



Jaškowa Dolina 11 B/3
80-252 Gdańsk
T: +48 58 344 44 50
F: +48 58 344 44 49
biuro@dsconsulting.com.pl
www.dsconsulting.com.pl



Województwo Pomorskie
Ul. Okopowa 21/21, 80-810 Gdańsk
<http://pomorskie.eu>

Analiza wykonalności przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego”

Grudzień 2023



Rzeczpospolita
Polska



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	4
1. Charakterystyka Przedsięwzięcia	14
1.1. Geneza	14
1.2. Obecny potencjał.....	17
1.3. Zidentyfikowane problemy	46
1.4. Cele przedsięwzięcia	57
1.5. Korzyści w kontekście grup docelowych	59
2. Uwarunkowania instytucjonalne i prawne realizacji Przedsięwzięcia	61
2.1. Rola Województwa Pomorskiego w realizacji Regionalnego Programu Strategicznego...	61
2.2. Modelowy przebieg procesu inwestycyjnego.....	65
2.3. Bariery prawne i planistyczne dla lokalizacji	67
2.4. Pomoc publiczna – identyfikacja, legalizacja	84
2.5. Kwalifikowalność VAT.....	86
3. Wykonalność techniczno-technologiczna	88
3.1. Standardy zagospodarowania obiektów infrastruktury żeglarskiej	88
3.2. Wariantowanie zakresu Przedsięwzięcia	89
3.3. Założenia analizy wielokryterialnej.....	98
3.3.1. Zgodność z kryteriami horyzontalnymi.	98
3.3.2. Kryteria wyboru zadań	111
3.4. Wyniki analizy wielokryterialnej - priorytetyzacja zadań	121
3.4.1. Zadania rekomendowane	128
3.4.2. Zadania rezerwowe.....	129
4. Wykonalność finansowo-ekonomiczna	131
4.1. Planowane nakłady inwestycyjne.....	131
4.2. Planowane koszty operacyjne	141
4.3. Potencjalne źródła finansowania.....	143
4.3.1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego (gminy).....	143
4.3.2. Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027.....	144
4.3.3. Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych	147
4.3.4. Interreg Południowy Bałtyk	150
4.3.5. Fundusze norweskie	154

4.3.6.	Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021-2027	155
4.4.	Harmonogram wdrożenia	156
5.	Wpływ przedsięwzięcia na środowisko.....	165
5.1.	Ocena oddziaływania na środowisko	185
5.2.	Ocena przewidywanego znaczącego oddziaływania na cele i przedmiot ochrony obszarów objętych ochroną przyrody, w tym Obszarów Natura 2000	187
5.3.	Uwarunkowania ocen oddziaływania na środowisko – procedury administracyjne	194
5.4.	Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko	203
5.5.	Analiza skumulowanego oddziaływania realizacji zamierzeń inwestycyjnych.....	207
5.6.	Transgraniczne oddziaływanie na środowisko.....	216
	Wykaz załączników	217
	Spis tabel rycin i wykresów	219

Wprowadzenie

Celem Analizy Wykonalności przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego” jest przede wszystkim wariantowe określenie preferowanych miejsc lokalizacji infrastruktury żeglarskiej, przyczyniających się do poprawy warunków obsługi turystyki wodnej dla utworzenia i uzupełnienia sieci portów i przystani, wzdłuż szlaków wodnych Deltę Wisły oraz na akwenach Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej, Morza Bałtyckiego.

Opracowanie wpisuje się w długofalową politykę Zamawiającego, jaką jest dalsze wzmocnienie wykorzystania potencjału województwa pomorskiego dla rozwoju turystyki wodnej, co ma przyczynić się m.in. do rozwoju regionalnej gospodarki, polepszenia jakości życia mieszkańców i udostępnienia jego walorów turystom. Aspekty te wyrażone są w założeniach i celach przyjętej 12 kwietnia 2021 roku Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030. Jednym z celów operacyjnych Strategii jest cel 3.3 Oferta turystyczna i czasu wolnego. Aby go zrealizować, samorząd województwa zobowiązał się do „stworzenia kompleksowej, całorocznej oferty turystycznej i czasu wolnego wraz z systemowym wsparciem rozwoju infrastruktury w oparciu o wyróżniki regionalne oraz aktualne kierunki rozwoju turystyki”, co ma zwiększyć liczbę przyjazdów turystów krajowych i zagranicznych oraz zwiększyć udział turystów korzystających z noclegów poza letnim sezonem turystycznym (październik-kwiecień).

