fragmencie przystani znajduje się slip dla jednostek pływających, wyposażony w drewniane urządzenia odbojowe (Rysunek 70b). Slip jest dostępny bezpośrednio z końca asfaltowej drogi, która stanowi jednocześnie połączenie portu z infrastrukturą drogową Pasłęki (przez stary, jednopasmowy most zwodzony) i dalszą częścią infrastruktury drogowej kraju. Krótki odcinek nabrzeża położony na północ od slipu wykorzystywany jest do cumowania większych jednostek burtą.

Przystań jachtowa wyposażona jest w dwa budynki, w którym znajdują się toalety i prysznice dla żeglarzy oraz bosmanat. W ciągu nabrzeża znajduje się oświetlenie, przyłącza energetyczne oraz ławki. Pas nabrzeża oddzielony jest od nieco wyżej położonej drogi i stanowisk postojowych dla samochodów pasmem trawnika (Rysunek 69). Bezpośrednio w pobliżu przystani znajdują się pojedyncze tymczasowe obiekty gastronomiczne, obsługujące ją w sezonie żeglarskim (zwykle od maja do września).

Przystań żeglarska jest dobrze przystosowana do obsługi żeglarstwa rekreacyjnego w okresie sezonu letniego. Nie stanowi jednak całorocznej stacji żeglarskiej z możliwością przechowywania i napraw jachtów. W przypadku potrzeby rozwinięcia yachtingu w porcie Pasłęka i zwiększenia liczby stanowisk (w stosunku do obecnie istniejących w przystani żeglarskich ponad dwudziestu stanowisk przy y-bomach oraz kilku stanowisk dla większych jednostek) niezbędne wydaje się także rozwinięcie odpowiedniego zaplecza hotelowo-gastronomicznego.

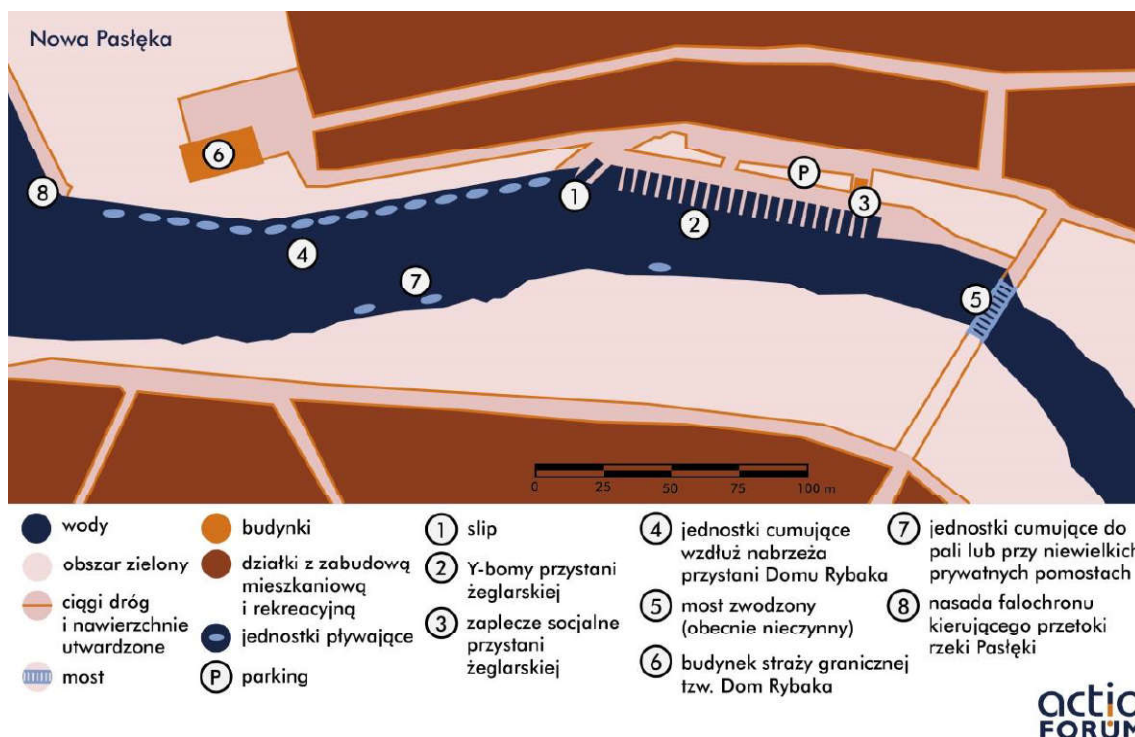
### *Nowa Pasłęka – przystań „Dom Rybaka”*

Kontynuacją przystani żeglarskiej w kierunku północnym jest tzw. przystań „Domu Rybaka”. Znajduje się tu wyremontowane w ostatnim czasie pionowościenne nabrzeże z betonowym oczepem, wyposażone w słupki cumownicze, pozwalające na obsługę większych jednostek (formalnie istnieje zakaz cumowania na tym odcinku). Nawierzchnia nabrzeża za oczepem nie jest utwardzona. Łodzie cumują przy nabrzeżu w układzie równoległym (longside) lub prostopadłym. Obecnie Urząd Gminy Wiejskiej Braniewo czyni starania mające na celu przejęcie w użytkowanie nabrzeża, co dokonane ma być na zasadzie umowy użyczenia z RZGW. Jednocześnie podjęte zostały działania mające na celu umożliwienie wykorzystania dawnej plaży zlokalizowanej w rejonie (obecnie działka należy do Straży Granicznej).

Przy nabrzeżu znajduje się budynek dawnego „Domu Rybaka”, w którym stacjonuje obecnie Kaszubski Dywizjon Straży Granicznej w Gdańsku (do 2012 roku mieściły się w nim hotel, bar, prysznice i toalety dla żeglarzy)<sup>55</sup>.

---

<sup>55</sup> <http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany>.



Rysunek 68. Układ przestrzenny przystani żeglarskiej i „Domu Rybaka” w Nowej Pasłęce

Opracowanie: Karolina A. Krośnicka na podstawie zdjęć satelitarnych pobranych ze stron <https://www.google.pl/maps>, <http://geoportal.gov.pl/>, oraz wizji lokalnej.

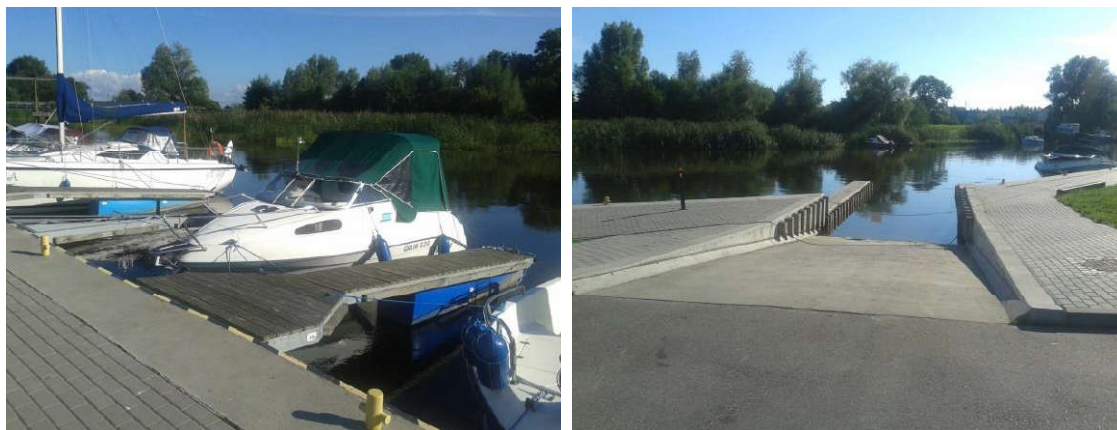
Przy nabrzeżu stacjonuje jednostka białej żeglugi „Karolla”, oferująca w sezonie turystycznym rejsy po Zalewie Wiślanym (Rysunek 71).

Nabrzeże przystani przechodzi dalej w falochron kierujący (po wschodniej stronie Przetoki rzeki Pasłęki). Falochron ma konstrukcję mieszaną – pionowa ściana obrzeża podtrzymuje skarpe z narzutu kamiennego, przytrzymanego stalową siatką, pochwyconego koroną żelbetową. Głowica falochronu wykonana jest w całości jako konstrukcja żelbetowa (Rysunek 72).



Rysunek 69. Nabrzeże przystani żeglarskiej. W tle widoczne budynek zaplecza żeglarskiego i stary most zwodzony. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina Krośnicka.



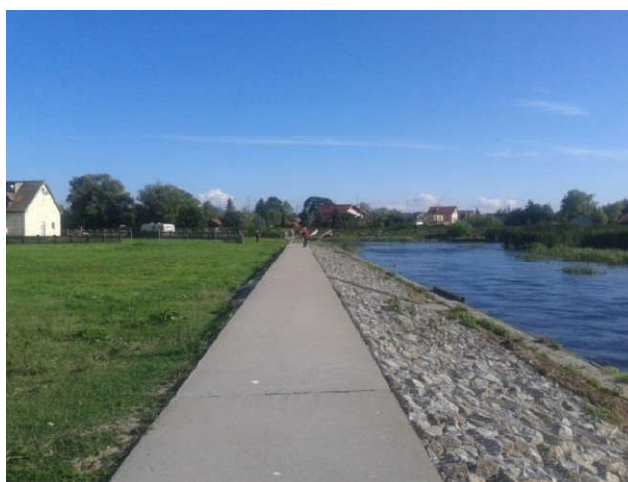
Rysunek 70. 2.a. Y-bomy przy nabrzeżu przystani żeglarskiej. 2.b. Slip przystani. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina Krośnicka.



Rysunek 71. Jednostka białej żeglugi stacjonująca przy nabrzeżu „Domu Rybaka”. W tle widoczny zachodni brzeg rzeki Pasłęki z cumującymi łodziami. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina Krośnicka.



Rysunek 72. Falochron kierujący po wschodniej stronie Przetoki rzeki Pasłęki. Stan z sierpnia 2016

Fotografia: Karolina Krośnicka.



### *Nowa Pasłęka – port „Ujście”*

Port Ujście usytuowany jest w Kanale Pasłęki, w odległości około 250 metrów od ujścia kanału portowego do Zalewu. Port w ujściu Pasłęki jest zarządzany przez Urząd Morski w Gdyni. Przy przystani znajduje się budynek dawnego bosmanatu portu (stąd przystań nazywana jest także „przystanią Urzędu Morskiego”). W 2013 roku wykonano remont znajdujących się w bardzo złym stanie technicznym nabrzeży, umożliwiając w tym miejscu podłużne cumowanie jednostek (Rysunek 73). Planowane jest przedłużenie nabrzeża dla cumujących jednostek o odcinek brzegu w kierunku nowego mostu zwodzonego.



Rysunek 73. Ujście rzeki Pasłęki (po prawej widoczny częściowo zanurzony falochron wschodni) oraz przystań Ujście (po prawej). Stan z października 2016

Fotografia: Maciej Matczak.

### *Nowa Pasłęka – „przystań rybacka” (rzeczna baza rybacka)*

Przystań rybacka usytuowana jest na zachodnim brzegu rzeki Pasłęki, na południe od starego mostu zwodzonego. Jest to obszar dawnej spółdzielni rybackiej, która obecnie jest własnością gminy Braniewo oraz podmiotów prywatnych. Zabudowania bazy wraz z budynkiem chłodni przejął jeden z rybaków. Dostęp do przystani rybackiej ogranicza stary most zwodzony. Po udrożnieniu mostu możliwe stałoby się wejście wyższych jednostek zarówno do bazy rybackiej jak i do Braniewa. Teren przystani jest odpowiednio oświetlony i posiada infrastrukturę energetyczną i wodną, wymagające modernizacji. Na terenie bazy znajdują się magazyny umożliwiające przechowywanie ryb w skrzynkach. Betonowe nabrzeże przystani wymaga niewielkich napraw i pogłębienia dna w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Przy nabrzeżu łódzie rybackie cumują wzdłuż, burtą w burtę. Nabrzeże wyposażone jest w polery cumownicze, lecz wymaga doposażenia w odpowiednie urządzenia odbojowe. Baza wyposażona jest w slip dla małych jednostek z suwnicą o unosie do 1 tony.

Zgodnie z „Analizą stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych”, opracowaną przez Morski Instytut Rybacki PIB w 2012 roku, rybacy zrzeszeni wokół portu w Nowej Pasłęce opracowali koncepcję rozbudowy przystani wymieniając wśród potrzeb: pogłębienie rzeki przy nabrzeżu, budowę drogi dojazdowej z zasuwami przeciwpowodziowymi, modernizacja oświetlenia i punktów poboru energii, budowa instalacji wodno-kanalizacyjnej, ustawienie nowego dźwigu na nabrzeżu, budowa pomieszczeń magazynowych, sieciarni, wytwornicy lodu i inne elementy wyposażenia bazy rybackiej.

Port (zespół portów i przystani) w Nowej Pasłęce podlegał w ostatnim czasie intensywnym zmianom i rozbudowie. Niebagatelne znaczenie dla rozwoju funkcji żeglarskiej ma tu zaplecze Braniewa (np. możliwość korzystania z przystani przez dzieci z Braniewa) oraz fakt, iż Pasłęka jest ostatnią przystanią przed granicą z Rosją, przez co wielu żeglarzy kończy tu swój rejs. Przypuszczać można, iż plany wydłużenia portu w Nowej Pasłęce (w Ujściu) na jakiś czas zaspokoją brak miejsc postojowych dla jachtów. Inwestycją komplementarną musi być jednak również przebudowa drogi dojazdowej do rejonu.

Warto rozważyć jednak możliwość zagospodarowania turystycznego (jako przystani jachtowej) południowego brzegu w Starej Pasłęce, w pobliżu już istniejącej przystani Żeglarskiej. Takie położenie nowych obiektów umożliwiłoby skorzystanie ze wspólnego zaplecza socjalno-technicznego, które aktualnie wymaga doposażenia (prysznic, miejsca hotelowe, gastronomia, podnośnik itp.). Planowane remont i ponowne zwodzenie starego mostu w Pasłęce byłoby szansą na rozbudowę i aktywizację portu rybackiego, poprzez umożliwienie większym jednostkom wejścia do portu (przy założeniu pogłębienia rzeki Pasłęki). Port rybacki wymaga także inwestycji infrastrukturalnych (droga dojazdowa, budynki zaplecza), które zwiększyłyby jego możliwości położowe i przetwórcze. Udrożnienie rzeki dałoby również możliwość pełniejszego wykorzystania zrewitalizowanej przystani w Braniewie.

Ważną kwestią aktywizującą port i przystań jest również uruchomienie regularnych połączeń pasażerskich do portu w Piaskach (Mierzeja Wiślana). W ten sposób mieszkańcy Braniewa oraz przyjezdni turyści uzyskaliby bardzo szybki i dogodny dostęp do bałtyckich plaż. Rejon lokalizacji portu i przystani jest także dogodnym miejscem uprawiania windsurfingu, co niestety nie jest obecnie wykorzystywane. Wydaje się, że konieczne byłoby szersze promowanie lokalizacji, a także działania mające na celu rozbudowę odpowiedniego zaplecza usługowego.

Innym aspektem, na który warto zwrócić uwagę w kontekście rozwoju funkcji turystycznej kompleksu, jest brak możliwości odpraw granicznych dla jachtów i łodzi przybywających z obszaru Rosji. W efekcie jednostki najpierw muszą popłynąć do Fromborka, a następnie (co jest uciążliwe) wrócić do Pasłęki. Zmiana tego stanu jest o tyle ułatwiona, gdyż jak wskazywano, w Nowej Pasłęce zlokalizowany jest punkt Straży Granicznej. Rozszerzenie zakresu kompetencji jednostki powinno być więc relatywnie prostym działaniem.

## 4. Priorytety strategiczne oraz cele rozwojowe sieci portów i przystani morskich w gminach południowego brzegu Zalewu Wiślanego

### 4.1. Uniwersalne priorytety i cele rozwojowe sieci

Bazując na analizowanych w części 1.4. kierunkach rozwojowych zarówno na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, a jednocześnie uwzględniając aktualny poziom aktywności poszczególnych portów i przystani morskich, wskazać można na **uniwersalne priorytety**, stanowiące zasadniczy cel realizacji niniejszej Strategii. Wśród nich wymienić można następujące elementy:

- spójna sieć portów i przystani morskich oferujących wysokiej jakości usługi dla ruchu turystycznego na Zalewie Wiślanym,
- dobre warunki pracy w zawodach związanych z Zalewem Wiślanym dla mieszkańców gmin południowego brzegu,
- zrównoważony transport aktywizujący rozwój gospodarki regionu południowego brzegu Zalewu Wiślanego.

W ramach każdego z wyżej wymienionych elementów zdefiniowane zostały **cele rozwojowe**, których realizacja powinna umożliwić osiągnięcie założonych priorytetów (rysunek 74). Biorąc jednak pod uwagę wzajemne oddziaływanie pomiędzy celami strategicznymi, wskazanego na rysunku przyporządkowania nie należy traktować jako wyłączonego, bowiem istnieje szereg zależności i powiązań pomiędzy poszczególnymi zadaniami rozwojowymi. Aby zrealizować założone cele i zadania należy również przejść od administracji do zarządzania rozwojem regionu, wzmocnić stabilność makroekonomiczną regionu poprzez danie narzędzia jakim jest Strategia do określenia właściwych kierunków rozwoju gospodarczego, ekonomicznego, kulturowego i społecznego, a wskazane kierunki rozwoju spowodują wzrost wydajności gospodarki regionu,

a także zwiększyć innowacyjność gospodarki, poprzez racjonalne gospodarowanie zasobami, zwiększenie efektywności transportu oraz wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju i integrację przestrzenną dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych.

Jak zaprezentowano, podstawowym obszarem aktywności portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego będzie turystyka i sport. Funkcje te wpisują się zarówno w omawiane wyżej walory naturalne oraz istniejący potencjał regionu, jak również stanowią najbardziej „bezpieczny” środowiskowo kierunek rozwoju. Aktywność turystyczna odnosi się zasadniczo do obsługi jednostek pływających, w tym w szczególności jachtów i łodzi rekreacyjnych. Jednocześnie wskazać można również na turystykę kajakową oraz rejsy wędkarskie, które wzbogacać będą ofertę turystyczną regionu. W tym miejscu wspomnieć także warto o rejsach krajoznawczych, oferowanych z portów we Fromborku i Tolkmicku (docelowo do Krynicy Morskiej i Elbląga). Turystyka wymaga jednak kompleksowej oferty opartej o zrewitalizowane miejscowości nadzalewowe, oferujące szeroką gamę usług kulturowych, historycznych i hotelowo-gastronomicznych. Niewykorzystanym dotychczas obszarem aktywności są także sporty wodne, w tym windsurfing, dla którego akwen o małych głębokościach wody oraz stosunkowo korzystnym ukształtowaniu wybrzeża wydaje się być idealnym miejscem. Lokalizacja szkółek oraz miejsc obozowych dla dzieci i młodzieży pływającej na sportowym sprzęcie wodnym stanowić powinna istotny kierunek rozwoju.

Drugą z ważnych funkcji, zlokalizowaną w sześciu miejscach, jest funkcja rybacka. W tym wypadku podejmowane działania powinny być ukierunkowane na poprawę jakości zaplecza infrastrukturalnego, co w efekcie powinno pozytywnie zmienić warunki pracy rybaków. Ważne jest także uporządkowanie przestrzenne portów obsługujących zarówno rybaków, jak i turystów. Tego typu sytuacja jest szczególnie widoczna we Fromborku. Działanie to jest o tyle istotne, bowiem zachowanie aktywności rybackiej na akwencie oddziaływać będzie pozytywnie na system społeczno-gospodarczy regionu, w tym także pośrednio na sektor turystyki oraz przemysłu.

Spójna sieć portów i przystani morskich oferujących wysokiej jakości usługi dla ruchu turystycznego na Zalewie Wiślanym

- rozbudowa zaplecza postojowego dla jednostek pływających w istniejących portach i przystaniach
- rozwój obiektów usługowych dla turystów korzystających z portów i przystani
- rewitalizacja przystani morskich dla poprawy dostępności miejsc postojowych
- tworzenie kompleksowej usługi turystycznej wokół portów i przystani opartej o lokalne atrakcje połączone z rewitalizacją miejscowości portowych - działania organizacyjne i promocyjne

Dobre warunki pracy w zawodach związanych z Zalewem Wiślanym dla mieszkańców gmin południowego brzegu

- modernizacja części hydrotechnicznej przystani rybackich oraz rozbudowa ich zaplecza serwisowego dla poprawy warunków pracy rybaków
- rozwój lądowego zaplecza usługowego, obejmującego zarówno infrastrukturę hotelową i gastronomiczną, kempingi i pola karawaningowe, a także szeroki wachlarz usług kulturalnych, historycznych i krajoznawczych
- stworzenie warunków dla lokalizacji w regionie działalności gospodarczej, opartej o zasoby wodne
- poszerzenie oferty żeglugowych połączeń pasażerskich dla obsługi ruchu turystycznego w regionie (Tolkmicko, Frombork, Nowa Pasłęka)

Zrównoważony transport aktywizujący rozwój gospodarki regionu południowego brzegu Zalewu Wiślanego

- aktywizacja transportu morskiego jako zaplecza dla aktywności produkcyjnej w regionie (Tolkmicko, Frombork)
- uruchomienie sezonowych połączeń promowych, jako alternatywnej drogi na Mierzeję Wiślaną (Tolkmicko)
- rozwój transgranicznego, pasażerskiego ruchu turystycznego z portu we Fromborku, utworzenie punktu odpraw w Nowej Pasłęce
- przywrócenie przewozów w ramach Kolei Nadzalewowej, jako komplementarnej usługi dla sektora turystyki i produkcji
- otwarcie Zalewu Wiślanego na żeglugę bałtycką - kanał przez Mierzeję Wiślaną
- połączenie portów i przystani morskich drogami wzdłuż Zalewu Wiślanego z wykorzystaniem ich jako ciągów pieszo-rowerowych

Rysunek 74. Uniwersalne priorytety oraz cele rozwojowe dla portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego

Porty i przystanie powinny również wspierać rozwój aktywności produkcyjno-usługowej w regionie, co szczególnie odnosi się do takich lokalizacji, jak: Tolkmicko, Frombork, Suchacz czy Pasłęka. Z jednej strony aktywność ta powinna stanowić kontynuację już realizowanych działań (np.

MasFrost w Tolkmicku, zakłady rybackie w Suchaczu i Pasłęce), z drugiej uatrakcyjnić tereny przybrzeżne dla lokalizacji nowych działalności. Wszelkiego rodzaju aktywność produkcyjna wymagająca transportu wodnego, jako środka zaopatrzenia lub dystrybucji (np. stocznie jachtowe, produkcja prefabrykatów betonowych czy konstrukcji stalowych, zakłady przetwórstwa produktów spożywczych), mogłaby być realizowana z powodzeniem we wskazanych lokalizacjach.

Ostatnią ze wskazanych funkcji jest funkcja transportowa, która realizowana będzie głównie w porcie w Tolkmicku i Fromborku, ale również w Nowej Pasłęce. W pierwszym przypadku podstawowym układem transportowym będzie połączenie wodne pomiędzy Tolkmickiem a Krynica Morską oraz ewentualnie Elblągiem. Dotyczy to głównie sezonowych przewozów pasażerskich o charakterze komunikacyjnym oraz krajoznawczym. Docelowo port w Tolkmicku powinien również zaoferować połączenie promowe pasażersko-samochodowe do Krynicy Morskiej, a po wybudowaniu kanału przez Mierzeję Wiślaną również w kierunku Półwyspu Helskiego. W ten sposób ułatwiony zostałby dostęp do Mierzei Wiślanej, szczególnie podczas spiętrzeń ruchu na drogach dojazdowych. Drugim ważnym obszarem aktywności transportowej jest realizowane połączenie z Fromborka do rosyjskich portów. Dalsza aktywizacja tejże działalności, wynikająca zarówno z poprawy jakości obsługi na terminalu we Fromborku, jak też z intensyfikacji ruchu turystycznego w regionie powinna generować dodatkową wartość. Pośrednio funkcja transportowa będzie również realizowana w ramach rejsów krajoznawczych, oferowanych z portów we Fromborku i Tolkmicku. W przypadku portu w Nowej Pasłęce głównym kierunkiem powiązań powinny być rejsy do Piask. Jednocześnie połączenie to mogłoby być wydłużone do Braniewa, tworząc ciekawą alternatywę komunikacyjną, zarówno z Nową Pasłęką, jak i Mierzeją. Tym samym mieszkańcy Braniewa, a także przyjezdni, mieliby możliwość szybkiego dostania się do plaż bałtyckich (z pominięciem uciążliwej podróży lądowej).

Wskazane, poszczególne cele rozwojowe, dotyczyć będą konkretnych lokalizacji, w których rozpatrywać można realizację wybranych funkcji portowych (Tabela 13). Przedstawione zestawienie potwierdza dominację funkcji turystycznej, a także ograniczone możliwości rozwoju pozostałych obszarów aktywności. Co istotne, wskazany układ należy jednocześnie poddać weryfikacji, zarówno z punktu widzenia wymogów środowiskowych, jak i optymalizacji przestrzennej.

W rezultacie badań prowadzonych w ramach *prognozy oddziaływania na środowisko* niniejszej Strategii, część proponowanych lokalizacji rozwoju funkcji transportu i turystyki wodnej (morskiej) jest konfliktowa z punktu widzenia zgodności z zakazami i ograniczeniami wynikającymi bezpośrednio z istniejących form ochrony przyrody (rezerwat przyrody „Zatoka Elbląska”, obszar Natura 2000 „Zalew Wiślany” PLB280010).

Tabela 13. Pożądaný układ funkcjonalny portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego

		Pożądané funkcje portowe i okołoportowe			
		Transportowa	Turystyczno-sportowa	Rybacka	Przemysłowa
1	Kamienica Elbląska		tak	tak	
2	Kupta		tak		
3	Nadbrzeże		tak		
4	Bogdaniec		tak		
5	Suchacz		tak	tak	tak
6	Suchacz II		tak	tak	
7	Cegielnia		tak		
8	Pęklewo	tak	tak		tak
9	Kadyny		tak		
10	Tolkmicko	tak	tak	tak	tak
11	Święty Kamień		tak		
12	Frombork	tak	tak	tak	tak
13	Nowa Pasłęka	tak	tak	tak	tak

Powyższe ustalenia działań strategicznych należy więc realizować poprzez takie działania inwestycyjne i inne, których zarówno rodzaj, skala, jak i sposób wdrożenia będą uwzględniały zakazy i inne uwarunkowania związane z ochroną przyrody i ochroną środowiska. Jednocześnie każde przedsięwzięcie związane z realizacją niniejszej Strategii, jeśli nie będzie podlegało ocenie oddziaływania na środowisko z uwagi na kwalifikację rodzajową jako przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, powinno podlegać analizie pod kątem zasadności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, o której mowa w art. 96 i kolejnych ustawach z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Rozwój każdej z rozpatrywanych inwestycji (port/przystań) wpłynie więc potencjalnie na stan ochrony siedlisk gatunków ptaków, mających znaczenie dla Wspólnoty i będących przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Zalew Wiślaný PLB280010. Z tego też względu należy przyjąć następujące ograniczenia dla ich rozwoju, tj.:

- dążyć do wzmocnienia funkcji turystyki i transportu w obrębie istniejących, zagospodarowanych przystani i portów, szczególnie: Suchacz, Kadyny, Tolkmicko, Frombork, Nowa Pasłęka,
- skoncentrować działania rozwojowe na utrzymaniu dotychczasowego zakresu działalności w ramach funkcji rybackich i turystyczno-sportowych, co odnosi się do lokalizacji: Nadbrzeże, Suchacz II, Cegielnia, Kamienica Elbląska,
- odłożyć w czasie i aktywnie poszukiwać inwestora strategicznego dla rozwoju potencjalnych przystani w miejscach występujących konfliktów środowiskowych, tj. Kupta, Pęklewo, Bogdaniec, Święty Kamień.

Drugim ważnym kryterium, jest spójność przestrzenno-funkcjonalna układu portów i przystani, w której unikać należy dublowania się funkcji w pobliskich lokalizacjach. Jest to szczególnie ważne w przypadku lokalizacji o niskim poziomie zagospodarowania, co związane jest z koniecznością przeznaczenia znacznych funduszy na rewitalizację przystani morskich (m.in. budowa

infrastruktury hydrotechnicznej, pogłębianie, budowa zaplecza usługowego, budowa dróg dojazdowych). Przyjmując konieczność efektywnego wydatkowania publicznych środków finansowych, niepożądanym wydaje się budowanie (niemalże od podstaw) przystani spełniających podobne funkcje w bardzo bliskiej odległości od lokalizacji już istniejących. Dotyczy to takich lokalizacji, jak: Kupta (Nadbrzeże), Bogdaniec (Suchacz II) czy Pęklewo (Suchacz-Cegielnia). Z tej perspektywy, zasadną wydaje się zaś budowa przystani w Świętym Kamieniu, bowiem brak jest punktu postępu pomiędzy Tolkmickiem, a Fromborkiem.

W efekcie wystąpienia określonych ograniczeń związanych z możliwościami rozwojowymi portów i przystani morskich na południowym brzegu Zalewu Wiślanego, wskazać można na docelowy układ funkcjonalny (Tabela 14).

Tabela 14. Docelowy układ funkcjonalny portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego, uwzględniający ograniczenia środowiskowe

		Docelowe funkcje portowe i okołoportowe			
		Transportowa	Turystyczno-sportowa	Rybacka	Przemysłowa
1	Kamienica Elbląska	brak	Ograniczona, restrykcje środowiskowe	Utrzymanie istniejącego potencjału, poprawa jakościowa	brak
2	Kupta	brak	Istotne ograniczenia środowiskowe, wysokie nakłady inwestycyjne	brak	brak
3	Nadbrzeże	brak	Utrzymanie istniejącego stanu, poprawa jakościowa zaplecza	brak	brak
4	Bogdaniec	brak	Istotne ograniczenia środowiskowe, wysokie nakłady inwestycyjne	brak	brak
5	Suchacz	brak	Działania rozwojowe, poprawa jakości zaplecza	Działania rozwojowe	W ograniczonym zakresie, powiązana z działalnością rybacką i turystyczną
6	Suchacz II	brak	Utrzymanie istniejącego stanu, poprawa jakości zaplecza	Utrzymanie istniejącego stanu	brak
7	Cegielnia	brak	Działania rozwojowe	brak	brak
8	Pęklewo	tak	Istotne ograniczenia środowiskowe, wysokie nakłady inwestycyjne	brak	brak
9	Kadyny	brak	Intensywne działania rozwojowe, poprawa jakości	brak	brak



Docelowe funkcje portowe i okołoportowe					
infrastruktury i zaplecza					
10	Tolkicko	Intensywne działania rozwojowe (pasażerski i w perspektywie towarowy)	Intensywne działania rozwojowe, rozbudowa potencjału cumowniczego	Działania rozwojowe	Działania rozwojowe na poszerzonym obszarze portu
11	Święty Kamień	brak	Istotne ograniczenia środowiskowe	brak	brak
12	Frombork	Intensywne działania rozwojowe (pasażerska)	Intensywne działania rozwojowe, rozwój infrastruktury i zaplecza	Działania rozwojowe	brak
13	Nowa Paślęka	Działania rozwojowe (pasażerskie)	Działania rozwojowe, rozwój infrastruktury i zaplecza	Intensywne działania rozwojowe	W ograniczonym zakresie – port rybacki

## 4.2. Scenariusz rozwojowy uwzględniający budowę kanału przez Mierzeję Wiślaną

Zalew Wiślany zaliczany do morskich wód wewnętrznych leży w granicach dwóch państw, Polski i Rosji, a łączy się z Zatoką Gdańską (Bałtykiem) dwiema drogami. Pierwszą opcją jest połączenie drogą wodną śródlądową - rzeką Szkarpawą - o bardzo niskich parametrach nawigacyjnych, spełniającą wymogi jedynie dla dróg klasy I oraz drogą morską poprzez Cieśninę Pilawską. Cieśnina Pilawska położona jest na terenie Federacji Rosyjskiej, co ogranicza możliwości swobodnej żeglugi (uzależnienie od decyzji politycznych). Inwestycją szczególnie ważną dla rozwoju portów i przystani Zalewu Wiślanego jest więc planowana budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną, który umożliwi bezpośrednie wejście jednostkom pływającym na akwen.

Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną jest od wielu lat przedmiotem rozważań, sporów, a także tematem ekspertyz i opracowań badawczo-naukowych. Idea budowy przedstawiona została po raz pierwszy w listopadzie 1945 roku w ekspertyzie naukowej prof. S. Leszczyckiego. Profesor Leszczycki pisał m.in. „Przecięcie Mierzei Wiślanej [granica] koło Neukrug (Nowej Karczmy) zmusza Polskę do budowania bardziej kosztownego i trudnego przekopu przez mierzeję dla otwarcia portu w Ełblągu”<sup>56</sup>.

W połowie lat 90. w Instytucie Morskim w Gdańsku opracowano koncepcję bezpośredniego połączenia kanałem Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską. Odnosząc się do działań w ostatnich latach wskazać należy na 2007 rok<sup>57</sup>, kiedy to przygotowano szereg dokumentów koncepcyjnych,

<sup>56</sup> T. Palmowski, *Problemy żeglugi na Zalewie Wiślanym*, PRACE KOMISJI GEOGRAFII KOMUNIKACJI PTG 2007, t. XIII, s. 137-151.

<sup>57</sup> Działania te były efektem podjęcia przez Radę Ministrów w dniu 13 listopada 2007 roku uchwały ustanawiającej Program Wieloletni na lata 2008-2013 pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

zarówno o charakterze technicznym, organizacyjnym, jak i środowiskowym, związanych z realizacją inwestycji. Przygotowane zostało również studium wykonalności zatytułowane „Budowa Kanału Żeglugowego przez Mierzę Wiślaną”. Dokument ten zaktualizowano w 2013 roku, znacząco zwiększając jego zakres. Za cel realizacji programu przyjęto chęć zwiększenia możliwości rozwoju regionów wschodniej i północno-wschodniej części Polski, które korzystać będą z otwarcia Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie. Wskazuje się także, że głównym beneficjentem w regionie ma być port w Elblągu, a także inne porty Zalewu. Realizacja przedsięwzięcia powinna oddziaływać więc na sektor transportu morskiego, rozwój sektora przemysłu i logistyki, sektora usług turystycznych i około turystycznych, aktywizować rynek pracy, a także generować efekty synergiczne z innymi programami (m.in. Pętla Żuławska, Program Ochrony Przeciwpowodziowej Żuław).

Podstawowym założeniem eksploatacyjnym budowy kanału jest umożliwienie wpływania do portu w Elblągu jednostek o parametrach: 200 m długości; 20 m szerokości oraz 4 m zanurzenia. Aby osiągnąć taki cel konieczną jest realizacja następujących elementów:

- budowa kanału żeglugowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. śluza, mosty zwodzone, nabrzeża cumownicze),
- budowa toru wodnego od ujścia Zatoki Elbląskiej do nowego kanału,
- pogłębienie kotwiczowiska na Zalewie Wiślanym (okolice Osłonki),
- pogłębienie torów wodnych na rzece Elbląg,
- regulacja rzeki Elbląg.

Kluczową decyzją związaną z realizacją projektu jest lokalizacja kanału, bowiem analizowanych jest kilka wariantów, w tym<sup>58</sup>:

- Wariant I Skowronki,
- Wariant II Nowy Świat,
- Wariant III Przebrno,
- Wariant IV Piaski.

Zgodnie z wynikami uzyskanymi w badaniu, spośród analizowanych lokalizacji dla realizacji Programu, najkorzystniejszą pod względem społeczno-ekonomicznym jest lokalizacja w Nowym Świecie. W efekcie realizacji inwestycji uzyskanych będzie szereg pozytywnych rezultatów, których część zaprezentowano w tabeli 15.

Jednym z obszarów analizowanym w Studium był sektor turystyki, dla którego program powinien być ważnym czynnikiem aktywizującym. Ocenia się bowiem, że budowa drogi wodnej umożliwi dostęp większej liczbie turystów do Zalewu Wiślanego oraz do miejscowości nad nim położonych (poprawa dostępu od strony wody). Jednocześnie będzie on stanowić dodatkową atrakcję turystyczną przyciągającą ruch turystyczny występujący w regionie Zalewu (obsługa turystów przyjeżdżających drogą lądową).

---

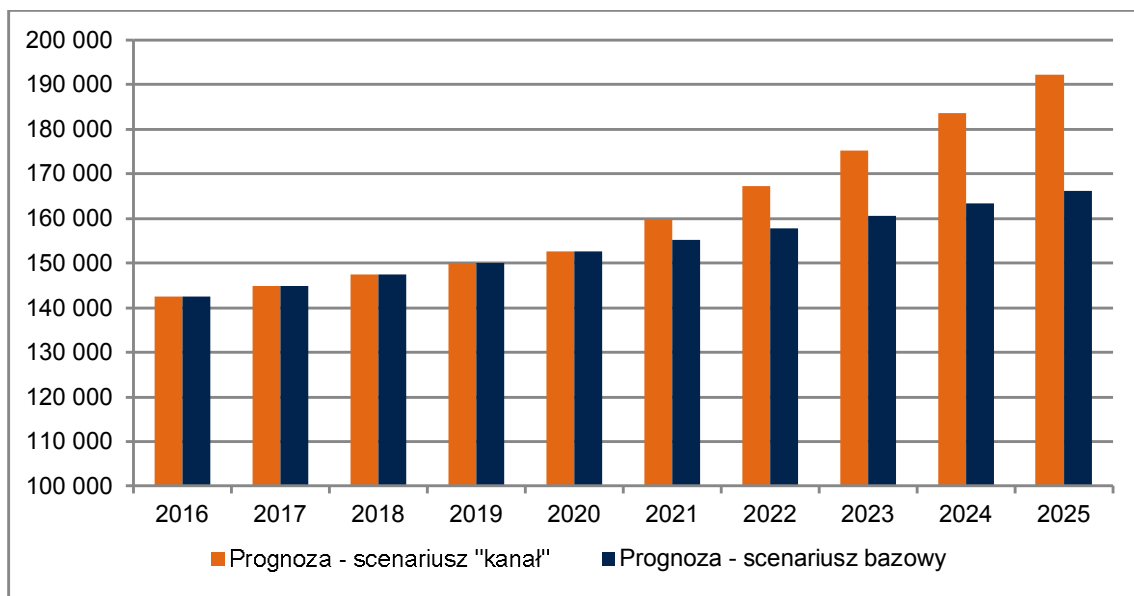
<sup>58</sup> „Aktualizacja Studium Wykonalności oraz wykonanie testu IROPI dla Programu Wieloletniego ‘Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską’”. Praca zbiorowa pod redakcją M. Behnke, Gdynia 06.2013.

Tabela 15. Wybrane skutki realizacji programu budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną – lokalizacja Nowy Świat (lata 2021-2040)

Skutek	J.m.	Liczba
Przyrost liczby turystów w regionie Zalewu Wiślanego	tys. osób	756
Przyrost przychodów w sektorze turystyki	mln zł	10 748,73
Przyrost inwestycji w sektorze usług około turystycznych (baza noclegowa i gastronomia)	mln zł	345,65
Nowe miejsca noclegowe	szt.	6 545
Nowe miejsca gastronomiczne	szt.	5 236
Nowe miejsca pracy – sektor transportu	osób	269
Nowe miejsca pracy – sektor logistyczny	osób	510
Nowe miejsca pracy – sektor przemysłu	osób	32
Nowe miejsca pracy – sektor turystyczny	osób	1380

Źródło: „Aktualizacja Studium Wykonalności oraz wykonanie testu IROPI dla Programu Wieloletniego ‘Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską’”. Praca zbiorowa pod redakcją M. Behnke, Gdynia 06.2013. Tom II, s. 14-15.

Łączny efekt dla sektora turystycznego – przyrost liczby turystów w perspektywie do 2040 roku – oszacowano na +3% rocznie. Odnosząc to do prognozy rozwoju ruchu turystycznego w portach i przystaniach Pętli Żuławskiej, wskazać można na przyspieszony wzrost aktywności turystycznej od 2021 roku (Rysunek 75).



Rysunek 75. Prognoza rozwoju ruchu turystycznego (liczba osobo-dób w sezonie) w wariancie bazowym oraz z budową kanału przez Mierzeję Wiślaną

Wymiernymi efektami dla gmin zlokalizowanych w rejonie Zalewu będą tutaj również: wzrost wydatków dziennych turystów, zwiększenie dochodów podatkowych, a także szereg tzw. efektów wzbudzonych.

Z ekonomicznego punktu widzenia korzyści ze zbudowania kanału może odnieść również Obwód Kaliningradzki. Każda inwestycja zwiększająca dostępność do tego zamkniętego akwenu jest korzystna dla wszystkich. Straci swój restrykcyjny sens zakaz żeglugi przez rosyjską część zalewu.

Budowa kanału to nie tylko stworzenie nowego szlaku transportowego, lecz także istotny czynnik aktywizacji gospodarczej gmin nadzalewowych. Zapewni integrację przestrzenną Zatoki Gdańskiej z Zalewem Wiślanym. Powstaną nowe możliwości rozwoju turystyki i rekreacji morskiej. Dotyczy to zarówno pasażerskiej żeglugi turystycznej, w relacji do i z Gdańską oraz Gdyni, jak i żeglarstwa. Pozwoli lepiej wykorzystać istniejące nad Zalewem przystanie żeglarskie i stanie się impulsem do powstawania nowych<sup>59</sup>.

Wymiernym efektem realizacji przedsięwzięcia dla niniejszej Strategii może być zwiększenie tempa rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, wynikający z poprawy dostępności do portu w Elblągu, co jednocześnie budzi wątpliwości odnośnie dystrybucji tego efektu wzdłuż południowego brzegu Zalewu Wiślanego. Budowa kanału przez Mierzeję, a następnie systematycznie realizowane prace pogłębiarskie na dojściu do Elbląga staną się głównym zadaniem administracji morskiej realizowanym na akwenie. W rezultacie tor wodny na Zalewie stanie się zbędny dla prowadzenia żeglugi towarowej (wymagającej większych głębokości), co skutkować może ograniczeniem zakresu prac utrzymaniowych na torze wodnym. Tym samym pozostałe porty, w tym głównie Tolkmicko i Frombork, mogą być zmarginalizowane, a ich rozwój w kierunku funkcji transportowej utrudniony.

---

<sup>59</sup> K. Luks., *Otworzyć zalew na Europę*, Namiary na Morze i Handel, nr 23/2006.

## 5. Zadania rozwojowe dla realizacji strategii

### 5.1. Działania prawne i regulacyjne

Podstawowym aspektem prawnym, związanym z funkcjonowaniem i rozwojem małych portów i przystani morskich jest ich kategoryzacja. Funkcjonowanie tego typu obiektów w Polsce regulowane jest bowiem Ustawą o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 roku (z późniejszymi zmianami). Ustawa zasadniczo odnosi się do tzw. portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, co bezpośrednio dotyczy portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Pozostałym ośrodkom portowym i przystaniom morskim poświęcono dwa artykuły Ustawy. W art. 23-25 uregulowane więc zostały jedynie zasadnicze kwestie, związane z działalnością tzw. „innymi portami i przystaniami morskimi”. Można więc wskazać, że pojęcie „małego portu” nie posiada umocowania normatywnego, a powinno być raczej odnoszone do zakresu i rozmiarów działalności realizowanej w tego typu obiekcie. Z uwagi na ten fakt, dla jasnego określenia różnic pomiędzy małymi portami a przystaniami, przyjęć należy za art. 45 Ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. 1991, Nr. 32, poz. 131), następujące charakterystyki tego typu obiektów:

- mały port (port morski) – wielofunkcyjna struktura gospodarczo–przestrzenna, posiadająca znaczenie regionalne oraz lokalne, powołana (określenie granic portu) na mocy decyzji właściwego ministra do spraw gospodarki morskiej.
- przystań morska – mała, jednofunkcyjna struktura gospodarcza, powołana decyzją dyrektora właściwego urzędu morskiego.

Uwzględniając wszystkie analizowane w niniejszej Strategii lokalizacje wskazać można, że w przypadku trzech utworzony został port morski, pięć stanowią przystanie morskie, jedna jest przystanią rybacką, natomiast w odniesieniu do pozostałych brak jest takich decyzji (Tabela 16). Obiekty nie posiadające formalnego statusu stanowią więc element pasa nadbrzeżnego (technicznego), co oznacza że wszelkie działania związane z uzyskiwaniem pozwoleń wodnoprawnych, decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzji o pozwoleniu na budowę oraz decyzji w sprawie zmian w zalesianiu, zadrzewianiu, tworzeniu obwodów łowieckich, a także projektów studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i planów zagospodarowania

przestrzennego województwa, dotyczące pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani, wymagają uzgodnienia z dyrektorem właściwego urzędu morskiego (niezależnie od struktury własności terenu).

Szczególnie istotnym ograniczeniem wynikającym z braku statusu przystani jest ograniczona możliwość realizowania działań inwestycyjnych przez właścicieli terenów zaliczanych do pasa technicznego. Tym samym zmniejsza się potencjał dla rozwoju funkcji rybackich i turystycznych w poszczególnych lokalizacjach. Przyszły rozwój poszczególnych obiektów wymagałby uzyskania takiego statusu. W rezultacie, możliwym byłoby całoroczne zagospodarowanie terenów przystani, co znacząco poprawiłoby efektywność inwestycji realizowanych na tych terenach, a w efekcie zachęcało właścicieli do dalszego rozwoju oferty turystycznej, transportowej lub przemysłowej. Z drugiej strony, utworzenie przystani narzuca na administrację morską szereg obowiązków (m.in. utrzymanie torów wodnych), co przekłada się na określone obciążenia finansowe.