Operacyjnym rozwinięciem celów strategicznych są regionalne programy strategiczne, w tym zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu

wolnego. Jednym z zobowiązań ww. Strategii 2030 jest Stworzenie kompleksowej, całorocznej oferty turystycznej i czasu wolnego wraz z systemowym wsparciem rozwoju infrastruktury w oparciu o wyróżniki regionalne oraz aktualne kierunki rozwoju turystyki. Jego podstawą realizacji będą narzędzia, w tym przedsięwzięcia strategiczne.

Wspomniane już przedsięwzięcie strategiczne „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego”, którego głównym celem jest stworzenie i uzupełnienie sieci portów i przystani żeglarskich mogących współtworzyć spójną ofertę turystyczną, dającą wodniakom możliwość przybicia do kei lub dłuższego przystanku.

Przedsięwzięcia Strategiczne realizujące zobowiązania Strategii 2030 w ramach RPS w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego

1. Pomorskie Trasy Rowerowe – etap 2
2. Pomorskie Trasy Rowerowe – etap 3 – Trasa Subregionalna
3. Pomorska Turystyka Konna
4. Pomorska Strefa Uzdrowiskowa
5. Pomorskie Szlaki Kajakowe. Etap II
6. Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego
7. Pomorskie Kąpieliska
8. Pomorskie Żagle na jeziorach
9. Pomorska Platforma Wsparcia Ruchu Turystycznego

W dniu 4 października 2022 r. Zarząd Województwa Pomorskiego podjął Uchwałę w sprawie przyjęcia projektu zmiany Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego. Zmiana przywołanego RPS została przyjęta uchwałą nr 61/421/23 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 17 stycznia 2023. W dokumencie wyodrębniono w szczególności Cel. 3.1. Markowa oferta turystyczna i czasu wolnego oraz Działanie 3.1.1 Systemowe wsparcie infrastruktury.

Cele Przedsięwzięcia Strategicznego

Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego

- rozbudowa i rozwój markowego i zintegrowanego produktu turystycznego charakteryzującego się wysoką konkurencyjnością w kraju i zagranicą;
- utworzenie oraz rozwój sieci portów i przystani żeglarskich Zatoki Gdańskiej, delty Wisły, Zalewu Wiślanego i Morza Bałtyckiego stanowiącego część krajowego i międzynarodowego systemu szlaków żeglugowych;
- wzmocnienie roli turystyki wodnej i poprawa warunków uprawiania sportów wodnych w województwie pomorskim oraz w regionie delty Wisły, Zalewu Wiślanego i w obszarze Morza Bałtyckiego;
- rozwój gospodarki turystycznej Pomorza i aktywizacja gospodarcza poszczególnych miejscowości tworzących sieć portów i przystani żeglarskich Morza Bałtyckiego, Zatoki Gdańskiej i Pętli Żuławskiej;
- wydłużenie sezonu turystycznego woj. pomorskiego w oparciu o unikatowy, zintegrowany produkt turystyki wodnej, wykorzystujący walory przyrodnicze i kulturowe regionu;
- generowanie nowych miejsc pracy nie tylko w sektorze turystyki, ale także w sektorze okołoturystycznym, niezbędnym dla obsługi turystów;
- przyciągnięcie na Pomorze nowej grupy turystów – żeglarzy oraz osoby uprawiające turystykę motorowodną, w tym rodzin z dziećmi (hausboating), zarówno z rynku krajowego, jak i rynków zagranicznych.

W zakresie budowy i rozwoju markowej oferty turystycznej planuje się realizację niezbędnych inwestycji będących kontynuacją dotychczasowych przedsięwzięć strategicznych tj. Pomorskie Trasy Rowerowe, Pomorskie Szlaki Kajakowe, Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska oraz nowych, uzupełniających ofertę. Kluczowe są inwestycje udostępniające przestrzenie o walorach przyrodniczych, w zakresie m.in. infrastruktury wodnej. Istotną rolę będą pełnić działania w zakresie infrastruktury odpowiadającej potrzebom rynku, takiej jak mała architektura, zagospodarowanie i oznakowanie szlaków, oznakowanie atrakcji turystycznych.