Tabela 16. Dokumenty ustanawiające analizowane porty i przystanie morskie

Nr.	Port/przystań	Dokument
1	Kamienica Elbląska	Zarządzenie Nr 3 Naczelnego Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 23 września 1991 r. w sprawie ustalenia granic lądowych dla morskich przystani rybackich położonych w obrębie pasa technicznego zarządzanego przez Urząd Morski w Gdyni
2	Kupta	Brak – Wniosek o utworzenie przystani Kupta złożony do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
3	Nadbrzeże	Zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 marca 2015 r w sprawie określenia granicy przystani morskiej Nadbrzeże od strony lądu i wody
4	Bogdaniec	Brak
5	Suchacz	Zarządzenie Nr 8 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 18 kwietnia 2004 r. w sprawie określenia granicy lądowej dla morskiej przystani w Suchaczu
6	Suchacz II	Brak – Wniosek o utworzenie przystani złożony do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
7	Cegielnia	Zarządzenie Nr 8 Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 6 lipca 2015 roku w sprawie określenia granicy przystani morskiej Cegielnia w Suchaczu od strony lądu
8	Pęklewo	Wniosek o utworzenie nowej przystani morskiej w miejscowości Pęklewo z dnia 19 maja 2015 roku
9	Kadyny	Zarządzenie Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 lutego 2015 r. w sprawie określenia granicy morskiej przystani Kadyny od strony lądu i wody
10	Tolkmicko	Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 1 czerwca 2016 r w sprawie granicy portu morskiego w Tolkmicku
11	Święty Kamień	Brak
12	Frombork	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 kwietnia 2011 r w sprawie granicy portu morskiego we Fromborku od strony lądu
13	Pasłęka	Rozporządzenie Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 7 maja 1959 r. w sprawie ustalenia granicy terytorialnej portu rybackiego w Pasłęce

Drugim ważnym zagadnieniem natury prawnej jest sposób zarządzania małymi portami i przystaniami morskimi. Kwestia ta jest regulowana Ustawą o portach i przystaniach morskich w art. 23-25. W artykułach ograniczono się jednak wyłącznie do ramowych zagadnień ustrojowych, co miało na celu pozostawienie gminom – których grunty portów i przystani stanowią składnik mienia komunalnego – swobody w kształtowaniu formy prawno-organizacyjnej tych portów i przystani.

Przepis art. 23 ust. 1 upoważnia gminę do zadecydowania o formie prawno-organizacyjnej zarządzania w tego typu portach. Forma prawno-organizacyjna zarządzania ma być przy tym rozumiana dosyć szeroko, tj. jako możliwość:

- sprawowania zarządu przez utworzone w tym celu spółki prawa handlowego,
- powierzenia sprawowania zarządu nad tymi portami i przystaniami, na podstawie stosunku umownego, istniejącym już podmiotom – osobom fizycznym, prawnym lub ułomnym osobom prawnym.

W praktyce powszechnie wykorzystywanym rozwiązaniem w odniesieniu do małych portów jest tworzenie w tym celu spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z większościowym udziałem gmin (m.in. Elbląg, Ustka, Kołobrzeg, Hel). Można również wskazać na przypadki, kiedy zarząd nad portem, w ramach stosunku umownego, sprawuje przedsiębiorstwo (np. Władysławowo – Szkułner sp. z o.o.) lub sprawowany jest on przez zakład budżetowy gminy (np. Jastarnia).

Brak powołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią będzie natomiast skutkowało realizacją zadań zarządzających przez organy wskazane w przepisie art. 25 ust. 1 pkt 1 i pkt. 2 Ustawy, tj. dyrektora właściwego urzędu morskiego lub gminę.

Spornymi kwestiami, na które warto zwrócić uwagę w odniesieniu do Ustawy, dotyczącymi funkcjonowania małych portów i przystani morskich są następujące elementy<sup>60</sup>:

- Trwałość decyzji gminy co do formy prawno-organizacyjnej oraz relacji pomiędzy gminą a podmiotem (osobą) sprawującym zarząd, bowiem Ustawa mówi o „decydowaniu” co uznać można za rozciągnięcie w czasie procesu, a jednocześnie jako ciąg działań kontrolnych nad sposobem zarządzania (brak jest przeszkód proceduralnych, ażeby gmina dokonała zmiany formy prawno-organizacyjnej zarządzania, bądź dokonała zmiany podmiotu faktycznie realizującego zadania zarządcze).
- Przestrzennego zakresu kompetencji gminy, bowiem upoważnia gminę do decydowania o formie zarządzania jedynie w przypadku, gdy porty i przystanie morskie leżą na nieruchomości stanowiącej mienie komunalne, co zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym<sup>61</sup> oznacza może własność i inne prawa majątkowe (m.in. wieczyste użytkowanie, użytkowanie, służebności, hipoteka i inne ograniczone prawa na rzeczy) należące do poszczególnych gmin i ich związków oraz mienie innych gminnych osób prawnych, w tym przedsiębiorstw. W efekcie można by interpretować to szeroko i przyjąć, że o formie zarządzania będzie decydować gmina nawet gdy nieruchomości stanowiąc będą własność osoby trzeciej, a będą jedynie obciążone na rzecz gminy np. hipoteką lub wąsko (co jest praktykowane), że nieruchomości stanowiące gminny zasób nieruchomości to te, które stanowią przedmiot własności gminy i

<sup>60</sup> R. Czyżyk, M. Borowski, M. Czernis, *O portach mniejszych od podstawowych dla gospodarki narodowej*, <http://www.gospodarkamorska.pl/Administracja.Prawo/o-portach-mniejszych-od-podstawowych-dla-gospodarki-narodowej.html> (28.10.2016).

<sup>61</sup> Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym.

nie zostały oddane w użytkowanie wieczyste oraz nieruchomości będące przedmiotem użytkowania wieczystego gminy. Jednocześnie uwzględnić należy fakt, że możliwość decydowania o formie zarządzania nie odnosi się do „całego portu” rozumianego jako zespół akwenów i gruntów oraz związaną z nimi infrastrukturę portową, położonych w granicach portu lub przystani morskiej, a jedynie do tych składników majątkowych które rzeczywiście stanowią składnik mienia komunalnego (wyłączając własność innych niż gmina osób fizycznych i prawnych, albo pozostają w użytkowaniu wieczystym tych osób na podstawie umowy ze Skarbem Państwa).

- Zakres przedmiotu działalności podmiotu realizującego kompetencję zarządzania małym portem lub przystanią morską, bowiem z jednej strony został on określony w Ustawie<sup>62</sup> (art. 7), z drugiej wskazano w niej na tzw. odpowiednie stosowanie. Kluczową kwestią jest w tym wypadku możliwość prowadzenia przez podmiot zarządzający innej działalności gospodarczej (usługi na rzecz ładunku lub środków transportu) niż ta określona w przytoczonym artykule. Uznać bowiem można, że w przypadku małych portów i przystani morskich przesłanka rynkowa (unikanie monopolizacji oraz zachowanie wysokiej jakości usług w portach) przyświecająca tejże regulacji nie jest aż tak istotna (choćby z tytułu wielkości portów, gdzie trudno jest funkcjonować wielu podmiotom, czy też rozmiarów aktywności gospodarczej, która przeważnie ma bardzo ograniczony charakter). Jednocześnie dosłowne stosowanie prawa wskazywałoby jednak na taki zakaz, bo niewątpliwie byłoby niekorzystne z punktu widzenia małych portów i przystani morskich.

Opierając się na powyższym wskazać można na kilka stosowanych **modeli zarządzania małymi portami i przystaniami**, a wśród nich:

- brak formalnego zarządcy portu lub przystani, kompetencje realizowane przez dyrektora urzędu morskiego lub bezpośrednio gminę,
- powołanie zakładu budżetowego gminy dla realizacji zadań związanych z zarządzaniem portem lub przystanią,
- powołanie przez gminę podmiotu zarządzającego portem lub przystanią jako spółki prawa handlowego,
- przekazanie kompetencji związanych z zarządzaniem portem lub przystanią na podstawie stosunku umownego, osobie prawnej lub ułomnej osobie prawnej,
- przekazanie kompetencji związanych z zarządzaniem portem lub przystanią na podstawie stosunku umownego, osobie fizycznej (np. w ramach kontraktu menadżerskiego).

Wybór jednego ze wskazanych modeli determinowany będzie głównie indywidualną charakterystyką poszczególnych lokalizacji, co odnosić się będzie głównie do takich kwestii, jak: struktura własnościowa gruntów występujących w granicach portów (w kompetencji zarządzającego może pozostać jedynie część infrastruktury portowej), zakres funkcjonalny aktywności portu lub przystani morskiej, możliwości inwestycyjne występujące po stronie gminy oraz podmiotu/osoby

---

<sup>62</sup> Zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej, pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej i zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania.



zarządzającej portem lub przystanią morską, czy też zaszczości historyczne związane z działalnością określonych ośrodków portowych.

Podkreślić należy, że główną kompetencją zarządzającego będzie pobieranie opłat za korzystanie z portu oraz ich odpowiednie przeznaczenie. Zgodnie z Ustawą, źródłami przychodów zarządzającego są:

- opłaty z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy lub innej umowy, na mocy której podmiot zarządzający oddaje w odpłatne korzystanie grunty oraz obiekty, urządzenia i instalacje portowe,
- opłaty portowe,
- przychody z usług świadczonych przez podmiot zarządzający,
- wpływy z innych tytułów.

Uzyskane przychody mogą być zaś przeznaczone na następujące cele: budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej; realizację innych zadań wynikających z przedmiotu jego działalności (jak było wskazane wyżej, przedmiot działalności może być odmiennie definiowany) oraz pokrycie jego bieżących kosztów utrzymania.

Tym samym zarządzanie portem lub przystanią morską rozpatrywać należy w odniesieniu do wiążących się z tym korzyściami, jak i obowiązkami. W tym kontekście wskazać również należy na zapis art. 23, w którym wskazuje się że „budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej”. Można więc wskazać, że w wyniku powołania zarządcy portu nastąpi podział kompetencji pomiędzy tenże podmiot, a administrację morską. W rezultacie sprawne funkcjonowanie i rozwój portów i przystani morskich wymagać będzie koordynacji działań pomiędzy stronami.

Jedną z opcji, którą należałoby rozważyć w odniesieniu do portów i przystani morskich na południowym brzegu Zalewu Wiślanego, jest utworzenie wspólnego zarządcy dla wybranych lokalizacji (no. Tolkmicko, Frombork, Nowa Pasłęka, Suchacz, Kadyny). W ten sposób możliwa byłaby:

- efektywna koordynacja działalności oraz procesów rozwojowych, w tym zwiększone możliwości pozyskiwania środków finansowych,
- zarządca taki reprezentując znacznie większy potencjał mógłby stanowić ważnego partnera, zarówno w odniesieniu do organów administracji publicznej, jak i kontrahentów i inwestorów prywatnych,
- usprawnieniu oraz ujednoczeniu podlegałaby działalność marketingowa, szczególnie w kontekście potrzeby budowy spójnej, a jednocześnie różnorodnej oferty usług turystycznych w regionie, co obejmować powinno:
  - kompleksową ofertę wypoczynku w regionie, opartą o walory Zalewu,
  - organizację skoordynowanej sieci komunikacyjnych połączeń żeglugowych dla pasażerów oraz oferowanie tzw. wspólnego biletu,
  - aktywność promocyjną poza obszarem Zalewu Wiślanego, w tym na rynkach zagranicznych (m.in. Rosja, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Szwecja, Dania, Niemcy).

## 5.2. Inwestycyjne zadania infrastrukturalne

W ramach prezentowanej wyżej diagnozy stanu rozwoju portów i przystani morskich, wskazano na zadania inwestycyjne związane z rozwojem infrastruktury portów, zarówno dostępowej (drogi, mosty), jak i hydrotechnicznej (tory podejściowe, nabrzeża). W tabeli 17 zadania te zostały zebrane łącznie i zaprezentowane.

Tabela 17. Zadania inwestycyjne dotyczące infrastruktury dostępowej oraz portowej

		Dostępowa drogowa	Infrastruktura hydrotechniczna
1	Kamienica El-błaska	Modernizacja drogi dojazdowej wraz z przejazdem kolejowym oraz budowa traktu jezdnego Kamionek Wielki-Kadyny	Realizacja projektu modernizacji nabrzeży – projekt UMGdy
2	Kupta	Brak dostępu, utworzenie oraz budowa drogi dojazdowej z placem manewrowym oraz budowa traktu jezdnego Kamionek Wielki-Kadyny	Brak – konieczna pełna rewitalizacja infrastruktury hydrotechnicznej przystani
3	Nadbrzeże	Dogodny dostęp, budowa traktu jezdnego Kamionek Wielki-Kadyny	Poprawa warunków nawigacyjnych (głębokość) oraz rozbudowa zaplecza cumowniczego
4	Bogdaniec	Dogodny dostęp, ewentualne utwardzenie drogi dojazdowej oraz budowa traktu jezdnego Kamionek Wielki-Kadyny	Brak – niezbędna pełna rewitalizacja infrastruktury hydrotechnicznej przystani
5	Suchacz	Dogodny dostęp, ewentualne utwardzenie drogi dojazdowej oraz budowa traktu jezdnego Kamionek Wielki-Kadyny	Poprawa warunków nawigacyjnych (głębokość)
6	Suchacz II	Dogodny dostęp, ewentualne utwardzenie drogi dojazdowej oraz budowa traktu jezdnego Kamionek Wielki-Kadyny	Rozwój infrastruktury cumowniczej
7	Cegielnia	Dogodny dostęp, ewentualne utwardzenie drogi dojazdowej	Brak – niezbędna pełna rewitalizacja infrastruktury hydrotechnicznej przystani
8	Pęklewo	Dogodny dostęp, ewentualne utwardzenie drogi dojazdowej oraz budowa traktu jezdnego Kamionek Wielki-Kadyny	Brak – niezbędna pełna rewitalizacja infrastruktury hydrotechnicznej przystani
9	Kadyny	Dogodny dostęp, ewentualna modernizacja drogi dojazdowej oraz budowa traktu jezdnego Kamionek Wielki-Kadyny	Znacząca poprawa warunków nawigacyjnych (rewitalizacja istniejącej infrastruktury)
10	Tolkmicko	Dogodny dostęp, rozbudowa i uporządkowanie układu drogowego oraz budowa traktu jezdnego Tolkmicko-Frombork	Stan bardzo dobry
11	Święty Kamień	Brak dostępu, utworzenie oraz budowa drogi dojazdowej z placem manewrowym oraz budowa traktu jezdnego Tolkmicko-Frombork	Brak – niezbędna pełna rewitalizacja infrastruktury hydrotechnicznej przystani
12	Frombork	Dogodny dostęp, uporządkowanie organizacji ruchu oraz budowa traktu jezdnego Tolkmicko-Frombork	Realizacja projektu modernizacji portu (UMGdy), budowa portu żeglarskiego w zachodniej części portu
13	Nowa Pasłęka	Modernizacja drogi dojazdowej (Ujście), modernizacja mostu w Nowej Pasłęce	Stan dobry, rozbudowa infrastruktury portowej (Ujście) – UM Gdy

Patrząc szerzej na infrastrukturalne wyzwania rozwojowe związane z portami i przystaniami, pamiętać należy również o dwóch istotnych projektach, mianowicie rewitalizacji Kolei Nadzalewowej oraz budowie kanału przez Mierzeję Wiślaną.

### 5.3. Rozwój zaplecza usługowego dla portów i przystani

Programowany w niniejszej Strategii rozwój portów i przystani morskich na południowym brzegu Zalewu Wiślanego wymaga równoczesnej rozbudowy odpowiedniego zaplecza usługowego. Kwestia ta odnosi się zarówno do funkcji turystycznej, rybackiej, transportowej, jak i w mniejszym stopniu przemysłowej. Uwzględniając fakt, iż tego typu działania pozostają poza podstawowym obszarem przedmiotowym Strategii, warto wskazać wybrane działania komplementarne, mające na celu wzmocnienie pozytywnych efektów jej późniejszego wdrażania.

W odniesieniu do **funkcji turystycznej i sportowej** mówić można zarówno o elementach warunkujących obsługę osób przebywających w regionie, gdzie szczególne znaczenie posiada zaplecze hotelowe oraz gastronomiczne, ale także o obiektach umożliwiających obsługę sprzętu sportowego i turystycznego (m.in. hangary, szkutnie, slipowiska).

Koncentrując uwagę na miejscach noclegowych oferowanych w analizowanym obszarze, wskazać można na 493 miejsca dostępne w 2015 roku. Negatywnym trendem jest jednak systematyczny spadek liczby miejsc noclegowych oferowanych na rynku (nie dotyczy to jedynie gminy Tolkmicko), co jednocześnie przekłada się na spadający udział w liczbie miejsc noclegowych w województwie warmińsko-mazurskim (Tabela 18). Aktywizacja poszczególnych portów i przystani będzie więc wymagać odpowiednich inwestycji w miejsca noclegowe. W tym kontekście warto jednak wskazać, że poziom wykorzystania miejsc noclegowych w badanych regionach (powiaty braniewski i elbląski) jest na relatywnie niskim poziomie, odpowiednio 16,3% i 25,5% (średnia dla województwa to 30,2% w 2015 roku). Istnieje więc określony potencjał, który powinien być aktywizowany, zwłaszcza poza sezonem wakacyjnym. Tym samym przygotowanie oferty turystycznej wydłużającej okres sezonu jest ważnym zadaniem strategicznym.

Potwierdzeniem takiej tendencji jest systematyczny wzrost średniej liczby noclegów w sezonie obsługiwanych w regionie. Przyjmując więc, że w sezonie 2014 w analizowanym obszarze miało miejsce 37,6 tys. noclegów<sup>63</sup>, można przyjąć że na miejsce przypadło 81 noclegów, co znacząco przewyższa wynik sprzed dekady (48 noclegów). Warto również dodać, że najwyższy stopień wykorzystania miejsc noclegowych notuje się w gminie w Tolkmicku (99 noclegów na jedno miejsce w 2015 roku).

Ważnym elementem kompleksowej usługi turystycznej wpisującej się w walory regionu mogłyby być także rozbudowane ośrodki żeglarskie działające zarówno na rzecz lokalnej społeczności (w tym wypadku istnieje jednak ograniczone zaplecze demograficzne), jak i przyciągające chętnych z dużych okolicznych miast (m.in. Trójmiasto, Olsztyn, Bydgoszcz, Białystok, Warszawa). Tego typu ośrodki, oprócz zaplecza socjalno-bytowego o dobrej jakości powinny dysponować szerokim wyborem sprzętu pływającego, a także możliwościami naprawy czy slipowania łodzi żaglowych i motorowych.

---

<sup>63</sup> Brak pełnych danych za 2015 rok w Banku Danych Lokalnych.

Tabela 18. Miejsca noclegowe w analizowanym regionie w latach 2006-2015 (stan na lipiec danego roku)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Warmińsko-mazurskie	38 290	38 231	38 736	38 366	37 722	37 810	39 437	40 775	39 820	40 022
Braniewo – miasto	200	202	214	184	184	206	190	185	185	176
Frombork	309	343	321	231	232	233	181	181	181	126
Frombork – miasto	309	343	321	231	232	233	181	181	181	126
Tolkmicko	80	130	120	120	120	130	175	175	100	191
Tolkmicko – miasto	0	0	0	0	0	0	15	15	10	16
Tolkmicko – ob. wiejski	80	130	120	120	120	130	160	160	90	175
<b>Łącznie:</b>	<b>589</b>	<b>675</b>	<b>655</b>	<b>535</b>	<b>536</b>	<b>569</b>	<b>546</b>	<b>541</b>	<b>466</b>	<b>493</b>
<b>Udział w województwie</b>	<b>1,5%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,5%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,2%</b>

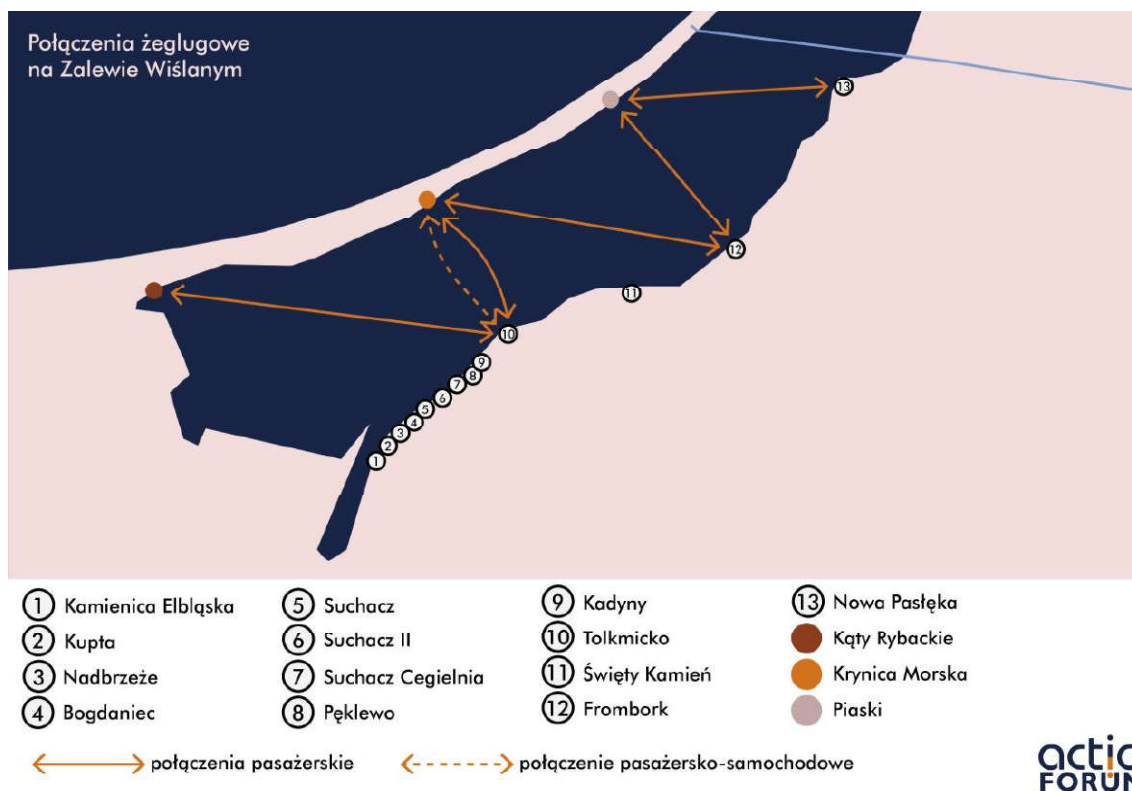
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych.

Rozwój turystyki w obszarze gmin południowego brzegu Zalewu Wiślanego wymaga również stworzenia kompleksowej oferty opartej o istniejące w danych lokalizacjach atrakcje. Turyści planujący pobyt w takich miejscowościach jak Tolkmicko, Frombork, czy Kadyny, powinni posiadać dogodny dostęp do informacji o lokalnych atrakcjach, które w praktyczny sposób będą prezentować możliwości zwiedzania czy wypoczynku. W tym celu należałoby:

- stworzyć system szlaków turystycznych wykorzystujących lokalne atrakcje historyczne i przyrodnicze, w które wplecione byłoby zaplecze gastronomiczno-hotelowe,
- przeprowadzić rewitalizację miejscowości portowych, szczególnie Tolkmicka,
- wzmocnić potencjał ważnych miejsc zwiedzania i pobytu poprzez wsparcie lokalnych przedsiębiorców oraz ludności (m.in. lepsza ekspozycja zabytków, wsparcie dla tradycyjnego rzemiosła),
- przygotować oraz przeprowadzić akcje promocyjne i informacyjne przedstawiające proponowane rozwiązania, zarówno w skali regionalnej, jak i krajowej.

Podkreślić również trzeba, że realizacja projektu kanału przez Mierzę Wiślaną wymusi znaczne zwiększenie zakresu przestrzennego działań promocyjnych, co dotyczy zarówno wymiaru krajowego (obszar całego wybrzeża Polski), jak również wyjścia poza granice. W tym przypadku rejonami docelowymi powinny być państwa bałtyckie (Litwa, Łotwa, Estonia), a także południowa Szwecja i Finlandia. Zalew Wiślany mógłby stać się ciekawą alternatywą dla żeglarstwa morskiego uprawianego we wskazanych regionach.

Drugim obszarem wymagającym działań ukierunkowanych na poprawę zaplecza portów i przystani morskich na południowym brzegu Zalewu Wiślanego jest **rybołówstwo**. W tym wypadku mówić jednak można o braku wyraźnie wydzielonych struktur przestrzennych dla tego rodzaju działalności, co jest szczególnie widoczne w porcie we Fromborku. Port bowiem służy jednocześnie rybakom, turystom oraz jednostkom żeglugi pasażerskich, co prowadzić może do konfliktów pomiędzy grupami użytkowników. Problemy tego typu powstawać mogą zarówno po stronie wody, jak i lądu (np. dojazd do miejsc cumowania). Podobne zjawiska, lecz w mniejszej skali, można zaobserwować w Tolkmicku oraz w Nowej Pasłęce.



Rysunek 76. Wodne połączenia komunikacyjne na Zalewie Wiślanym – potencjalne możliwości

W przypadku funkcji **transportowej**, co w głównej mierze odnieść należy do pasażerskiej żeglugi komunikacyjnej (południowy brzeg – Mierzeja Wiśłana) podkreślić trzeba znaczenie parkingów buforowych, które powinny być utworzone w miejscach cumowania promów, co w szczególności odnosi się do Tolkmicka, Fromborka i Nowej Pasłęki. W pierwszym przypadku tego typu obiekt mógłby zostać zlokalizowany na obszarze obecnego targowiska miejskiego, skąd turyści mogliby bezpośrednio dotrzeć do portu. We Fromborku tego typu zaplecze w praktyce istnieje (okolice dworca kolejowego), dlatego też przyjąć można obecną sytuację jako zadowalającą. Brak jest natomiast tego rodzaju zaplecza w Nowej Pasłęce, zarówno w rejonie przystani (Pętla Żuławska), jak i portu (Ujście). Uruchomienie regularnej żeglugi pasażerskiej niewątpliwie wymusiłoby tego rodzaju aktywność.

Z funkcją transportową ale odnoszącą się do przewozu ładunków związana jest funkcja **przemysłowa**. W tym kontekście szczególnie istotnym działaniem jest stworzenie oferty lokalizacyjnej dla potencjalnych inwestorów. Ewentualne tereny przeznaczone pod tego typu funkcje powinny posiadać bezpośredni dostęp do wody, która stanowić może drogę zaopatrzenia, jak i dystrybucji dla wytwarzanych tam towarów. W praktyce jedynie port w Tolkmicku posiada tego rodzaju potencjał, co związane jest z zakończonym procesem rozszerzenia granicy lądowej portu. Duże nadzieje budzi również przystań Pęklewo, jednakże niezbędne byłoby pozyskanie inwestora strategicznego dla ponownego uruchomienia funkcji przemysłowej.

#### 5.4. Przedsięwzięcia komplementarne – modernizacja Kolei Nadzalewowej, budowa traktu jezdni oraz rozwój trasy rowerowej południowego brzegu Zalewu Wiślanego (w oparciu o szlak „Green Velo”)

Bardzo ważnym zasobem istniejącym w obszarze badanych gmin południowego brzegu Zalewu Wiślanego jest linia kolejowa biegnąca wzdłuż wybrzeża, łącząca Elbląg z Braniewem. Tzw. kolej nadzalewowa (*Haffuferbahn*) budowana była w latach 1897-1899 jako element systemu kolejowego ówczesnych Prus<sup>64</sup>. Co ciekawe była to inicjatywa samorządowo-społeczna, ukierunkowana na zaspokojenie potrzeb transportowych w zakresie ruchu towarowego, co związane było z budową wielu bocznic przeładunkowych wzdłuż trasy. Linia pełniła także funkcje komunikacyjną, zarówno dla mieszkańców okolicznych miasteczek, jak i w okresie sezonowym turystów. Z drugiej strony można wskazać, że rozwój kolei obsługującej lokalny przemysł był czynnikiem ograniczającym wykorzystanie transportu morskiego jako drogi zaopatrzenia oraz dystrybucji. Przez cały okres funkcjonowania Kolei Nadzalewowej pociągi jeździły relatywnie wolno (do ok. 20 km/h), co jednak było korzystne zwłaszcza dla turystów.



Rysunek 77. Pociąg kolej nadzalewowej (Haffuferbahn)

Źródło: <http://historia-wyzynaoblaska.pl/kolej-nadzalewowa---hub.html>.

Z uwagi na ewolucję zachowań transportowych mieszkańców (otwarty dostęp do samochodów osobowych) oraz zmiany strukturalne w gospodarce (upadek państwowych zakładów przemysłowych) w latach 90 znacznie zmalała liczba pasażerów Kolei Nadzalewowej, co miało duży wpływ na rosnące problemy z utrzymaniem rentowności linii. Z drugiej strony, uznaje się również że było

<sup>64</sup> Pierwsze projekty budowy linii (z wariantem przebiegu w okolicach Milejewa) powstały w latach 40. XIX w. Te i kolejne projekty (1875, 1879, 1888, 1892) były odrzucane przez władze centralne i prowincji z powodu przewidywanej niskiej rentowności linii, natomiast lokalne władze gminne odmawiały nieodpłatnego przekazania gruntów pod budowę.  
<http://historia-wyzynaoblaska.pl/kolej-nadzalewowa---hub.html>

to celowe działanie, bowiem z rozkładu jazdy zdjęto charakteryzujące się największą frekwencją kursy pociągów.

Tabela 19. Stacje Kolei Nadzalewowej

Nazwa punktu na linii	Typ posterunku	Kilometr
Tropy	odgałęźny	0,000
Elbląg Zdrój Przystanek	p.o.	4,284
Elbląg Zdrój	stacja	4,730
Rubno Wielkie	p.o.	8,959
Jagodna	p.o.	10,969
Kamienica Elbląska	p.o.	14,075
Nadbrzeże	p.o.	15,470
Suchacz Zamek	p.o.	17,462
Pęklewo	bocznicza na szlaku	19,202
Kadyny	p.o.	20,156
Tolkmicko	p.o.	24,432
Święty Kamień	p.o.	31,312
Frombork	p.o.	36,000
Stępień	p.o.	42,402
Braniewo Brama	ładownia z p.o.	45,734
Braniewo	stacja węzłowa	48,201

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Id-12 PKP PLK.

Na początku 2006 roku trasę przemierzała tylko jedna para pociągów dziennie, co w efekcie doprowadziło do tego że w dniu 1 kwietnia 2006 roku zawieszono kursy pociągów na trasie Elbląg-Tolkmicko-Braniewo. Zamknięto stacje kolejowe i zaprzestano konserwacji peronów i torów. Szczęśliwie, zgodnie z rozporządzeniem Nr. 1 Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 31 stycznia 2007 roku, trasę nadzalewową ujęto w Planie Ochrony Parku Krajobrazowego Wysoczyzny Elbląskiej jako jeden z elementów krajobrazu naturalnego, co w praktyce uratowało linię przed całkowitym demontażem.

W 2010 roku doprowadzono do ponownego uruchomienia przewozów kolejowych na linii, co było wynikiem współpracy zawiązanej pomiędzy 9 partnerami: Urzędem Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie oraz lokalnym samorządom obszarów leżących wzdłuż przebiegu linii kolejowej. Operatorem połączenia było Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych (PTMKŻ). Co ciekawe, w 2011 roku PTKMŻ wraz z władzami samorządowymi, przewoźnikiem kolejowym spółką ARRIVA RP, armatorem statku "Monika", przewoźnikiem autobusowym "Tolko" oraz spółką PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie, zaoferowało skoordynowaną usługę przewozową w układzie "KOLEJ+STATEK+BUS" w obszarze Zalewu Wiślanego, co stanowiło powrót do przedwojennych tradycji. Cechami szczególnymi tejże usługi było wykorzystanie dynamicznego systemu sprzedaży biletów na pociąg i statek z wcześniejszą rezerwacją przez Internet, a także odprawa podróżnych w pociągu oraz punktach w Malborku, Fromborku, Krynicy Morskiej, Sztumie i Grudziądzu.



Rysunek 78. Schemat połączeń kolejowych PTMKŻ (2010 rok)

Niestety, oferta przewozowa realizowana była do 2013 roku, po czym przewozy zawieszono z uwagi na zły stan infrastruktury torowej.

W roku 2015 PKP PLK SA zwróciła się do przewoźników z pytaniem dotyczącym planów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na odcinku Kolei Nadzalewowej, jednak nie wyrazili oni zainteresowania uruchomieniem przewozów. W związku z tym w czerwcu 2015 r. zarządca linii 254 Tropy-Braniewo, PKP PLK S.A., poinformował przewoźników i organy samorządu terytorialnego o zamiarze likwidacji linii na odc. od km 6,486 do km 44,500 z uwagi na "brak pokrycia kosztów udostępnienia infrastruktury kolejowej wpływami za jej udostępnianie". Zgodnie z informacją z 2015 roku, koszty naprawy linii 254 na odcinku Elbląg Zdrój-Braniewo Brama, wymaganej dla prowadzenia przewozów, oszacowany został na 647.817,20 zł<sup>65</sup>. Rewitalizacja linii kolejowej nr 254 nie została przewidziana Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku, zatwierdzonym przez Radę Ministrów dnia 15 września 2015 roku. Według informacji ministerstwa infrastruktury i budownictwa, ruch pociągów odbywa się wyłącznie na odcinkach Tropy-Elbląg Zdrój (o długości 6,4 km) oraz Braniewo Brama-Braniewo (o długości 3,7 km). Na odcinku Elbląg Zdrój-Braniewo Brama (o długości 38 km) od kwietnia 2006 roku nie prowadzono ruchu pociągów. Od 2009 roku na tym odcinku linii uruchamiano wyłącznie pociągi turystyczne w weekendy o charakterze komercyjnym. W roku 2015 po odcinku tym nie przejechał żaden pociąg. W 2015 roku miasto Tolkmicko zakupiło drezyny w celu turystycznego wykorzystania linii 254. Nie otrzymało jednak

<sup>65</sup> Rola „Kolei Nadzalewowej” w kreowaniu wzrostu atrakcyjności subregionu Zalewu Wiślanego. Uzyskano Instytut Morski w Gdańsku 2016.



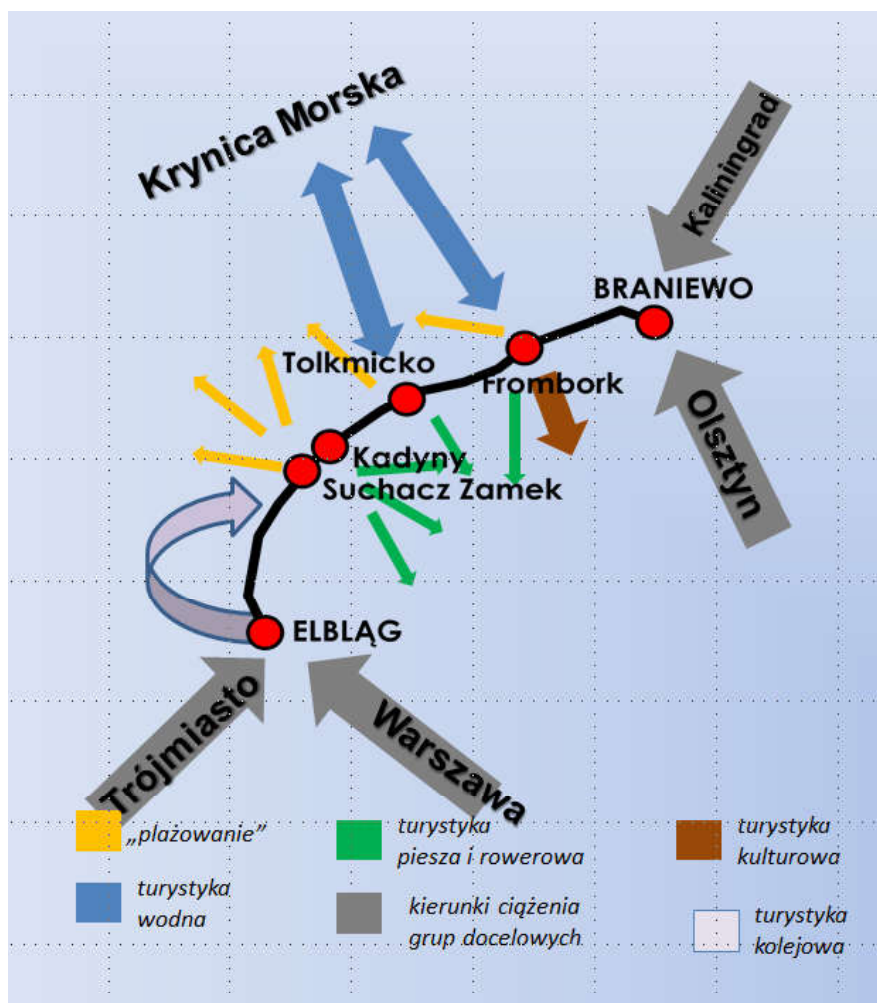
zgody od zarządzającego linią PKP PLK na prowadzenie przejazdów turystyczno-rekreacyjnych. Obecnie zainteresowanie przejęciem linii 254 wykazało Starostwo Powiatowe w Braniewie, w związku z czym dnia 6 kwietnia 2016 roku w Zakładzie Linii Kolejowych w Olsztynie odbyło się spotkanie ze starostami oraz wójtami gmin, przez które przebiega linia w celu ustalenia możliwości jej przekazania na rzecz Starostwa Powiatowego w Braniewie.

Już samo istnienie infrastruktury kolejowej linii 254 stanowi duży potencjał obszaru, choć jej utrzymanie i modernizacja wymagać będzie na pewno bardzo dużych nakładów finansowych. Może jednak w sposób bardzo znaczący przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności terenów zlokalizowanych nad Zalewem (np. poprzez łatwiejszy dostęp dla turystów, atrakcja turystyczna, zmniejszenie obciążenia ruchem samochodowym, zwłaszcza w okresie letnim, komunikacja przy codziennych dojazdach do szkoły i pracy, wywóz/przywóz ładunków).

Decyzja o odbudowie linii uzależniona będzie zapewne od zainteresowania przewoźników prowadzeniem na niej ruchu kolejowego oraz od wsparcia, jakie może w tej kwestii udzielić samorząd województwa warmińsko-mazurskiego lub strona rządowa. W odpowiedzi podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa na interpelację poselską nr 1787 w sprawie linii kolejowej nr 254 czytamy, iż: „(...) Linia nr 254 jest linią o charakterze regionalnym, nieposiadającą statusu linii o znaczeniu państwowym. Z tego względu, jedynym w pełni uzasadnionym źródłem dofinansowania modernizacji przedmiotowej linii jest Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego 2014-2020 (RPOW W-M). Władze województwa do realizacji w ramach RPOW W-M wskazały tylko projekt pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo-Braniewo”. Prowadzone pomiędzy PKP PLK SA i Urzędem Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego uzgodnienia w sprawie określenia listy priorytetowych inwestycji w regionalną infrastrukturę kolejową w ramach RPO W-M nie obejmowały linii kolejowej nr 254 i nie wskazywały na zainteresowanie władz wojewódzkich jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, przywróceniem ruchu na tej linii. Zauważyć także należy, że przyjęty przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa Warmińsko-Mazurskiego” nie uwzględnia linii kolejowej nr 254 w sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.”

W związku z koniecznością przeanalizowania poziomu wykorzystania środków z perspektywy UE 2007-2013, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa planuje aktualizację Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (KPK), przy czym ewentualne zmiany KPK muszą być zgodne z określonymi przez Ministerstwo Rozwoju celami certyfikacji środków UE oraz dokumentami zaakceptowanymi przez Komisję Europejską, w tym z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu dla perspektywy 2014-2020.

Ważnym elementem uzupełniającym niniejszą Strategię, ukierunkowaną na małe porty i przystanie morskie jest więc rewitalizacja i ponowne uruchomienie Kolei Nadzalewowej, a jednocześnie dalszy rozwój kompleksowej oferty turystycznej, dla której będzie ona stanowić trzon komunikacyjny (Rysunek 79).



Rysunek 79. Konceptcja kompleksowej oferty turystycznej opartej o Kolej Nadzalewową

Źródło: Rola „Kolei Nadzalewowej” w kreowaniu wzrostu atrakcyjności subregionu Zalewu Wiślanego. Uzyskano Instytut Morski w Gdańsku 2016.

Tego typu połączenie będzie bowiem realizować szereg postulatów związanych z transportem we współczesnej turystyce, mianowicie:

- połączenie obszaru źródłowego (rynku zbytu) z obszarem docelowym turystyki,
- zapewnianie mobilności transportowej w obrębie obszaru turystycznego,
- zapewnienie dostępności transportowej do konkretnej atrakcji turystycznej,
- zaoferowanie podróży trasą rekreacyjną, która stanowi główne doświadczenie turystyczne.

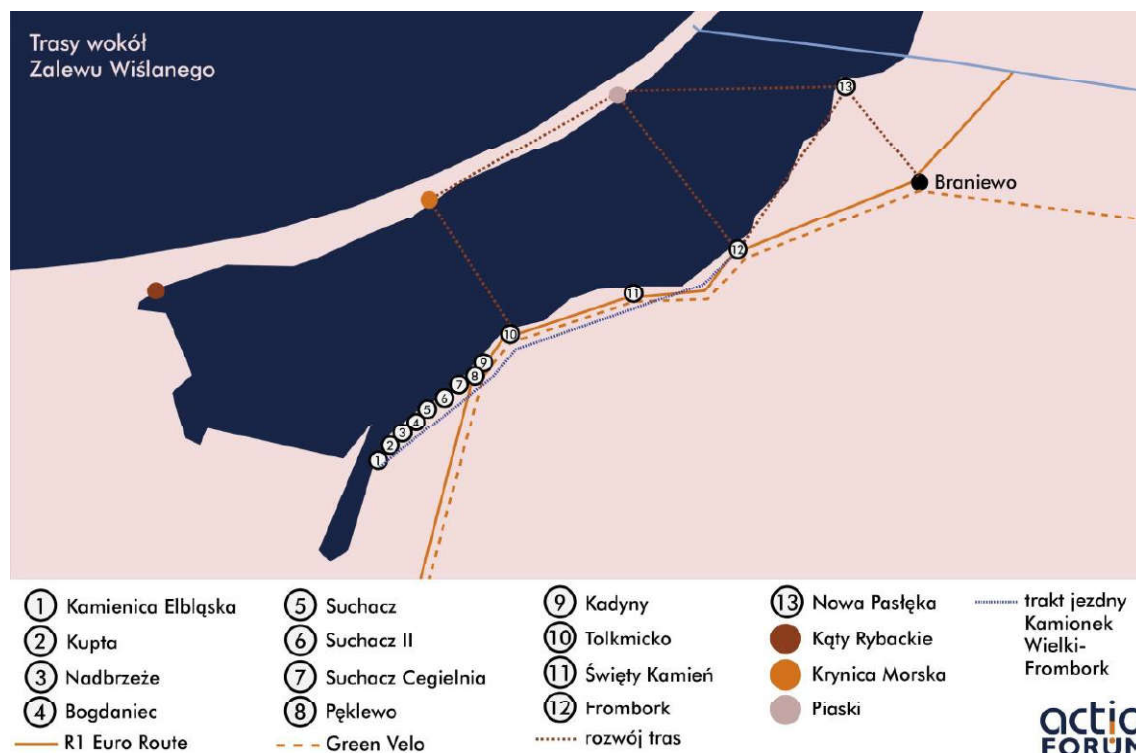
Co więcej, Kolej Nadzalewowa uznana powinna być za posiadającą duży potencjał rozwojowy, związany z unikalnym w skali europejskiej dziedzictwem technicznym kolejnictwa, a także za stosunkowo nową dziedzinę turystyki, co dodatkowo może podnosić jej atrakcyjność.

Ważnym elementem infrastrukturalnym, warunkującym spójność sieci portów i przystani na południowym brzegu Zalewu Wiślanego jest trakt jezdny zlokalizowany wzdłuż przebiegu Kolei Nadzalewowej, posiadający w głównej mierze funkcję pieszą i rowerową (awaryjnie wykorzystywany przez pojazdy drogowe w sytuacjach kryzysowych – alternatywa dla drogi DW 503). Tego

typu połączenie skomunikowałoby analizowane obiekty, a także usprawniło dostęp do miejscowości położonych wzdłuż brzegu. Kluczowym byłoby więc utworzenie dwóch ważnych odcinków: Kamionek Wielki-Kadyny i Tolkmicko-Frombork.

Przedsięwzięciem komplementarnym do procesu rozwoju portów i przystani morskich oraz do powyższego, a jednocześnie będącym ważnym czynnikiem aktywizującym turystykę (również poza sezonem) jest utworzenie kompleksowego układu tras rowerowych. Punktem wyjściowym dla tego typu systemu są istniejące trasy rowerowe, w tym:

- międzynarodowa trasa R-1 (zrealizowana w ramach europejskiego programu EuroRoute), o długości 87,3 km w województwie i przebiegu: Święty Gaj-Tropy-Raczkki Elbląskie-Elbląg-Kadyny-Tolkmicko-Frombork-Braniewo-gr. Państwa,
- Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo (najdłuższy szlak rowerowy w Polsce o długości blisko 2000 km) zaczynający się w Elblągu, skąd zmierza na północny wschód wzdłuż Zalewu Wiślanego, przebiega przez Frombork i Braniewo, a następnie dalej do granicy trzech państw (Polska, Litwa, Rosja).



Rysunek 80. Pętla rowerowa wokół Zalewu Wiślanego

Wskazane szlaki rowerowe stanowią więc ważny element integrujący porty i przystanie morskie wzdłuż południowego brzegu Zalewu Wiślanego, a zatem powinny być włączone w działania promocyjne, a jednocześnie stanowić nośnik dystrybucji informacji. Ciekawą opcją byłoby również włączenie żeglugi zalewowej operującej z portów w Tolkmicku, Fromborku czy Nowej Pasłęce w układ szlaków rowerowych. Tym samym rowerzyści mogliby korzystać z pełnego bogactwa rejonów Zalewu Wiślanego. Warunkiem jest w tym wypadku jednak rozwój połączeń promowych, które byłyby zdolne obsługiwać również rowery.

Rozwój szlaków komunikacyjnych, wodnych i lądowych, będzie również wymagać podjęcia działań rewitalizacyjnych w obszarze centrów miast nadzalewowych, w szczególności dotyczy to Tolkmicka. Podstawą do realistycznego myślenia o rewitalizacji miasta i w oparciu o nią dynamiczny rozwój turystyki jest fakt, że w Tolkmicku zachował się oryginalny średniowieczny układ urbanistyczny miasta, charakteryzujący się niską zabudową oraz wąskimi, brukowanymi uliczkami. Po wojenna odbudowa zniszczonej substancji miejskiej nie wyrządziła poważniejszych szkód, a jednocześnie miasto posiada szereg ciekawych atrakcji i zabytków<sup>66</sup>. Konieczne jest jednak odnowienie i udostępnienie turystom miejskich atrakcji, co w efekcie spowoduje odnowienie zasobów środowiska naturalnego i kulturowego w gminie, zapewni rozwój gospodarczy oraz miejsca pracy w związku z intensywnym rozwojem turystyki, jak również przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców gminy i wzrostu dochodów. Oczywiście proces ten wymaga dokładnego przeanalizowania posiadanych zasobów oraz wymaganych działań, co w efekcie powinno pozwolić na realistyczną możliwość realizacji planu. Jako dobrą praktykę w tym względzie, będącą niewątpliwym sukcesem, jest proces rozwoju miejscowości Rothenburg o/T we Frankonii w Niemczech. Wczytując się w krótki opis miasta, znaleźć można wiele podobieństw z Tolkmickiem:

„Spacerując po doskonale zachowanym średniowiecznym mieście o brukowanych uliczkach, prowadzących promieniście od bram miejskich do centralnego Marktplatz, obserwujemy starą zabudowę, która znajduje się w doskonałym stanie, unikalnym na skalę kraju. Prawie całe miasto otoczone jest murem obronnym z zadaszoną galerią. By znaleźć spokój, wejdźmy do chłodnego wnętrza gotyckiego kościoła Świętego Jakuba, gdzie zobaczymy piękne witraże, przez które sączy się do środka słabe światło, rzucające blask na płaskorzeźbę przedstawiającą Chrystusa i śpiących apostołów. Aby odetchnąć pełną piersią i podziwiać widoki, wystarczy przejść się do parku na wzgórzu, skąd zobaczymy panoramę miasta z doliną Tauberu (rzeka)”.



Rysunek 81. Rewitalizacja miasta Rothenburg w Niemczech

Źródło: <http://www.tourismus.rothenburg.de/index.php?id=467>.

Proces dochodzenia do dzisiejszej świetności Rothenburga trwa od 1945 r. Po zniszczeniach wojennych przyjęto planistyczną zasadę, że odbudowa nawiązywać musi do średniowiecznego wyglądu miasta. Zasadę tę zapisano w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Nie dopuszczono do uzewnętrznienia współczesnej techniki (brak energetycznych linii

<sup>66</sup> Por. część 1.3.

napowietrznych, anten telewizyjnych, szyldy i napisy w starym stylu, bruk zamiast asfaltu itp.). Rozwój miasta oparto na turystyce, a okoliczne rolnictwo przestawiono na produkcję alternatywnych źródeł energii: biogazownie produkujące prąd i ciepło. Turystyka opiera się na całorocznej atrakcyjności miasta, które szczyci się licznymi pensjonatami, winiarniami i piwiarniami, a turyści mają możliwość zwiedzenia szeregu muzeów i atrakcji turystycznych.

Koniecznym byłoby więc przygotowanie podobnego scenariusza dla miasta Tolkmicka, który mógłby przebiegać według n/w kroków:

- wspólne z mieszkańcami i specjalistami, także z konserwatorem zabytków, opracowania wytycznych dla rewitalizacji miasta. Wytyczne powinny zmierzać w kierunku przywrócenia średniowiecznego rdzenia miasta z elementami murów obronnych, eksponującego rybacki i morski charakter miejscowości. Niezbędnym będzie wyeksponowanie licznych punktowych atrakcji i legend w postaci tablic, postumentów itp. Oświetlenie i wszelkie szyldy i reklamy dopuszczone jedynie w dawnym stylu. Stylizacja współczesnych obiektów (domy mieszkalne),
- opracowanie nowego planu miejscowego z udziałem mieszkańców i specjalistów poprzez ogłoszenie międzynarodowego konkursu (nagrody mogą być symboliczne) na projekt rewitalizacji miasta. Należy wykorzystać walor położenia miasta (nad zalewem, wokół liczne wzniesienia, obecność kolei nadzalewowej itp.),
- powołanie Rady Rewitalizacyjnej,
- przystąpienie do partnerstwa z miastem, które taki proces u siebie przeprowadziło,
- przystąpienie do rewitalizacji miasta korzystając ze środków UE i Ministra Kultury,
- podjęcie rozmów z muzealnikami i pasjonatami – np. z Muzeum Morskim – o utworzeniu oddziału muzeum w Tolkmicku, np. szkutnictwa lub rybołówstwa na Zalewie Wiślanym,
- utworzenie miejskiego i gminnego szlaku turystycznego wraz z edukacją przewodników,
- realizowanie działań wynikających z planu rewitalizacji.

## 6. Możliwości wsparcia finansowego dla planowanych działań

Cele strategiczne oraz planowane działania na rzecz rozwoju gospodarczego i społecznego, opartego o potencjał wynikający z dostępu do wód Zalewu Wiślanego, umożliwiające szersze wykorzystanie potencjału turystycznego oraz unowocześnienia i wzmocnienia tradycyjnych działań gospodarczych, głównie rybackich na analizowanym obszarze, wykazuje dużą spójność z celami kluczowych dokumentów strategicznych województwa warmińsko-mazurskiego oraz krajowymi programami operacyjnymi.

Spójność z dokumentami strategicznymi oraz priorytetami programów operacyjnych otwiera możliwości związane z dostępem do środków Unii Europejskiej na planowane działania ukierunkowane na rozwój lokalnej infrastruktury portowej i turystycznej oraz edukacji powiązanej z profilem gospodarczym gmin nadzalewowych. Najistotniejszymi programami umożliwiającymi pozyskanie finansowania na planowane działania są:

- Program Operacyjny Rybactwo i Morze 2014-2020,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020.

Działania ukierunkowane na rozwój małych portów oraz modernizacji sektora rybackiego zawarte zostały w **Programie Operacyjnym Rybactwo i Morze 2014-2020**. Szczegółowe informacje na temat priorytetów programu zostały zawarte w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, z dnia 16 września 2016 r., w *sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 1. Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędneho, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze”*. (Dz.U. 2016 poz. 1495). Przedmiotem zainteresowania PO Rybactwo i Morze, w ramach priorytetu 1 są działania spójne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 508/2014, z dnia 15 maja 2014 r. w *sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające Rozporządzenie Rady (WE) nr 2328/2003, (WE) nr 861/2006 i (WE) nr 791/2007 oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011*.

W ramach PO Rybactwo i Morze, możliwe jest pozyskanie środków na działania sprzyjające rozwojowi lokalnemu w obszarze zainteresowania niniejszego dokumentu. Paragraf 1 ust. 2 określa

obszary działań kwalifikujące się do wsparcia ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, w tym m.in.:

- różnicowanie i nowe formy dochodów (punkt 3),
- zmniejszanie oddziaływania rybołówstwa na środowisko morskie i środowisko śródlądowe oraz dostosowanie połowów do ochrony gatunków (punkt 9),
- efektywność energetyczna i łagodzenie skutków zmiany klimatu – wymiana lub modernizacja głównych lub dodatkowych silników (punkt 12).

Działania w zakresie **różnicowania i nowych form dochodów** dotyczą działań przyczyniających się do różnicowania dochodu rybaków przez rozwój działalności uzupełniającej, w tym inwestycji na statku, turystyki wędkarskiej, restauracji, usług środowiskowych dotyczących rybołówstwa oraz działań edukacyjnych związanych z połowami. Pomoc adresowana jest do właścicieli lub armatorów statków rybackich, przy użyciu których realizowane jest rybołówstwo komercyjne oraz posiadaczy rybackich narzędzi i urządzeń połowowych, wykorzystywanych do połowu ryb w obwodzie rybackim, zgodnie z przepisami o rybactwie śródlądowym. Poziom wsparcia ma formę zwrotu poniesionych kosztów kwalifikowanych do wysokości 80%, w przypadku gdy beneficjentem jest podmiot wykonujący łodźowe rybołówstwo przybrzeżne, czyli połowy prowadzone przez statki rybackie o długości poniżej 12 metrów i niekorzystające z rybackich narzędzi ciągnionych. W przypadku podmiotu innego niż wyżej wymieniony, prowadzącego działalność związaną z wykonywaniem rybołówstwa, zwrot może wynieść do 50% poniesionych kosztów kwalifikowanych.

W obszarze działań ukierunkowanych na **efektywność energetyczną i łagodzenie skutków zmiany klimatu – wymiana lub modernizacja głównych lub dodatkowych silników**, zgodnie z uszczegółowieniem zawartym w paragrafie 61 ust. 1, pomoc udzielana jest właścicielowi lub armatorowi statku rybackiego, przy użyciu którego wykonywane jest rybołówstwo komercyjne, wpisanego do rejestru statków rybackich przed dniem 1 stycznia 2011 r., którego całkowita długość wynosi mniej niż 10 m. Warunkiem przyznania pomocy jest dokonanie wymiany na nowy lub modernizacji silnika, którego moc nie jest większa niż dotychczasowego silnika. Pomoc udzielana jest w formie zwrotu kosztów kwalifikowanych, do wysokości 30% tych kosztów.

Paragraf 1 ust. 2 pkt 14 rozporządzenia (Dz.U.2016.1495) dotyczy bezpośrednio infrastruktury portowej i poświęcony jest inwestycjom w zakresie poprawy infrastruktury portów rybackich, giełd rybnych, miejsc wyładunku i przystani oraz zwiększenia efektywności energetycznej przyczyniającej się do ochrony środowiska. Uszczegółowienie zawarte w paragrafie 68 określa rodzaje działań kwalifikujących się do wsparcia i uwzględnia następujące przedsięwzięcia:

- poprawa bezpieczeństwa, warunków postoju lub obsługi statków rybackich,
- poprawa warunków bezpieczeństwa lub higieny pracy w portach rybackich, miejscach wyładunku i na przystaniach,
- poprawa jakości produktów rybołówstwa pochodzących z połowów w wodach morskich i śródlądowych,
- ograniczenie zanieczyszczenia środowiska morskiego i śródlądowego.

Rodzaj działań określony w punkcie 1), z uwzględnieniem miejsc wyładunku i przystani, obejmuje przedsięwzięcia polegające w szczególności na:

- Zakupie, budowie, przebudowie lub remoncie budynków lub budowli lub naprawie urządzeń służących do:

- wyładunku, sortowania, składowania, sprzedaży, zamrażania i przechowywania produktów rybołówstwa pochodzących z połowów w wodach morskich i śródlądowych, w tym przechowywania w warunkach chłodniczych i zamrażalniczych,
- dostarczaniu paliwa, wody i lodu,
- Zakupie, budowie, przebudowie lub remoncie:
  - magazynów sprzętu rybackiego,
  - zaplecza socjalnego dla rybaków.
- Budowie, przebudowie lub remoncie:
  - przystani rybackich,
  - nabrzeży lub miejsca postoju statków rybackich lub miejsca postoju sprzętu pływającego służącego do połowu ryb,
  - falochronów,
  - dróg oraz innej infrastruktury technicznej na obszarze znajdującym się w granicach portów rybackich, miejsc wyładunku lub przystani.
- Przebudowę dróg wodnych umożliwiających statkowi rybackiemu wejście do portu lub przystani.

Działania określone w punkcie 2), w zakresie poprawy warunków bezpieczeństwa i higieny pracy w portach rybackich, miejscach wyładunku i na przystaniach, uwzględniają następujące przedsięwzięcia:

- wyposażenie portów rybackich, miejsc wyładunku i przystani w urządzenia niezbędne do zapewnienia właściwych warunków bezpieczeństwa i higieny pracy,
- wprowadzenie systemów zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy.

W zakresie określonym w punkcie 3) oraz w zakresie zwiększenia efektywności energetycznej przyczyniającej się do ochrony środowiska, uwzględnione zostały następujące przedsięwzięcia:

- Poprawa warunków wstępnego przetwarzania, wyładunku, utrwalania, przewożenia, pakowania lub przechowywania produktów rybołówstwa pochodzących z połowów w wodach morskich, w tym:
  - Zakup, budowa, przebudowa, adaptacja, wyposażenie lub remont:
    - budynków lub budowli służących do wstępnego przetwarzania produktów rybołówstwa pochodzących z połowów w wodach morskich lub śródlądowych,
    - urządzeń zamrażalniczych służących do przechowywania produktów rybołówstwa pochodzących z połowów w wodach morskich lub śródlądowych,
    - magazynów lub chłodni służących do przechowywania produktów rybołówstwa pochodzących z połowów w wodach morskich albo śródlądowych.

Przedsięwzięcia kwalifikujące się do wsparcia w zakresie określonym w punkcie 4) dotyczą następujących działań:

- budowa budynków lub budowli służących do przechowywania i oczyszczania ścieków oraz unieszkodliwiania odpadów morskich,



- wprowadzenie technik lub technologii zapewniających odbiór odpadów ze statków rybackich przez urzędników znajdujące się w porcie oraz przekazywanie tych odpadów do odzysku lub unieszkodliwienia,
- działania mające na celu usunięcie i unieszkodliwienie odpadów niebezpiecznych w rozumieniu przepisów o odpadach.

Pomoc w wyżej wymienionym obszarze adresowana jest do:

- podmiotów będących posiadaczami gruntów lub związanej z nimi infrastruktury portowej, znajdujących się w granicach portu lub przystani:
  - jednostkom samorządu terytorialnego, państwowym lub samorządowym osobom prawnym oraz państwowym lub samorządowym jednostkom organizacyjnym nieposiadającym osobowości prawnej,
  - uznanym organizacjom producentów ryb i ich związkom,
  - innym niż wymienione w punkcie b) zarejestrowanym organizacjom reprezentującym producentów produktów rybnych.
- podmiotom zarządzającym portem lub przystanią,
- uprawnionym do rybnictwa, zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 18.04.1985 o rybnictwie śródlądowym,
- urzędowi morskim,
- mikro-, małemu lub średniemu przedsiębiorstwu, o którym mowa w zaleceniu nr 2003/361/WE, prowadzącemu działalność gospodarczą w zakresie rybołówstwa,
- podmiotom innym niż powyższe, prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie rybołówstwa.

Wsparcie przyznawane jest w formie zwrotu poniesionych kosztów kwalifikowanych, na poziomach 30%, 50%, 75% oraz 100%, w zależności od rodzaju wnioskującego podmiotu oraz rodzaju inwestycji, której dotyczy wnioski. Szczegóły dotyczące rodzajów wnioskujących podmiotów oraz rodzajów przedsięwzięć oraz poziomów dofinansowania, znajdują się w paragrafie 74 ust. 1 rozporządzenia z dnia 17 września 2016 r., pozycja 1495.

Nawiązując do powyższego, odnieść się również trzeba do samego **Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020**. W dokumencie wskazano bowiem na cele i zadania spójne z niniejszą Strategią.

Cel 6 PROW, zatytułowany „Promowanie włączenia społecznego, zmniejszenia ubóstwa oraz rozwoju gospodarczego na obszarach wiejskich” poświęcony jest działaniom aktywizującym lokalną społeczność w zakresie przedsiębiorczości, poprawie jakości życia poprzez działania na rzecz zwiększenia atrakcyjności przestrzeni publicznych i ochrony środowiska oraz inwestycje w infrastrukturę teleinformatyczną. Cel główny został uszczegółowiony w ramach następujących celów szczegółowych:

- Cel 6A „Ułatwianie różnicowania działalności, zakładania i rozwoju małych przedsiębiorstw, a także tworzenia miejsc pracy”
- Cel 6B: „Wspieranie lokalnego rozwoju na obszarach wiejskich”
- Cel 6C „Zwiększanie dostępności technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK) na obszarach wiejskich oraz podnoszenie poziomu korzystania z nich i poprawianie ich jakości”.

Finansowanie działań realizowanych w ramach celu 6B „Wspieranie lokalnego rozwoju na obszarach wiejskich”, odbywa się poprzez mechanizm LEADER, czyli Rozwój lokalny kierowany przez społeczność (RLKS), przy wsparciu środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Obszarów Wiejskich (EFRROW) i poprzez Lokalne Strategie Rozwoju.

W ramach celu szczegółowego 6B, finansowane będą działania mające na celu:

- wzmocnienie kapitału społecznego, w tym z wykorzystaniem rozwiązań innowacyjnych i wspieranie partycypacji społeczności lokalnej w realizacji LSR,
- zakładanie działalności gospodarczej i rozwój przedsiębiorczości,
- dywersyfikację źródeł dochodu, w tym tworzenie i rozwój inkubatorów przetwórstwa lokalnego tj. infrastruktury służącej przetwarzaniu produktów rolnych w celu udostępniania jej lokalnym producentom (produkty objęte i nieobjęte załącznikiem nr 1 do TFUE),
- podnoszenie kompetencji osób z obszaru LSR w powiązaniu z zakładaniem działalności gospodarczej, rozwojem przedsiębiorczości lub dywersyfikacją źródeł dochodów, w szczególności rolników i osób długotrwale pozostających bez pracy,
- podnoszenie wiedzy społeczności lokalnej w zakresie ochrony środowiska, zmian klimatycznych a także innowacji,
- rozwój produktów lokalnych,
- rozwój rynków zbytu, z wyłączeniem targowisk,
- zachowanie dziedzictwa lokalnego,
- rozwój ogólnodostępnej i niekomercyjnej infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej lub kulturalnej,
- budowy lub przebudowy publicznych dróg gminnych lub powiatowych, które umożliwiają połączenie obiektów użyteczności publicznej, w których świadczone są usługi społeczne, zdrowotne, opiekuńczo-wychowawcze lub edukacyjne dla ludności lokalnej z siecią dróg publicznych, albo skracają dystans lub czas dojazdu do tych obiektów.

Z zakresu określonego w punktach 2 i 3, dotyczących zakładania, rozwoju działalności gospodarczej oraz dywersyfikacji źródeł dochodu wyklucza się:

- świadczenie usług rolniczych,
- prowadzenie działalności w zakresie produkcji i przetwórstwa ryb, mięczaków i skorupiaków,
- prowadzenia działalności, która ze względu na swoją skalę nie będzie mogła być realizowana,
- w ramach LSR np. górnictwo, hutnictwo, transport lotniczy, transport kolejowy.

W ramach mechanizmu LEADER będzie również możliwe finansowanie działań powiązanych z celami szczegółowymi celu 6. Mechanizm LEADER umożliwi realizację działań w ramach celu 6A poprzez wsparcie związane z wyposażeniem w niezbędną wiedzę lub umiejętności oraz kwalifikacje m.in. osób planujących rozpoczęcie działalności dodatkowej do działalności rolniczej oraz osób odchodzących z rolnictwa.

Działania w ramach celu szczegółowego 6C, realizowane z użyciem mechanizmu LEADER mogą dotyczyć wykorzystania technologii informacyjnych w rozwoju pozarolniczych miejsc pracy czy udostępniania zasobów kulturowych, przyrodniczych i turystycznych obszarów wiejskich.

Wsparcie dla działań wynikających z celów Strategii dla analizowanego obszaru, w kontekście wykorzystania środków UE dostępnych w ramach **Regionalnego Programu Operacyjnego**

**Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020** jest możliwe w ramach co najmniej sześciu osi priorytetowych programu, przy czym są to działania, które mogą mieć charakter komplementarny wobec głównych działań Strategii. Szczególnie istotnym kryterium kwalifikowalności działań przewidzianych do wsparcia jest fakt udziału gmin zlokalizowanych nad Zalewem Wiślanym w strukturach Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego, które umożliwiają pozyskiwanie środków zarezerwowanych w Regionalnym Programie Operacyjnym dla inwestycji realizowanych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Działanie 2.1. Inteligentna gospodarka Warmii i Mazur, ukierunkowana jest na wsparcie wyników działań badawczo-rozwojowych realizowanych samodzielnie przez przedsiębiorstwa lub we współpracy z jednostkami badawczo-rozwojowymi. W ramach wsparcia małe i średnie firmy otrzymają wsparcie w nawiązywaniu współpracy z jednostkami badawczo-rozwojowymi. Działanie 2.1. obejmuje również wsparcie dla rozwoju nowych przedsiębiorstw, które adresowane jest w szczególności do absolwentów uczelni wyższych, do 35 roku życia. Priorytet inwestycyjny 3b zakłada wsparcie wdrażania nowych modeli biznesowych, których wdrożenie przyczyni się do udoskonalenia oferty firmy i jej dostosowania do oczekiwań klientów. Priorytet inwestycyjny 3c zakłada wsparcie działań innowacyjnych w celu rozwoju nowych produktów i usług, w postaci wsparcia na wdrożenie produkcji rozwiązań powstałych w wyniku prac badawczo-rozwojowych. Działanie 2.1. adresowane jest do firm skupionych w porozumieniach na rzecz Inteligentnych Specjalizacji. Ze wsparcia skorzystać mogą podmioty skupione w ramach specjalizacji „Ekonomia wody”.

Działanie 2.6 *Kultura i dziedzictwo* zawiera cel szczegółowy pod nazwą „Zwiększona atrakcyjność turystyczna zasobów dziedzictwa naturalnego regionu” i umożliwia realizację przedsięwzięć umożliwiających odtwarzanie zasobów i funkcji uzdrowiskowych miejscowości posiadających status uzdrowiska, jak również będących w trakcie procedury uzyskania takiego statusu. Według RPO, wśród miejscowości podejmujących działania na rzecz rozwoju infrastruktury uzdrowiskowej znajduje się m.in. Frombork.

W ramach działania 2.7 „Infrastruktura transportowa”, priorytetu 7b, przewidziane zostało dofinansowanie działań na rzecz integracji dróg lokalnych z systemem dróg krajowych oraz siecią TEN-T. W ramach działania funkcjonuje również priorytet inwestycyjny 7d, dotyczący „rozwoju i rehabilitacji kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu”. W kontekście niniejszego dokumentu, działanie przewiduje inwestycje w poprawę stanu technicznego infrastruktury, polegającą na jej dostosowaniu do wymogów przewoźników – wzrost dopuszczalnych nacisków na oś, modernizacja peronów, dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych. W ramach działania nie jest możliwe pozyskanie środków na przeprowadzenie remontów infrastruktury. Działanie dotyczy przede wszystkim modernizacji linii kolejowej nr 221 Gutkowo-Braniewo, ale również mogłyby być wykorzystane w procesie rewitalizacji Kolei Nadzalewowej.

Działanie 2.8. „Obszary wymagające rewitalizacji” zakłada przeprowadzenie zintegrowanych, kompleksowych przedsięwzięć rewitalizacyjnych ujętych w lokalnych lub ponadlokalnych programach dotyczących obszarów miejskich. Dofinansowywane przedsięwzięcia będą dotyczyły inwestycji infrastrukturalnych w mniejszej skali, stanowiących uzupełnienie innych działań przewidzianych w ramach RPO, niezbędnych dla rewitalizacji danych obszarów. Przedsięwzięcia mogą dotyczyć m.in. nadawania i przywracania funkcji społecznych (kulturalnych, edukacyjnych i

rekreacyjnych) i gospodarczych obszarom zdegradowanym; rewaloryzację/modernizację/adaptację istniejącej zabudowy; zagospodarowanie/rozwój przestrzeni publicznych. W ramach działania możliwe jest uzyskanie dofinansowania na działania o charakterze komplementarnym dla rozwoju małych portów i przystani, będących przedmiotem niniejszego dokumentu.

Ważnym wsparciem dla realizacji niniejszej Strategii będzie również działalność **Lokalne Grupy Rybackiej Zalew Wiślany**, która będzie dysponować częścią środków pochodzących z Programu Operacyjnego Rybołówstwo i Morze 2014-2020. W ramach swoich strategicznych działań LGR Zalew Wiślany definiuje dwa główne cele oraz opisujące je cele szczegółowe. Pierwszy z celów ogólnych „Nowoczesne, konkurencyjne i zrównoważone rybołówstwo”, dotyczy działań wspierających rozwój rybołówstwa, w celu osiągnięcia stabilizacji finansowej osób zatrudnionych bezpośrednio w sektorze, poprawy sposobu zarządzania zasobami akwenu, a także rozwoju kompetencji pracowników sektora. Działania podejmowane w ramach pierwszego celu ogólnego mają także za zadanie uniezależnienie dochodów mieszkańców obszaru od funkcjonowania sektora rybołówstwa.

Charakterystyka celu ogólnego została rozwinięta w ramach następujących celów szczegółowych:

- Cel szczegółowy 1.1 Wzrost wartości produktów rybołówstwa i innowacyjny łańcuch dostaw odnosi się do problemu ograniczonych możliwości połowowych akwenu Zalewu Wiślanego. Potencjalnym rozwiązaniem problemu jest rozwinięcie działań poprawiających konkurencyjność i innowacyjność stosowanych metod przechowywania i dostaw. W ramach realizacji celu szczegółowego podjęte zostaną próby modyfikacji łańcucha dostaw, w sposób umożliwiający czerpanie wyższych dochodów przez sektor rybacki.
- Cel szczegółowy 1.2 Zarządzanie wspólnymi zasobami zakłada udoskonalenie metod współpracy interesariuszy akwenu Zalewu Wiślanego, w celu minimalizacji konfliktów oraz budowy stabilności gospodarczej i społecznej. Zmiana podejścia do zarządzania zasobami ryb zakłada stworzenie forum współpracy interesariuszy akwenu oraz wykorzystanie badań naukowych w zakresie selektywności narzędzi połowowych, badań tarła i miejsc tarłowych.
- Cel szczegółowy 1.3 Rozwój kadry rybackiej zakłada rozwój możliwości kształcenia w celu przekwalifikowania i zdobycia umiejętności przydatnych poza sektorem rybołówstwa. Kursy i inne formy kształcenia adresowane będą szczególnie do osób bezrobotnych, wcześniej zatrudnionych w sektorze rybołówstwa.
- Cel szczegółowy 1.4 Różnicowanie działalności sektora rybołówstwa i rozwój działalności gospodarczej mieszkańców obszaru zależnego od rybołówstwa dotyczy dywersyfikacji działalności gospodarczej głównie poprzez rozwój turystyki, szturtnictwa, sportu i rekreacji oraz usług doradczych.

Drugi cel ogólny – Rozwój regionu związanego z rybołówstwem jako miejsca atrakcyjnego dla mieszkańców i gości dotyczy integracji działań na rzecz rybołówstwa oraz turystyki i obszarów towarzyszących. Działania przewidziane w ramach celu dotyczą zwiększenia atrakcyjności przestrzeni publicznej, promocji obszaru oraz działań na rzecz środowiska.

Uszczegółowienie działań w ramach drugiego celu zawiera następujące cele:

- Cel szczegółowy 2.1 Budowa infrastruktury publicznej i tradycyjnej dla obszaru zakłada inwestycje w poprawę jakości przestrzeni publicznej, poprawę dostępu do placówek społecznych,

kulturalnych i sportowo-rekreacyjnych, a także rozwoju małej architektury miejsko-wiejskiej oraz infrastruktury turystycznej.

- Cel szczegółowy 2.2 Promocja obszaru zależnego od rybołówstwa dotyczy promocyjnego wsparcia produktów oferowanych na obszarze LGR, włączając produkty turystyczne oraz inne, planowane do wdrożenia.
- Cel szczegółowy 2.3 Nowoczesna ochrona środowiska związany jest z poprawą stanu środowiska, którego jakość determinuje zarówno jakość życia mieszkańców, jak również decyduje o atrakcyjności turystycznej. Planowane działania obejmą utrzymanie bioróżnorodności, ochronę obszarów objętych szczególnymi formami ochrony przyrody, jak również upowszechnienie wykorzystania technologii odnawialnych źródeł energii.
- Cel szczegółowy 2.4 Działalność stowarzyszenia LGR „Zalew Wiślany”, dotyczy działalności podmiotu oraz jego działań aktywizujących, wdrażania Strategii oraz rozwoju projektów współpracy międzynarodowej.

Drugą tego typu organizacją jest **Lokalna Grupa Działania „Partnerstwo Północnej Warmii i Wysoczyzny Elbląskiej”**. Grupa w ramach swojej strategii rozwoju na lata 2014-2023 prowadzi będzie działania wsparte z Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020.

Dokument strategii definiuje cztery główne cele oraz opisujące je cele szczegółowe. Pierwszy z celów ogólnych „Rozwój przedsiębiorczości na obszarze LGD”, dotyczy działań wspierających rozwój przedsiębiorczości, poprzez działania edukacyjne i doradcze ukierunkowane na mieszkańców objętego programem terenu. Dodatkowo podejmowane zostaną działania mające na celu tworzenie nowej i rozwój dotychczasowej działalności gospodarczej.

Charakterystyka celu ogólnego została rozwinięta w ramach następujących celów szczegółowych:

- Cel szczegółowy 1.1. Rozwój kompetencji mieszkańców obszaru LGD zawiera działania edukacyjne zwiększające kompetencje zawodowe mieszkańców obszaru LGD. Działania edukacyjne lub doradcze dla osób chcących podejmować lub rozwijać działalność gospodarczą na obszarze LGD. Działania wspierające współpracę między podmiotami wykonującymi działalność gospodarczą na obszarze LGD.
- Cel szczegółowy 1.2. Rozwój pozarolniczej działalności gospodarczej na obszarze LGD zakłada tworzenie lub rozwijanie działalności gospodarczej. Działania prorozwojowe rynków zbytu produktów i usług lokalnych, z wyłączeniem operacji polegających na budowie lub modernizacji targowisk. Tworzenie lub rozwój inkubatorów przetwórstwa lokalnego produktów.

Drugi cel ogólny – Rozwój turystyki na obszarze LGB dotyczy działań dotyczących infrastruktury turystycznej, działań związanych z promocją obiektów turystycznych, a także wszelkie działania podnoszące jakości usług. Uszczegółowienie działań w ramach drugiego celu zawiera następujące cele:

- Cel szczegółowy 2.1 Spójna i atrakcyjna oferta turystyczna obszaru LGD zakłada budowę lub przebudowę ogólnodostępnej i niekomercyjnej infrastruktury turystycznej. Przewiduje również promocja oferty turystycznej obszaru LGD oraz działania podnoszące jakość usług turystycznych na obszarze LGD.

- Cel szczegółowy 2.2 Znana marka turystyczna obszaru LGD obejmuje tworzenie produktów turystycznych obszaru LGD. Aktywną promocję walorów turystycznych obszaru LGD, jak i jednolite oznaczenie marki turystycznej obszaru LGD.

Trzeci cel ogólny – Zachowanie dziedzictwa Lokalnego obszaru LGD. Dotyczy on w głównej mierze działań edukacyjnych i promocyjnych podnoszących poziom świadomości mieszkańców terenu, dla którego dedykowany jest program. Dodatkowo uwzględnione zostały działania związane z zachowaniem wszelkich walorów kulturowych, historycznych czy przyrodniczych znajdujące się na terenie obszaru LGD. Charakterystyka celu ogólnego została rozwinięta w ramach następujących celów szczegółowych:

- Cel szczegółowy 3.1 Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców obszaru LGD uwzględnia działania edukacyjne w zakresie podnoszenia świadomości ekologicznej mieszkańców obszaru LGD oraz działania promujące dziedzictwo przyrodnicze obszaru LGD.
- Cel szczegółowy 3.2 Zachowanie walorów historycznych, kulturowych i przyrodniczych obszaru LGD obejmuje działania promujące walory obszaru LGD. Rewitalizację obiektów zabytkowych obszaru oraz działania wspierające tworzenie produktów lokalnych.

Czwarty cel ogólny – Rozwój społeczności lokalnej obszaru LGD, adresowany jest bezpośrednio do mieszkańców terenów objętych programem. Zawiera on wszelkie działania aktywizujące społeczność poprzez integrację i podnoszenie kwalifikacji, a także budowę lub modernizację infrastruktury mającej bezpośredni wpływ na wzrost poziomu życia ludności z obszaru LGD.

- Cel szczegółowy 4.1 Rozwój aktywności społecznej mieszkańców obszaru LGD zawiera działania podnoszące wiedzę i umiejętności mieszkańców oraz działania integrujące mieszkańców obszaru LGD i rozwijające ofertę spędzenia wolnego czasu.
- Cel szczegółowy 4.2 Poprawa jakości życia mieszkańców obszaru LGD zakłada budowę lub przebudowę publicznych dróg gminnych lub powiatowych, które umożliwiają połączenie obiektów użyteczności publicznej lub skracają dystans albo czas dojazdu do tych obiektów. Budowa lub przebudowa ogólnodostępnej i niekomercyjnej infrastruktury rekreacyjnej lub kulturalnej. Jak również działania ułatwiające mieszkańcom dostęp do usług lokalnych.

Dostępnym źródłem środków finansowych, które w perspektywie realizacji zadań zawartych w Strategii mogą być również wykorzystane są **Programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej**. Programy adresowane są przede wszystkim do szerokiego zakresu podmiotów publicznych, w szczególności władz regionalnych i lokalnych, organizacji pozarządowych, izb handlowych, agencji rozwoju i innych. Poniższy podział programów EWT wymienia programy, w których mogą brać udział podmioty z województwa pomorskiego:

- transgraniczne – umożliwiające współpracę między sąsiadującymi regionami, położonymi w różnych państwach (*Program Południowy Bałtyk*),
- transnarodowe – umożliwiające współpracę podmiotów z regionów sąsiadujących krajów członkowskich UE (*Region Morza Bałtyckiego, Europa Środkowa*),
- program międzyregionalny (*Interreg Europa*).

**Program INTERREG Południowy Bałtyk** – program dysponuje środkami Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, a jego zasięg geograficzny to regiony nadmorskie pięciu państw członkowskich UE: Danii, Litwy, Niemiec (Meklemburgia-Pomorze Przednie), Polski (Miasto

Szczecin, podregiony: szczeciński, stargardzki, koszaliński, słupski, starogardzki, gdański, trójmiejski i elbląski) i Szwecji.

Celem programu jest wykorzystanie potencjału obszaru Południowego Bałtyku na rzecz tzw. błękitnego i zielonego wzrostu, poprzez transgraniczną współpracę instytucji lokalnych i regionalnych. Nadmorski charakter regionów obszaru Południowego Bałtyku oraz zasoby morskie, stanowią fundament błękitnego wzrostu, który działa na rzecz rozwoju gospodarczego Morza Bałtyckiego oraz tworzenia miejsc pracy. Termin 'Zielonego Wzrostu' odnosi się do potrzeby kontynuacji wzrostu gospodarczego w równowadze ze środowiskiem, w szczególności poprzez zrównoważone wykorzystanie bogactwa naturalnego i dziedzictwa kulturowego na obszarze Południowego Bałtyku. Program Południowy Bałtyk wspiera działania w ramach pięciu obszarów priorytetowych poświęconych następującym zagadnieniom:

- wzmocnienie międzynarodowej aktywności gospodarczej oraz innowacyjności w obszarach błękitnego i zielonego wzrostu,
- wykorzystanie środowiskowego i kulturowego potencjału na rzecz błękitnego i zielonego wzrostu,
- poprawa transgranicznych połączeń transportowych,
- zwiększanie kompetencji zasobów ludzkich w obszarze błękitnej i zielonej gospodarki,
- wzrost możliwości współpracy lokalnych podmiotów w regionie Południowego Bałtyku na rzecz błękitnego i zielonego wzrostu.

Program finansuje działania o charakterze miękkim – rozwój i testowanie strategii i modeli współpracy, opracowanie narzędzi IT wspomagających wdrażanie procedur prawnych, systemów informacji, organizacja międzynarodowych wydarzeń – targów, wystaw. Program dopuszcza także realizację małych projektów inwestycyjnych w skali pilotażowej w zakresie infrastruktury i usług turystycznych, rozwiązań na rzecz przyjaznego środowiska i niskoemisyjnego transportu, efektywnych technologii morskich i środowiskowych, gospodarki odpadami, ogrzewania, ochrony powietrza i wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych.

Beneficjentami programu mogą być głównie podmioty publiczne, w tym jednostki samorządu terytorialnego i ich zrzeszenia, jak również klastry, sieci i zrzeszenia skupiające jednostki samorządu terytorialnego, zrzeszenia przedsiębiorców, izby handlowe, instytucje otoczenia biznesu, organizacje pozarządowe, jednostki badawczo-rozwojowe. Poziom wsparcia wynosi 85% kosztów kwalifikowanych w przypadku partnerów z krajów otrzymujących pomoc w ramach Funduszu Spójności oraz 75% w przypadku partnerów wywodzących się z krajów „starej Unii”.

**Program INTERREG dla Regionu Morza Bałtyckiego** – program dysponuje budżetem 264 milionów Euro z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Zasięg geograficzny to państwa UE: Polska, Dania, Szwecja, Finlandia, Litwa, Łotwa, Estonia oraz wybrane regiony północno-wschodnich Niemiec. Uczestnikami programu mogą być również państwa spoza UE: Norwegia, Białoruś, Rosja (wybrane regiony).

Celem programu jest wsparcie zintegrowanego rozwoju terytorialnego i współpracy na rzecz innowacyjnego, dostępnego i zrównoważonego Regionu Morza Bałtyckiego. Program wspiera międzynarodową współpracę i integrację poprzez działania dotyczące najważniejszych zagadnień, wspólnych dla regionu. Działania wspierane w ramach programu powinny dotyczyć zagadnień, które wymagają szerszego, wspólnego podejścia. W programie w latach 2014-2020 wspierane

będą projekty dotyczące współpracy w dziedzinach: innowacyjności, efektywnego gospodarowania zasobami naturalnymi, zrównoważonego transportu oraz zaplecza instytucjonalnego na rzecz współpracy w makro-regionie.

Priorytet, poświęcony rozwojowi zaplecza na rzecz innowacyjności, dotyczy działań na rzecz zwiększenia podaży innowacyjnych rozwiązań poprzez rozwój infrastruktury badawczo-rozwojowej, wzmocnienie zdolności innowacyjnych firm do uczestnictwa w formule inteligentnych specjalizacji oraz rozwój regionu w oparciu o innowacje o charakterze innym niż technologiczny.

Priorytet dotyczący skutecznego zarządzania zasobami naturalnymi dotyczy działań na rzecz zachowania czystości wody poprzez ograniczenie zrzutów zanieczyszczeń do wód Morza Bałtyckiego, dzięki wzmocnieniu podmiotów publicznych i prywatnych funkcjonujących w obszarze jakości wody; zwiększenie wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych oraz podniesienie efektywności energetycznej poprzez wzmocnienie podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i dostawę energii; wsparcie efektywności działania władz i praktyków funkcjonujących w obszarze zrównoważonego wykorzystania zasobów morskich.

Ós priorytetowa dotycząca zrównoważonego transportu dotyczy wsparcia działań na rzecz poprawy elastyczności infrastruktury transportowej w zakresie współpracy z innymi rodzajami transportu; poprawy dostępności komunikacyjnej odległych obszarów; poprawy bezpieczeństwa pracy na morzu; wzmocnienia przyjaznych środowisku systemów transportowych na terenach miejskich.

Priorytet 4, poświęcony rozwojowi zaplecza instytucjonalnego na rzecz współpracy w makro-regionie, dotyczy wsparcia działań związanych z wdrażaniem Strategii UE na rzecz Regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR) oraz wzmocnienia instytucjonalnego podmiotów publicznych i organizacji pan-bałtyckich w zakresie międzynarodowej koordynacji wdrażania postanowień EUSBSR.

Nabór projektów odbywa się dwuetapowo – w ramach pierwszego etapu ma miejsce wybór koncepcji projektów, których autorzy zostaną zaproszeni do przygotowania aplikacji w ramach drugiego etapu.

Podobnie jak w przypadku programu Południowy Bałtyk, poziom dofinansowania wynosi 85% kosztów kwalifikowanych w przypadku partnerów z krajów otrzymujących pomoc w ramach Funduszu Spójności oraz 75% w przypadku partnerów wywodzących się z krajów EU15, nie korzystających z wsparcia Funduszu Spójności.



## 7. Wnioski i rekomendacje

Przeprowadzona w niniejszym dokumencie analiza pozwala na wyciągnięcie szeregu wniosków i obserwacji, a także umożliwia zdefiniowanie rekomendacji zarówno dla gmin lokalizacji portów i przystani morskich, jak również dla innych interesariuszy mających żywotny wpływ na procesy rozwojowe.

Wśród podstawowych wniosków, które udało się określić w rezultacie przeprowadzonych prac, wymienić należy następujące kwestie:

- Niski poziom rozwoju systemu społeczno-gospodarczego w regionie oraz występujący szereg negatywnych zjawisk makroekonomicznych (m.in. niski poziom PKB *per capita*, wysoki poziom bezrobocia), co wymusza aktywne poszukiwanie możliwości aktywizacji regionu oraz zdecydowane działania pro-rozwojowe.
- Wysoki potencjał turystyczny regionu, co szczególnie odnosi się do jego walorów przyrodniczych oraz historycznych, a także specyficznej sytuacji niskiej intensywności aktywności turystycznej. W rezultacie region powinien być postrzegany jako obszar „spokojnego” wypoczynku, dla którego alternatywą powinny być dobrze skomunikowane żeglugą morską miejscowości Mierzei Wiślanej (szczególnie Krynica Morska).
- Niski poziom wykorzystania potencjału turystycznego, co przejawia się głównie w słabo rozwiniętej ofercie hotelarskiej i gastronomicznej, a także niskiej świadomości potencjalnych turystów, dotyczącej istniejących w obszarze atrakcji (wyjątkiem jest tutaj Frombork).
- Duże tradycje w działalności portowej, co związane jest z funkcjonowaniem w przeszłości szeregu zakładów przetwórczych w regionie (m.in. cegielnie, przemysł spożywczy, stocznie) oraz pozostający po nich potencjał lokalizacyjny. Potencjał ten jest jednak czysto teoretyczny, bowiem w szeregu przypadków (m.in. Kupta, Bogdaniec, Pęklewo, Święty Kamień) konieczna byłaby budowa infrastruktury niemalże od podstaw.
- Widoczne braki w rozwoju potencjału hydrotechnicznego oraz wyposażenia (zaplecze usługowe) portów i przystani morskich w regionie, co szczególnie odnosi się do funkcji turystycznej i rybackiej. Odstępstwem od wskazanej sytuacji są przystanie Tolkmicko i Frombork, jednakże zlokalizowane tam zaplecze cumownicze uznać można za ograniczone.
- Duża rozbieżność dotycząca jakości połączeń zapleczowych do portów i przystani, gdzie wskazać można zarówno na lokalizacje dobrze skomunikowane (Tolkmicko, Frombork), porty i przystanie przy których wymagane są znaczące remonty (np. Nowa Pasłęka – dojazd do

miejsowości Ujście, remont mostu zwodzonego; Suchacz; Suchacz II, Suchacz-Cegielnia), jak i przystanie nie posiadające w praktyce dostępu (Kupta, Święty Kamień).

- Istotne ograniczenia środowiskowe związane z istniejącymi tam konfliktami z punktu widzenia zgodności z zakazami i ograniczeniami wynikającymi bezpośrednio z istniejących form ochrony przyrody.

Biorąc pod uwagę wskazane wyżej charakterystyki, a także przyjęte w Strategii priorytety oraz zadania rozwojowe, wskazać można trzy główne rekomendacje dotyczące zakresu realizowanych prac rozwojowych. W ramach realizacji Strategii należy więc:

- Dążyć do koncentracji funkcji turystyki i transportu w obrębie istniejących, zagospodarowanych przystani i portów, biorąc pod uwagę ich istniejące zaplecze komunikacyjne i infrastrukturalne, dotychczasowy rozwój i stopień zagospodarowania oraz przekształcenia terenu. Preferowane jest zwłaszcza skoncentrowanie rozwoju w obrębie portów i przystani: Suchacz, Kadyny, Tolkmicko, Frombork, Nowa Pasłęka.
- Kontynuować rozwój wybranych funkcji rybackich, turystycznych i sportowych w pozostałych przystaniach – wykorzystywanych aktualnie w ten sposób, lub przygotowanych na to pod względem infrastruktury i zagospodarowania terenu (lub jego potencjału) – Kamienica Elbląska, Nadbrzeże, Suchacz II, Cegielnia.
- Potraktować jako opcję długookresową działania rozwojowe w pozostałych przystaniach w miejscach nie posiadających obecnie odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego (dojazd, istniejące wykorzystywane nabrzeża, tory wodne) – Kupta, Bogdaniec, Pęklewo, Święty Kamień.

Oprócz rekomendacji odnoszących się bezpośrednio do aktywnego rozwoju portów i przystani morskich na południowym brzegu Zalewu Wiślanego, konieczne jest również podkreślenie następujących kwestii:

- podnoszenie konkurencyjności, innowacyjności i atrakcyjności regionu, przy uwzględnieniu warunków ochrony i racjonalnego kształtowania środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego,
- kształtowanie takich struktur przestrzennych, które zapewnią spójność regionu i zlikwidują dysproporcje w rozwoju społecznym i gospodarczym,
- przygotowania spójnej i kompleksowej oferty turystycznej w regionie, opartej o potencjał przyrodniczy, historyczny oraz rekreacyjny regionu,
- dalszej aktywizacji sezonowej żeglugi komunikacyjnej i turystycznej na Zalewie Wiślanym,
- aktywnego wsparcia dla realizacji projektu Kanału przez Mierzę Wiślaną, umożliwiającego dogodny i bezpośredni dostęp do Zalewu, a tym samym warunkujący aktywność turystyczną (rejsy wodne) w regionie,
- kontynuowania prób ponownego uruchomienia Kolei Nadzalewowej jako lądowej osi komunikacyjnej dla analizowanych portów i przystani morskich,
- aktywnego poszukiwania i pozyskiwania inwestorów gotowych zlokalizować działalność produkcyjno-usługową w regionie, w szczególności wymagającą dostępu do wody (droga zaopatrzenia lub dystrybucji),
- sfinalizowania działań mających na celu uregulowanie statusu poszczególnych lokalizacji (tworzenie przystani morskich), co znacząco usprawniałoby oraz poprawiało efektywność działań inwestycyjnych,

- budowa dogodnych dróg dojazdowych, tworzących trakt jezdny równoległy do nasypu Kolei Nadzalewowej: Kamionek Wielki-Kadyny, Tolknicko-Frombork,
- podwyższenie walorów bezpieczeństwa i odporności na skutki awarii, a także zapobieganie powstawaniu oraz poprawa efektywności gospodarowania odpadami,
- promowanie nowych wzorców konsumpcji i zachowań na obszarach o dużej wartości przyrodniczej.

Szczególną rekomendacją wynikającą z przeprowadzonej analizy jest konieczność współpracy pomiędzy wszystkimi interesariuszami związanymi z funkcjonowaniem i rozwojem portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego. Odnosi się to zarówno do współpracy w układzie przestrzennym, czego kolejnym przykładem jest wspólna inicjatywa gmin Tolknicko, Frombork i Braniewo przygotowania niniejszej Strategii, ale także współpracy pomiędzy podmiotami, organizacjami i przedsiębiorstwami, a także grupami społecznymi dla aktywizacji gospodarczej i poprawy warunków życia w regionach nadzalewowych. Wśród potencjalnych partnerów zaangażowanych w działania rozwojowe, oprócz wskazywanych gmin, szczególnie ważne jest wsparcie:

- Urzędu Morskiego w Gdyni jako odpowiedzialnego za utrzymanie infrastruktury hydrotechnicznej portów i przystani morskich na Zalewie Wiślanym, a także dysponenta środków finansowych z programów pomocowych, w tym Programu Operacyjnego Ryby 2014-2020.
- PKP PLK SA, odpowiedzialnego za utrzymanie i rozwój linii kolejowych, co bezpośrednio odnosi się do analizy możliwości rewitalizacji Kolei Nadzalewowej.
- Nadleśnictwa Elbląg, w gestii którego leży szereg dróg dojazdowych do portów i przystani, co odnieść można m.in. do drogi dojazdowej do osady Święty Kamień ze wsi Chojnowo i od osady Nowy Wiek, czy też nowa droga i przedłużenie ul. Morskiej z Tolknicka do Fromborka.
- Jednostki samorządu terytorialnego wszystkich szczebli zlokalizowane wokół Zalewu Wiślanego.

## 8. Próba stworzenia modelowej, standardowej, zrewitalizowanej przystani

Każda z przystani południowego wybrzeża Zalewu Wiślanego, mimo zdecydowanych podobieństw w układzie przestrzennym (układ podłużny, zwykle prostopadły do brzegu, wyposażenie w falochrony kierujące) i spektrum funkcjonalnym (funkcje: rekreacyjna, rybołówstwa, przewozy promowe – tylko w kilku przypadkach jest to funkcja przeładunkowa) posiada jednak pewne cechy indywidualne w zakresie uwarunkowań rozwojowych. Można jednak pokusić się o pewne generalne wytyczne w zakresie programu funkcjonalnego i układu przestrzennego takiej „standardowej” przystani. Szczegółowe wytyczne do projektowania portów i przystani jachtowych odnaleźć można w pozycji B. K. Mazurkiewicza<sup>67</sup>.

Pierwszą zasadą organizacji portów i przystani jest wydzielenie stref obsługi poszczególnych funkcji, jeśli ich funkcja nie jest jednorodna. Niezbędne jest, ze względu na występujące tu konflikty funkcjonalne, oddzielenie funkcji rybołówstwa i przeładunkowej od funkcji rekreacyjnej. Najlepszym rozwiązaniem przestrzennym jest tu rozlokowanie tych funkcji na przeciwległych nabrzeżach. Ze względu na kierunki przeważających wiatrów należałoby w tym rejonie sytuować funkcję obsługi rybołówstwa i przeładunkową na wschodnim brzegu. Na zachodnim natomiast powinno się lokować funkcję obsługi żeglarstwa i sportów wodnych oraz stanowiska dla statków białej żeglugi.

Do portu/przystani musi prowadzić bezpieczny tor o głębokościach technicznych odpowiednich dla maksymalnych pod względem zanurzenia jednostek przyjmowanych na akwenach portu/przystani<sup>68</sup>. W przypadku Zalewu Wiślanego największe obsługiwane jednostki rekreacyjne mają od 1,5 m zanurzenia. Wynika to m. in. z faktu, iż gwarantowana głębokość głównego toru Zalewu to zaledwie 2,2 m<sup>69</sup>. Funkcjonowanie przystani wymaga stałego utrzymywania gwarantowanych głębokości nie tylko basenów i kanałów przystani, lecz także toru podejściowego do niej, a co się

<sup>67</sup> Mazurkiewicz B. K., Porty jachtowe – Mariny. Projektowanie, Bernardinum, Gdańsk, 2004.

<sup>68</sup> Metody obliczania głębokości technicznych podane są w: Mazurkiewicz B. K., Porty jachtowe – Mariny. Projektowanie, Bernardinum, Gdańsk, 2004, s. 95; oraz w: Mazurkiewicz B. (red), Morskie budowle hydrotechniczne. Zalecenia do projektowania i wykonywania Z 1 – Z45, ISBN: 978 83-60584-10-1, 2006.

<sup>69</sup> <http://mdwe70.pl/web/aplikacja/index.php?id=przewodnik&str=39&lang=pol>.

z tym wiąże, koniecznością prowadzenia regularnych prac pogłębiarskich i podczyszczeniowych. Tor podejściowy do portu powinien posiadać oznakowanie nawigacyjne (pływy, stawy, światła), zapewniające bezpieczeństwo nawigacyjne.

Typowym układem przestrzennym przystani południowego brzegu Zalewu Wiślanego jest prostopadłe do brzegu usytuowanie dwóch falochronów kierujących, pomiędzy którymi stosunkowo wąskim kanałem (szerokości kanału wahają się tutaj od 15,0 do 30 m), dochodzi się do, w przybliżeniu, prostokątnego basenu, przy którym zorganizowane są stanowiska cumownicze. Przy większych przystaniach lub w portach możliwa jest budowa awanportu pomiędzy falochronami.

Konstrukcja falochronów może być pionowościenna i umożliwiać obustronne przybijanie jednostek pływających. W takim przypadku najbardziej uzasadnionym technicznie i ekonomicznie rozwiązaniem jest falochron zapuszczany (np. zbudowany ze stalowej ścianki szczelnej, pochwyconej kleszczami, zakotwionej do przeciwległej ścianki i uchwyconej koroną betonową powyżej linii wody). Falochron musi być wyposażony w urządzenia cumownicze, odbojowe i wylazowe. Innym racjonalnym rozwiązaniem jest zastosowanie falochronu o ścianach pionowych po wewnętrznej stronie portu, lecz osłoniętego narzutem kamiennym po stronie odmorskiej i od strony głowicy. W takiej sytuacji falochron ma konstrukcję mieszaną i nie umożliwia cumowania jednostek po jego zewnętrznej stronie.



Rysunek 82. Modelowa przystań żeglarska

Źródło: Karolina Krośnicka.

Basen przystani posiada z reguły wysokościenne nabrzeża, których zadaniem jest do pewnego stopnia, oprócz funkcji cumowniczej, ochrona przeciwpowodziowa sąsiadującego z nimi obszaru.

Z tej przyczyny mniejsze jachty mają problem z cumowaniem bezpośrednio przy ścianach nabrzeży i buduje się dla nich pomosty pływające, zamocowane bezpośrednio do ściany nabrzeża lub do specjalnie wbitych wzdłuż nabrzeża dęb (por. Tolkmicko). Stałe nabrzeża mają najczęściej konstrukcję oczepową lub płytową. Jeśli nie przewiduje się cumowania bezpośrednio do nabrzeża, możliwa jest budowa obrzeża jako konstrukcji drewniano-ziemnej (np. ścianki faszynowej zamocowanej na drewnianych palach), przy której zainstalowane zostają pomosty cumownicze wyposażone w odpowiednie trapy dojsciowe lub też przy których jachty cumują dziobem do obrzeża, a rufą do odpowiednio przygotowanych bojek. Na obrzeżu należy w takim przypadku przewidzieć urządzenia cumownicze. Najbardziej typową konstrukcją pomostów pływających dla małych jednostek żaglowych są rozwiązania modułowe tzw. Y-bomów. Należy pamiętać, że w okresie zimowym, gdy występuje silne zlodzenie akwenu, może być konieczne rozmontowanie i wyciągnięcie pomostów z wody.

Liczba stanowisk postojowych dla jachtów zależy od założonej wielkości przystani oraz maksymalnej wielkości wpływających do niej statków (w przypadku Zalewu należy przyjąć, że są to jednostki rzędu 12 m długości, 3,5 m szerokości i zanurzeniu do 1,5 m). W analizowanych przykładach przystani i portów Zalewu Wiślanego liczba stanowisk dla jednostek żaglowych wahała się od kilku do stu (projekt rozbudowy mariny we Fromborku). W większości przystani racjonalną liczbą stanowisk jest wielkość rzędu 20-30 stanowisk, z czego około dwie trzecie to jednostki małe.

Wyposażenie przystani i portów jachtowych powinno umożliwiać wydłużenie sezonu żeglarskiego i prace konserwacyjne w okresie zimowym. Z tego powodu, oprócz konieczności budowy slipów lub pochylni oraz posiadania urządzeń wyciągania łodzi z wody (np. podnośnik bramowy, dźwignica), niezbędne jest utworzenie odpowiedniego zaplecza warsztatowo-magazynowego przystani oraz stworzenia w niej zaplecza skutniczego (hangary, wiaty). Konieczne jest też zapewnienie stanowisk na przyczepy podłodziowe.

Porty i przystanie powinny być wyposażone w zaplecze administracyjne (bosmanat lub/ i biuro administratora przystani), socjalne (w tym: toalety, natryski, pralnię, suszarnię, kuchnię, jadalnię, budynek lub sale klubowe, gastronomię, sklepik i punkt medyczny) oraz zaplecze warsztatowo-techniczne (warsztat skutniczy, wiaty i budynki gospodarcze). Obszar przystani powinien być wyposażony w odpowiednie media (wodociąg i sieć elektryczną), kanalizację sanitarną i deszczową oraz inne elementy uzbrojenia, takie jak np. separator i miejsca na odpady stałe. Stanowiska cumownicze powinny być wyposażone w skrzynki z energią elektryczną oraz punkty poboru wody. Obszar przystani powinien posiadać odpowiednie odwodnienie i oświetlenie. W obrębie przystani powinien być dostępny internet bezprzewodowy (WI-FI). Istotne jest także zapewnienie miejsc noclegowych w przystani lub/ i w pobliżu przystani (np. w obiektach agroturystycznych). Możliwe jest to np. poprzez budowę pokoi hotelowych w budynku zaplecza socjalnego lub budowę zespołu samodzielnych domków, czynnych w okresie sezonu letniego. Niezależnie od tego warto zaprojektować na terenie przystani pole namiotowe oraz rozważyć budowę stanowisk pod przyczepy kempingowe typu „domek holenderski”.

Teren przystani jachtowej powinien być ogrodzony, monitorowany i posiadać dogodny dojazd drogą publiczną z nawierzchnią utwardzoną. Przy projektowaniu szerokości i promieni skrzytu drogi należy mieć na uwadze, iż drogą tą będą poruszać się samochody z przyczepami (przewóz jachtów). Przystań powinna być dostępna publicznie i najlepiej jeśli powiązana jest z atrakcyjnym

architektonicznie lub/ i krajobrazowo ciągiem pieszym i rowerowym z sąsiadującą zabudową mieszkaniową i najbliższymi usługami. Przed obszarem przystani powinien znaleźć się parking dla samochodów osobowych, ewentualnie dostawczych oraz parking dla rowerów.

Układ dróg wewnętrznych przystani (o charakterze ciągów pieszo-jezdnych lub rozdzielnie pieszych i jezdnych) powinien zapewniać obsługę budynków i obiektów zaplecza technicznego przystani (w tym dojazd do warsztatów szkutniczych, wiat i placów postojowych dla jachtów) oraz dojazd do miejsca wodowania i wyciągania jachtów. Droga zwykle powinna być zakończona placem manewrowym, umożliwiającym zawrócenie samochodów osobowych z przyczepą, jak też śmieciarek i wozu strażackiego. Należy przemyśleć możliwość dostarczenia i dystrybucji paliwa dla silnikowych jednostek pływających – może być to stacja paliw w obrębie portu lub też mobilny system dystrybucji.

Teren przystani powinien mieć dobrze urządzoną i utrzymaną zieleni, zwłaszcza w pobliżu terenów rekreacyjnych oraz posiadać wyposażenie w postaci elementów małej architektury (ławki, kosze na śmieci, altany, rzeźby). Urządzenia rekreacyjne, które powinny być standardowo zlokalizowane w przystaniach jachtowych to: place zabaw dla dzieci, boiska (np. piłki nożnej, do koszykówki, do siatkówki, korty tenisowe, minigolf), wiaty biesiadne lub miejsca na grill/ ognisko. W przystaniach warto też zlokalizować stacje dla innych sportów wodnych, takich jak kajakarstwo morskie, łodzie wędkarskie, windsurfing (koniczny dostęp do plaży), bojery.

## **9. Porozumienie gmin południowego brzegu Zalewu Wiślanego**



**POROZUMIENIE NR 2/2016**

z dnia 11 października 2016 roku zawarte pomiędzy

**Gminą Tolkmicko** z siedzibą przy ul. Plac Wolności 3, 82-340 Tolkmicko reprezentowaną przez:

Burmistrza Tolkmicka – Andrzeja Lemanowicza

Zwanej dalej Gminą Tolkmicko lub Stroną

**a**

następującymi jednostkami samorządu terytorialnego:

**Gminą Frombork** reprezentowaną przez:

Burmistrza Fromborka – Małgorzatę Wrońską,

**Gminą Braniewo** reprezentowaną przez:

Wójta Gminy Braniewo – Tomasza Sielickiego,

**Powiatem Braniewskim** reprezentowanym przez Zarząd Powiatu Braniewskiego w imieniu którego działają:

Starosta Braniewski – Leszek Dziąg

Etatowy Członek Zarządu Powiatu – Mirosław Kudliński,

**Powiatem Elbląskim** reprezentowanym przez Zarząd Powiatu Elbląskiego w imieniu którego działają:

Starosta Elbląski – Maciej Romanowski

Wicestarosta Elbląski – Zbigniew Lichuszewski

Zwanych dalej Stronami.

**§ 1**

Dostrzegając doniosłość dalszego rozwoju portów i przystani morskich, jako kluczowego również dla rozwoju gospodarczego poszczególnych samorządów, Strony postulują konieczność sporządzenia dokumentu pn. „Strategia rozwoju portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego” ( zwanego dalej Strategią) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko:

- I. Kamienica Elbląska
- II. Kupta
- III. Nadbrzeże
- IV. Bogdaniec
- V. Suchacz I

- VI. Suchacz II
- VII. Cegielnia
- VIII. Pęklewo
- IX. Kadyny
- X. Tolkmicko
- XI. Święty Kamień
- XII. Frombork
- XIII. Nowa Pastęka

§ 2

1. Strategia zostanie zrealizowana przez Gminę Tolkmicko przy pomocy finansowej samorządów: Gminy Frombork, Gminy Braniewo, Powiatu Braniewskiego i Powiatu Elbląskiego.
2. Całkowity koszt Strategii wynosi 52 000,00 zł brutto (pięćdziesiąt dwa tysiące złotych 00/100).
3. Strony deklarują podjęcie działań zmierzających w kierunku udzielenia w przypisanej prawem formie pomocy finansowej w formie dotacji celowej dla Gminy Tolkmicko z przeznaczeniem na wykonanie Strategii. Wedle tej deklaracji Strony udzieliłyby pomocy finansowej w kwocie:  
 Gmina Frombork - 4.000,00 zł brutto (słownie złotych: cztery tysiące 00/100),  
 Gmina Braniewo - 4.000,00 zł brutto (słownie złotych: cztery tysiące 00/100),  
 Powiat Braniewski - 6.000,00 zł brutto (słownie złotych: sześć tysięcy 00/100),  
 Powiat Elbląski - 6.000,00 zł brutto (słownie złotych: sześć tysięcy 00/100).

§ 3

1. W przypadku udzielenia pomocy finansowej, o której mowa w § 2 ust. 3 będzie ona wpłacona na rachunek bankowy Gminy Tolkmicko prowadzony przez Bank Spółdzielczy w Malborku, Oddział w Tolkmicku o numerze 91 8303 1029 0050 0500 2567 0002, w terminach wynikających z umów w przedmiocie udzielenia przez poszczególne samorzady pomocy finansowej w formie dotacji celowej dla Gminy Tolkmicko.

2. Po odebraniu Strategii od wykonawcy (Actia Forum Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, 81-368 Gdynia ul. Pułaskiego 8), Gmina Tolkmicko prześle niezwłocznie każdej ze Stron po jednym jej egzemplarzu w wersjach elektronicznej i papierowej oraz przeniesie na każdą ze Stron autorskie prawa majątkowe do tej części Strategii, która dotyczy danej Strony.
3. Rozliczenie przedmiotu porozumienia nastąpi na zasadach zgodnych z umowami w przedmiocie udzielenia przez poszczególne samorzady pomocy finansowej w formie dotacji celowej dla Gminy Tolkmicko.

§ 4

Porozumienie sporządzono w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.

**GMINA TOLKMICKO**  
BURMISTRZ  
*mgr inż. Andrzej Lemanowicz*

**GMINA FROMBORK**  
BURMISTRZ  
*mgr Małgorzata Wróńska*

**GMINA BRANIEWO**  
WÓJT GMINY  
*Tomasz Sielicki*

**POWIAT BRANIEWSKI**  
STAROSTA  
*Leszek Dziąg*

**POWIAT ELBLĄSKI**  
STAROSTA ELBLĄSKI  
*mgr Maciej Romanowski*

Etatowy Członek Zarządu  
Powiatu Braniewskiego  
*Mirosław Kudliński*

WICESTAROSTA  
*mgr Zbigniew Lichuszewski*

## 10. Źródła informacji

- Aktualizacja Studium Wykonalności oraz wykonanie testu IROPI dla Programu Wieloletniego 'Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską". Praca zbiorowa pod redakcją M. Behnke, Gdynia 06.2013. Tom II
- Analiza stanu infrastruktury w portach i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych. MIR Gdynia, 11.2012
- Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych", opracowanie Morskiego Instytutu Rybackiego Państwowy Instytut Badawczy, Gdynia, listopad 2012 (MIR)
- Archiwum WIG [polski.mapywig.org](http://polski.mapywig.org).
- Atlas Warmii i Mazur. Planowanie Przestrzenne (<http://atlas.warmia.mazury.pl/mpzpl/>, dostęp z dnia: 28.10.2016)
- Bank Danych Lokalnych, GUS Warszawa
- Bocheński T., Palmowski T., Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI w [w:] Regiony nadmorskie 23, Uniwersytet Gdański, Gdańsk-Pelplin, 2015, s. 41-42
- Czyżyk R., M. Borowski, M. Czernis, O portach mniejszych od podstawowych dla gospodarki narodowej, <http://www.gospodarkamorska.pl/Administracja,Prawo/o-portach-mniejszych-od-podstawowych-dla-gospodarki-narodowej.html>
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju „Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności”.
- Dz. U. 2016. Poz. 867 z dnia 1 czerwca 2016 Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej a dnia 01.06.2016 roku w sprawie granicy portu morskiego w Tolkmicku
- <http://geoportal.gov.pl/>
- <http://historia-wyzynaelblaska.pl/cadinen-1938.html> (dostęp z dnia: 23.10.2016.)
- <http://historia-wyzynaelblaska.pl/kolej-nadzalewowa---hub.html>
- <http://mapy.geoportal.gov.pl/>
- [http://mapy.geoportal.gov.pl/imap/?gpmmap=gp0&actions=acShowWgButtonPa-nel\\_kraj\\_ORTO](http://mapy.geoportal.gov.pl/imap/?gpmmap=gp0&actions=acShowWgButtonPa-nel_kraj_ORTO) (dostęp z dnia: 10.10.2016)
- <http://mdwe70.pl/web/aplikacja/index.php?id=przewodnik&str=39&lang=pol> (dostęp z dnia: 29.10.2016)
- <http://mdwe70.pl/web/aplikacja/index.php?id=przewodnik&str=39&lang=pol>
- <http://petla-zulawska.pl/cwz/index.php?id=mapa> (10.10.2016)
- <http://suchacz.eu/news.php> (dostęp z dnia: 30.10.2016)
- <http://warminsko-mazurskie.atlaskolejowy.pl/?id=linia&kraj=PL&poz=254>

(dostęp: 28.09.2016.)

- [http://www.kulinski.zagle.pl/zw/spis\\_tresci.htm](http://www.kulinski.zagle.pl/zw/spis_tresci.htm) (dostęp z dnia: 07.11.2016)
- <http://www.zalewwislany.pl/node/7387> (dostęp z dnia: 17.09.2016)
- <http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany/frombork> (dostęp z dnia: 19.10.2016)
- <http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany/kadyny> (dostęp z dnia: 28.10.2016)
- <http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany/nadbrzeze-stanica-wodna> (dostęp z dnia: 15.11.2016)
- <http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany/zalew-wislany/porty-przystanie-schronienia/suchacz-marita> (dostęp z dnia: 21.10.2016)
- <http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany/zdemilitaryzowane-nadbrzeze> (dostęp z dnia: 02.11.2016)
- <https://www.google.pl/maps>
- Kosztorys do zadania: Remont mostu stalowego typu Bailey przez rzekę Pasłękę w miejscowości Nowa Pasłęka, wykonany przez firmę Drog-Mar, na zlecenie Gminy Braniewo
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie
- Kuliński M., J., Zalew Wiślany. Przewodnik dla żeglarzy, Kartuzy 2010, wydanie trzecie, ss. 336
- Locja Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej nr 502
- Luks K., Otworzyć zalew na Europę, Namiary na Morze i Handel, nr 23/2006
- Mapa ISOK (Informatyczny System Osłony Kraju) ([http://mapy.geoportal.gov.pl/wss/service/WMTS/quest/wmts/ISOK\\_CIENHIPSO](http://mapy.geoportal.gov.pl/wss/service/WMTS/quest/wmts/ISOK_CIENHIPSO))
- mapa Tolkmicka z 1926 roku ze źródeł Archiwum Map Wojskowego Instytutu Geograficznego 1919-1939 (<http://polski.mapywig.org>)
- Mazurkiewicz B. (red), Morskie budowle hydrotechniczne. Zalecenia do projektowania i wykonywania Z 1 – Z45, ISBN: 978 83-60584-10-1, 2006
- Mazurkiewicz B. K., Porty jachtowe – Mariny. Projektowanie, Bernardinum, Gdańsk, 2004
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Fromborka (Uchwała XI/68/07 Rady Miejskiej gminy Frombork z dnia 27 września 2007 roku)
- Miejscowy Plan zagospodarowania przestrzennego miasta Tolkmicko
- Morska Gospodarka Rybna 2006-2014, MIR Gdynia 2007-2015
- Odpowiedź na interpelację nr 1787 w sprawie linii kolejowej nr 254 (Kolei Nadzalewowej). Odpowiadający: podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Piotr Stomma, Warszawa, 13-04-2016, <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=75E1FBBE> (dostęp: 28.09.2016)
- Odpowiedź Starosty Elbląskiego na wniosek Burmistrza Miasta Tolkmicka z dnia 07.05.2015. znak GNI 7124.1.2015. w sprawie na wyrażenie zgody na wydzielenie z działki Nr400/, obręb Suchacz gmina Tolkmicko części działki w celu przyłączenia go do obszaru przystani morskiej w Kamionku Wielkim
- Palmowski T., Problemy żeglugi na Zalewie Wiślany, PRACE KOMISJI GEOGRAFII KOMUNIKACJI PTG 2007, t. XIII
- Pismo Burmistrza Tolkmicka z dnia 18.08.2015.do Dyrektora Urzędu Morskiego w sprawie zaopiniowania projektu Planu rozwoju przystani Suchacz Cegielnia

- Pismo Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Olsztynie ozn. IZEK-071-30/15 z dnia 3 czerwca 2015 r.
- 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
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego
- 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 Miasta i Gminy Tolkmicko na lata 2016-2025
- Program Rozwoju Turystyki do 2020 roku
- Projekt budowlany na przebudowę przystani rybackiej w Kamienicy Elbląskiej wykonany przez „KAPPA Projekt” na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni, listopad 2013
- Projekt rozbudowy portu żaglowego we Fromborku opracowany przez konsorcjum firm: Pracownia Projektowa Wojciech Karolak i PHU Taros Pracownia Projektowa na zlecenie Urzędu Miejskiego i Gminy we Fromborku – materiały UM Frombork
- Projekt zagospodarowania przystani JachtKlubu Elbląg w Nadbrzeżu wykonany przez pracownię ELPROJEKT sp. z o. o.
- Rola „Kolei Nadzalewowej” w kreowaniu wzrostu atrakcyjności subregionu Zalewu Wiślanego. Uzyskano Instytut Morski w Gdańsku 2016
- Salecki R., Pomorski szlak żeglarski (<http://www.zalewwislany.pl/zalew-wislany>, dostęp z dnia: 13.10.2016)
- [srebmydzwon.pl](http://srebmydzwon.pl) (dostęp z dnia: 12.11.2016)
- Statystyczne Vademecum Samorządowca 2015 (<http://olsztyn.stat.gov.pl/statystyczne-vademecum-samorzadowca/>)
- Strategia „Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” KOM (2010), Bruksela 03.03.2010
- Strategia Gminy Braniewo, 11.03.2016 r.
- Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej. UMWP/EU-Consult, Gdańsk
- Strategia rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego/ Zintegrowanych Inwestycji Regionalnych
- Strategia Rozwoju Kraju 2020
- Strategia Rozwoju Lokalnego kierowanego przez społeczność na lata 2016-2022, LGR Zalew Wiślany, 06.2016
- Strategia rozwoju miasta i gminy Frombork na lata 2016-2026
- Strategia Rozwoju obszaru Gmin Nadzalewowych do 2020 roku
- Strategia rozwoju obszaru gmin nadzalewowych do roku 2020. Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych, Elbląg 2007
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)
- Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa na lata 2012-2020
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Frombork (Uchwała VI/58/15 Rady Miejskiej we Fromborku z dnia 16 lipca 2015 roku)

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko – Uchwała Rady Miejskiej w Tolkmicku nr XVII/88/15 z dnia 16.11.2015.
- Szymajda M., MIB zajmuje stanowisko w sprawie Linii Nadzalewowej z Elbląga do Braniewa, [www.rynek-kolejowy.pl](http://www.rynek-kolejowy.pl) (dostęp 2016-04-20)
- Szymajda M., PLK ma 443 km linii do likwidacji. Ministerstwo nie da zgody, [www.rynek-kolejowy.pl](http://www.rynek-kolejowy.pl) (dostęp 2016-04-19)
- Ułaszewski J., Mapa batymetryczna: Zalew Wiślany. Podejście do Fromborka w dniach 22/23-09-2010, Skala 1:2000 (dostępna na stronie: [http://www.zalewwislany.pl/sites/zalewwislany.pl/files/images/obrazki/frombork2223092010wejscie\\_izo.jpg](http://www.zalewwislany.pl/sites/zalewwislany.pl/files/images/obrazki/frombork2223092010wejscie_izo.jpg))
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
- Wasil R., Rewitalizacja szlaków wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego, GEOGRAPHY AND TOURISM, Vol. 3, No. 1 (2015), 11-19
- Wniosek o wydanie pozwolenia na budowę pomostów pływających z miejscami do cumowania wzdłuż południowego nabrzeża w porcie w Tolkmicku; Inwestor: Urząd Miasta i Gminy w Tolkmicku; Projekt techniczny: Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego sp z o. o. w Elblągu
- 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
- Wrys z mapy własnościowej obrębu Kamionek Wielki i Suchacz, otrzymany w Urzędzie Miasta Tolkmicko
- Wywiad z armatorem jednostek połowowych stacjonujących w przystani Kamienica Elbląska, panem Tomaszem Chryściukiem w dniu 23.08.2016
- Wywiad z burmistrzem miasta Tolkmicko p. Andrzejem Lemanowiczem w dniu 23.08.2016.
- Wywiad z burmistrzem Tolkmicka w dniu 24.08.2016
- Załącznik graficzny wniosku Urzędu Gminy Tolkmicko do Lasów Państwowych SA o możliwość wydzielenia i wykupu działki drogowej i placu manewrowego regulujący istniejącą sytuację i uwzględniający drogę zwyczajową
- 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
- Zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 marca 2015 roku w sprawie określenia granicy przystani morskiej Nadbrzeże od strony lądu i wody
- 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

## 11. Spis tabel

Tabela 1. Powierzchnia wybranych gmin województwa warmińsko-mazurskiego [ha] .....	9
Tabela 2. Populacja wybranych gmin województwa warmińsko-mazurskiego 2012-2014.....	10
Tabela 3. Produkt krajowy brutto na mieszkańca w latach 2006-2013.....	10
Tabela 4. Stopa bezrobocia rejestrowego w województwie warmińsko-mazurskim oraz powiecie braniewskim.....	10
Tabela 5. Struktura aktywności gospodarczej w województwie warmińsko-mazurskim wg. układu sekcji PKD 2007 (dane za 2013 rok).....	11
Tabela 6. Struktura pracujących w 2014 roku w wybranych rejonach Polski .....	12
Tabela 7. Powierzchnia oraz populacja gmin nadzalewowych .....	13
Tabela 8. Szacunkowa liczba miejsc postojowych dla jednostek rekreacyjnych w obszarze Zalewu Wiślanego .....	14
Tabela 9. Wykorzystanie portów rybackich południowego brzegu Zalewu Wiślanego (2011 rok) .....	16
Tabela 10. Połowy ryb na Zalewie Wiślanym w latach 2006-2015 (ton).....	16
Tabela 11. Aktywność turystyczna w portach i przystaniach Pętli Żuławskiej 2010-2015.....	22
Tabela 12. Ruch turystyczny w portach Pętli Żuławskiej-Nowa Pasłęka i Tolkmicko (2012-2015) .....	23
Tabela 13. Pożądany układ funkcjonalny portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego .....	90
Tabela 14. Docelowy układ funkcjonalny portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego uwzględniający ograniczenia środowiskowe .....	91
Tabela 15. Wybrane skutki realizacji programu budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną – lokalizacja Nowy Świat (lata 2021-2040).....	94
Tabela 16. Dokumenty ustanawiające analizowane porty i przystanie morskie .....	97
Tabela 17. Zadania inwestycyjne dotyczące infrastruktury dostępowej oraz portowej.....	101
Tabela 18. Miejsca noclegowe w analizowanym regionie w latach 2006-2015 (stan na lipiec danego roku) .....	103
Tabela 19. Stacje Kolei Nadzalewowej .....	106





Rysunek 1. Porty i przystanie południowego brzegu Zalewu Wiślanego.....	6
Rysunek 2. Synergia w rozwoju morskiej turystyki w regionie południowego brzegu Zalewu Wiślanego.....	19
Rysunek 3. Jakie są główne wady Pętli Żuławskiej? (pytanie wielokrotnego wyboru) .....	21
Rysunek 4. Lokalizacja inwestycji realizowanych w ramach projektu „Pętla Żuławska” .....	22

Rysunek 5. Inteligentna specjalizacja województwa warmińsko-mazurskiego „ekonomia wody” .....	27
Rysunek 6. Położenie przystani Kamienica Elbląska.....	32
Rysunek 7. Przystań Kamienica Elbląska. W tle widoczne budynek zaplecza rybackiego. Po prawej nabrzeże Zachodnie. Stan z sierpnia 2016 .....	32

Rysunek 8. Mapa „Cadinen” z 1938 roku.....	33
Rysunek 9. Nabrzeże Zachodnie przystani Kamienica Elbląska. W tle widoczne budynek zaplecza rybackiego. Stan z sierpnia 2016. ....	34
Rysunek 10. Przekrój przez nabrzeże Południowe – stan istniejący .....	34
Rysunek 11. Przekrój przez nabrzeże Południowe – stan projektowany .....	35

Rysunek 12. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru przystani w Kamienicy Elbląskiej.....	36
Rysunek 13. Granice przystani Nadbrzeże według Zarządzenia Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 marca 2015 roku.....	37

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 ..... 38

Rysunek 15. Skarpa nabrzeża Zachodniego przystani Nadbrzeże (po lewej). Konstrukcja drewniano-ziemna nabrzeża Wschodniego basenu przystani w Nadbrzeżu (po prawej). Stan z sierpnia 2016.....	38
Rysunek 16. Projekt zagospodarowania przystani morskiej w Nadbrzeżu wykonany przez pracownię LATECKI projekt dla Starostwa Powiatowego w Elblągu.....	39

Rysunek 17. Dojazd na obszar Stacji Wodnej w Nadbrzeżu (po lewej). Po prawej w tle widoczne budynek administracyjny, domki ośrodka wypoczynkowego. Na pierwszym planie boisko do siatkówki i plac zabaw. Stan z sierpnia 2016 ..... 40

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. ... 40



Rysunek 19. Falochron wschodni przystani w Nadbrzeżu (po lewej). Po prawej plaża i zabudowania Stacji Wodnej w Nadbrzeżu. Stan z sierpnia 2016 .....	41
Rysunek 20. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru odcinka Kupta-Suchacz.....	42

Rysunek 21. Historyczna fotografia przystani w Nadbrzeżu .....	42
Rysunek 22. Basen dawnej przystani Kupta. Po prawej tory nieczynnej linii kolejowej przylegające do południowo-wschodniego obrzeża basenu . Stan z sierpnia 2016 .....	44
Rysunek 23. Położenie przystani Kupta i planowanej drogi dojazdowej komunikującej ją z drogą wojewódzką 503, Nadbrzeżem i przystanią w Kamienicy Elbląskiej .....	44

Rysunek 24. Zagospodarowanie przystani Suchacz II (Marita).....	45
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.....	46

Rysunek 26. Południowy kraniec basenu przystani Suchacz II (po lewej). W tle warsztat skutniczy i łódzie rybackie. Droga dojazdowa do przystani od strony lądu (po prawej). Stan z sierpnia 2016. ....	46
Rysunek 27. Położenie przystani Suchacz Cegielnia, Pęklewo, Kadyny. ....	48
Rysunek 28. Mapa „Cadinen” z 1938 roku. ....	48

Rysunek 29. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru przystani Suchacz Cegielnia i Pęklewo.....	49
Rysunek 30. Granice przystani morskiej Suchacz Cegielnia od strony lądu. ....	49

Rysunek 31. Przystań Suchacz Cegielnia. Do odtworzonej przystani (w tle) prowadzi utwardzona płytami betonowymi droga dojazdowa. Stan z sierpnia 2016. .... 50  
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. .... 51

Rysunek 33. Granice przystani Pęklewo zdefiniowane we wniosku Burmistrza Miasta Tolkmicka do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 19.05.2014. o utworzenie nowej przystani morskiej w Pęklewie ..... 52  
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 wschodnia strony basenu jest wzmocniona narzutem kamiennym (zdjęcie po prawej). Stan z sierpnia 2016 .....	53
Rysunek 35. Zagospodarowanie przystani Suchacz .....	54



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 ..... 55

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..... 55

Rysunek 38. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru przystani Kadyny ..... 56

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..... 57

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. ....	57
Rysunek 41. Po lewej basen przystani Kadyny. W narożnikach basenu widoczne (po prawej) wyraźna intensywna akumulacja piasku. Stan z sierpnia 2016. ....	58

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.....	58
Rysunek 43. Układ przestrzenny przystani Kadyny .....	59
Rysunek 44. Granice przystani Kadyny .....	59

Rysunek 45. Wrys z mapy nawigacyjnej portu Tolkmicko. Stan przed przebudową z 2012 roku (widoczny dawny przebieg linii falochronu Wschodniego). ..... 61  
Rysunek 46. Aktualne granice portu w Tolkmicku, określone Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 01.06.2016 roku w sprawie granicy portu morskiego w Tolkmicku. Widoczna linia przebiegu starego falochronu Wschodniego oraz obszar

rozszerzenia granic portu na zachód od basenu portowego. Załącznik graficzny w.w. Rozporządzenia.....	61
Rysunek 47. Panorama portu Tolkmicko z głowicy falochronu Wschodniego (po lewej). Wejście do portu Tolkmicko (po prawej). Stan z sierpnia 2016 roku.....	62



Rysunek 48. Głowica nowego falochronu Wschodniego z widocznym narzutem kamiennym umacniającym podstawę głowicy oraz ze światłem nawigacyjnym na falochronie (po lewej). Konstrukcje odbojowe, wylazowe oraz cumownicze, będące wyposażeniem falochronu Wschodniego. Stan z sierpnia 2016 roku..... 63

Rysunek 49. Po lewej północna końcówka nabrzeża Zachodniego i falochron Zachodni. Widoczne wejście po portu. Po prawej plaża miejska po wschodniej stronie falochronu Wschodniego. Stan z sierpnia 2016 roku..... 63  
Rysunek 50. Północna końcówka nabrzeża Wschodniego (po lewej). Widoczny budynek nowego i starego bosmanatu oraz zabudowa zaplecza rybackiego. Po prawej dawna baza przetwórstwa

rybnego na nabrzeżu Południowym, budynek SARu w narożniku basenu oraz port jachtowy w  
końcówce basenu. Stan z sierpnia 2016 roku..... 64  
Rysunek 51. Środkowy odcinek nabrzeża Wschodniego z widocznymi łodziami rybackimi  
i zabudowaniami zaplecza rybackiego (po lewej). Po prawej dawna baza przetwórstwa rybnego

na nabrzeżu Południowym. Na pierwszym planie parking dla samochodów oraz budynek mareografu. Stan z sierpnia 2016 roku. ....	64
Rysunek 52. Północna końcówka nabrzeża Zachodniego (po lewej). Po prawej stanowisko M/S Generała Kutrzeby – promu pasażerskiego kursującego z Tolkmicka do Krynicy Morskiej. Stan z sierpnia 2016 roku. ....	65

Rysunek 53. Hale magazynowo-produkcyjne przedsiębiorstwa Masfrost sp. z o. o. (po lewej). Po prawej basen portowy oraz chodnik, ciąg drogowy i stanowiska postojowe dla jachtów wzdłuż nabrzeża Zachodniego. Stan z sierpnia 2016 roku..... 66

Rysunek 54. Projekt zagospodarowania terenu portu żeglarskiego w Tolkmicku, wykonany na zlecenie Urzędu Miasta Tolkmicko przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego sp z o. o. w Elblągu. .... 67

Rysunek 55. Fragment projekt zagospodarowania terenu portu żeglarskiego w Tolkmicku, wykonany na zlecenie Urzędu Miasta Tolkmicko przez Biuro Projektów Budownictwa

Komunalnego sp z o. o. w Elblągu. Widoczne pomosty pływające zamocowane przy nabrzeżu Południowym. .... 68  
Rysunek 56. Projekt zagospodarowania terenu portu żeglarskiego w Tolkmicku, wykonany na zlecenie Urzędu Miasta Tolkmicko przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego sp z o. o. w Elblągu. Przekrój przez nabrzeże Południowe o konstrukcji oczepowej (widoczny skośny oczep

betonowy przy krawędzi nabrzeża) wraz z ukazaniem pomostów pływających zamocowanych do pali stalowych rurowych wbitych w dno basenu. .... 68  
Rysunek 57. Rys. 1. Położenie dawnej przystani cegielni Luisenthal-Święty Kamień. .... 69  
Rysunek 58. Fragment mapa Tolkmicka z 1926 r. przedstawiający cegielnię Luisenthal (ze źródeł Archiwum Map Wojskowego Instytutu Geograficznego 1919-1939 <http://polski.mapywig.org>).. 69



Rysunek 59. Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Tolkmicko (część: Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego) z ukazaniem obszaru dawnej cegielni Luisenthal i jej przystani.....	70
Rysunek 60. Plan portu we Fromborku.....	71

Rysunek 61. Widok portu Frombork od strony Zalewu Wiślanego (po lewej). Na pierwszym planie widoczne nabrzeże Skarpowe. W tle wież Katedry fromborskiej. Po prawej obiekt Morskiego Przejścia Granicznego przy nabrzeżu Odpraw. Stan z sierpnia 2016.....	72
Rysunek 62. Układ nabrzeży portu Frombork.....	73

Rysunek 63. Falochrony Zachodni (po lewej) i Wschodni (po prawej) w porcie Frombork. Na głowicach widoczne światła nawigacyjne portu. Stan z sierpnia 2016 ..... 74  
Rysunek 64. Kanał portu Frombork – nabrzeże Wschodnie (po lewej). Widoczny fragment budynku bosmanatu oraz obiekt hotelowo-gastronomiczny wybudowany w miejsce dawnych

boksów rybackich. Stan z sierpnia 2016. Basen portowy (po prawej). Za jachtem widoczne  
nabrzeże Północno-Zachodnie. Stan z listopada 2016..... 75  
Rysunek 65. Projekt rozbudowy portu żeglarskiego we Fromborku opracowany przez konsorcjum  
firm: Pracownia Projektowa Wojciech Karolak i PHU Taros Pracownia Projektowa na zlecenie  
Urzędu Miejskiego i Gminy we Fromborku. .... 77

Rysunek 66. Plan zagospodarowania terenu wokół budynku dawnego dworca PKP we Fromborku wykonany przez pracownię PHU Taros. Materiały otrzymane z Urzędu Gminy Frombork .....	78
Rysunek 67. Układ przestrzenny portu w Nowej Pasłęce .....	79
Rysunek 68. Układ przestrzenny przystani żeglarskiej i „Domu Rybaka” w Nowej Pasłęce .....	82

Rysunek 69. Nabrzeże przystani żeglarskiej. W tle widoczne budynek zaplecza żeglarskiego i stary most zwodzony. Stan z sierpnia 2016 .....	82
Rysunek 70. 2.a. Y-bomy przy nabrzeżu przystani żeglarskiej. 2.b. Slip przystani. Stan z sierpnia 2016.....	83

Rysunek 71. Jednostka białej żeglugi stacjonująca przy nabrzeżu „Domu Rybaka”. W tle widoczny zachodni brzeg rzeki Pasłęki z cumującymi łodziami. Stan z sierpnia 2016.....	83
Rysunek 72. Falochron kierujący po wschodniej stronie Przetoki rzeki Pasłęki. Stan z sierpnia 2016.....	83

Rysunek 73. Ujście rzeki Pasłęki (po prawej widoczny częściowo zanurzony falochron wschodni) oraz przystań Ujście (po prawej). Stan z października 2016. ....	84
Rysunek 74. Uniwersalne priorytety oraz cele rozwojowe dla portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego.....	88



Rysunek 75. Prognoza rozwoju ruchu turystycznego (liczba osobo-dób w sezonie) w wariancie bazowym oraz z budową kanału przez Mierzeję Wiślaną.....	94
Rysunek 76. Wodne połączenia komunikacyjne na Zalewie Wiślanym – potencjalne możliwości .....	104
Rysunek 77. Pociąg kolej nadzalewowej ( <i>Huffuferbahn</i> ).....	105

Rysunek 78. Schemat połączeń kolejowych PTMKŻ (2010 rok) .....	107
Rysunek 79. Koncepcja kompleksowej oferty turystycznej opartej o Kolej Nadzalewową .....	109
Rysunek 80. Pętla rowerowa wokół Zalewu Wiślanego.....	110
Rysunek 81. Rewitalizacja miasta Rothenburg w Niemczech .....	111
Rysunek 82. Modelowa przystań żeglarska.....	128