Autorzy założeń programu strategicznego wskazują, że potrzeba jego realizacji wynika przede wszystkim z konieczności poprawy wizerunku Polski na arenie międzynarodowej jako miejsca atrakcyjnego pod względem turystycznym i inwestycyjnym. Wskazuje się również na występujące deficyty w postaci braku nietuzinkowej oferty dla żeglarzy, która stanowiłaby ciekawą propozycję i mogłaby stać się uznaną atrakcją turystyczną, unikalną w skali regionu i kraju. Efektem jest to, że Polska mimo znacznego potencjału przyrodniczego i kulturowego, nie jest wystarczająco (w relacji do potencjału) rozpoznawalna rynkowo pod względem atrakcyjności oferowanych produktów turystycznych. Diagnoza programu strategicznego podkreśla również, że „współczesna turystyka wymaga nie tylko istnienia wysokich walorów turystycznych, ale rosnące wymagania osób wypoczywających wymuszają także stworzenie odpowiednich urządzeń infrastruktury (zagospodarowania turystycznego), które z jednej strony zwiększają komfort, standard wypoczynku i pozwalają na wzrost pojemności turystycznej obszaru, a z drugiej mogą przyczynić się do ochrony walorów turystycznych, których zachowanie jest warunkiem dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego tej części województwa pomorskiego”. Ocena stanu istniejącego wpłynęła na określenie celów strategicznych i katalogu spodziewanych efektów, stanowiących przesłankę do realizacji niniejszej Analizy Wykonalności.

Istotnym zagadnieniem rozważanym w trakcie realizacji Analizy Wykonalności była kwestia kontynuacji dotychczas realizowanych działań rozwijających turystykę wodną w województwie, w tym takich, dla których Województwo Pomorskie pełniło rolę lidera. Przedsięwzięcie stanowi kontynuację projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej Etap I (2010-2014) oraz przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli

Planowane efekty Przedsięwzięcia Strategicznego

Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego

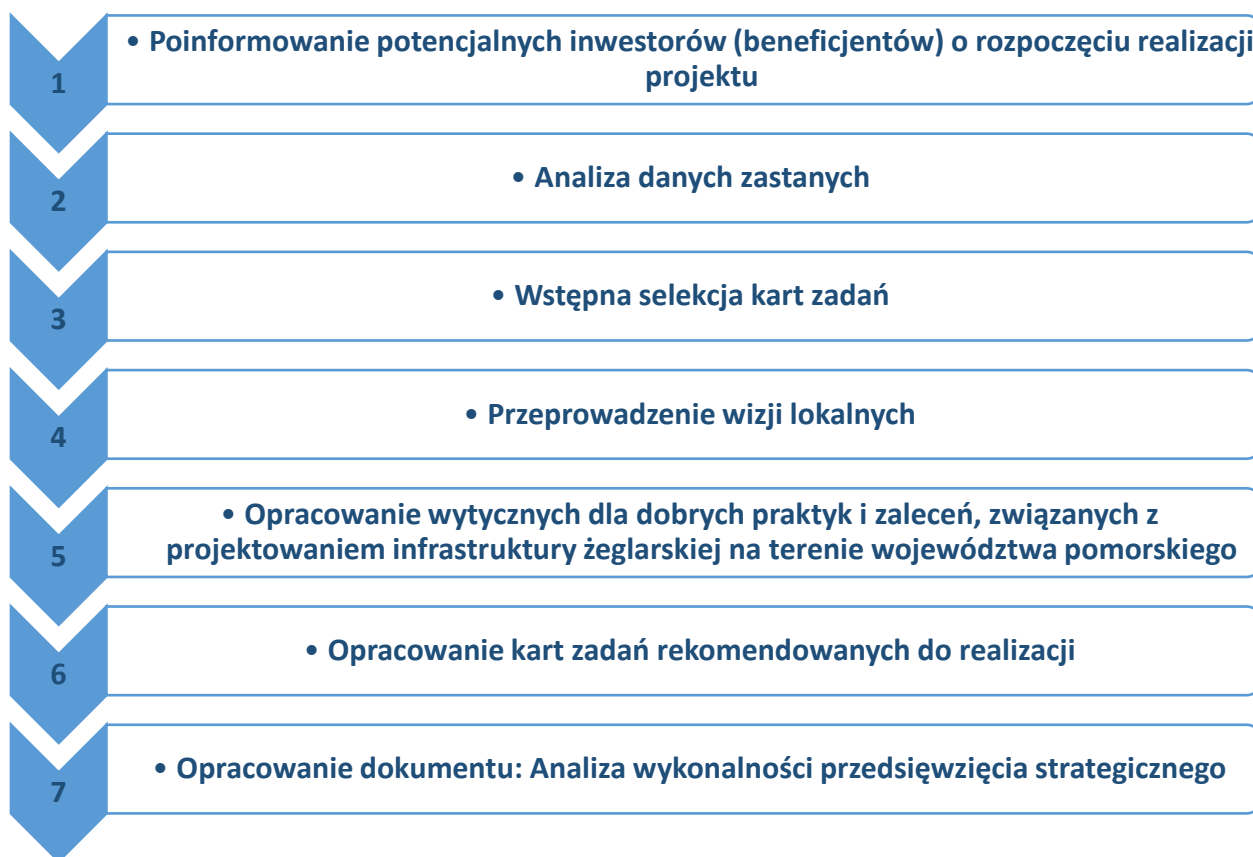
1. Rozbudowana sieć nowoczesnych portów i przystani żeglarskich w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego
2. Zwiększenie atrakcyjności turystycznej województwa pomorskiego oraz całego polskiego wybrzeża Bałtyku, jako regionu przyjaznego dla żeglarzy i amatorów sportów wodnych, oferującego zarówno atrakcyjne akweny, jak i wysokiej jakości infrastrukturę turystyczną, połączoną z wysokim poziomem usług w sektorze turystyki wodnej
3. Rozpoznawalna marka Pętli Żuławskiej, i wykreowanie i wzmocnienie produktu turystycznego z ofertą żeglarską dot. obszaru Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego.

Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” (2016-2023). W tym zakresie istotna była ocena obecnego stanu zagospodarowania infrastrukturą żeglarską i identyfikacja rzeczywistych deficytów, które mogą być zniwelowane. Deficyty te obejmowały zarówno braki w sieciowości szlaku (niska reprezentacja przystani na danym szlaku/akwenie), jak i niewystarczające wyposażenie lub funkcjonalność obecnej infrastruktury (np. niewystarczająca liczba miejsc do cumowania lub miejsc zimowania dla jednostek). Należy podkreślić, że potrzeby uczestników turystyki wodnej ewoluują w czasie. Dlatego też podczas prac nad Analizą Wykonalności zaktualizowano wiedzę o obecnych potrzebach wychodząc od zapisów w dokumentach diagnostycznych, a weryfikując je w trakcie moderowanej przez ekspertów reprezentujących środowisko żeglarskie i operatorów infrastruktury wizji lokalnych. Analiza obecnych trendów w turystyce wodnej (np. oczekiwanie wysokiej jakości, kompleksowości oferty turystycznej, zwiększanie średnich gabarytów użytkowanych jednostek) pozwoliła na wypracowanie i uwzględnienie optymalnych rozwiązań zagospodarowania poszczególnych lokalizacji.

Duża skala zgłaszanych potrzeb inwestycyjnych wymogła konieczność ich priorytetyzacji, dzięki określeniu wpływu danych zamierzeń na realizację zakładanych celów przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego”.

Wykonawca jest odpowiedzialny również za równoległe opracowanie komplementarnego dokumentu - Analizy Wykonalności przedsięwzięcia strategicznego „Pomorskie Szlaki Kajakowe Etap II”. Jest to istotne ze względu na fakt identyfikacji zadań inwestycyjnych o funkcjonalności nakierowanej równocześnie na rozwój turystyki kajakowej, jak i żeglarskiej i konieczność przypisania takich zadań do jednego z dwóch przedsięwzięć strategicznych.

Realizacja Analizy Wykonalności ze względu na obszerność zakresu, jak i liczbę badanych lokalizacji wymagała zastosowania precyzyjnego planu działań, który schematycznie zaprezentowano w kolejnym zestawieniu.

Wykres 1: Etapy wykonania Analizy Wykonalności

Źródło: Opracowanie własne

Podstawą do zweryfikowania możliwości lokalizacyjnych, czyli do określenia zakresu Inwestycji oraz ustalenia sposobu zagospodarowania w ramach Analizy Wykonalności Przedsięwzięcia Strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego” było 96 zadań wskazanych przez Zamawiającego w Opisie Przedmiotu Zamówienia. W znakomitej większości uwzględnione były one we wcześniej opracowanym dokumencie pn. Diagnoza stanu i koncepcja rozwoju turystyki wodnej w województwie pomorskim 2030. Diagnoza stanowiła zarówno dla Zamawiającego jak i dla Wykonawcy szerokie spektrum danych wyjściowych, z którego to przyjęto założenia strategiczne do dalszej analizy. Między innymi spośród analizowanych w Diagnozie zadań żeglarskich, infrastruktury portów i przystani pasażerskich, przebudowy obiektów mostowych, pogłębienia znacznych odcinków torów wodnych, kanałów i rzek a nawet elektryfikacji obiektów śluzowych, za kluczowe uznano inwestycje w zakresie infrastruktury żeglarskiej.

Fotografia 1: Przystań żeglarska w Błotniku

Źródło: Materiały własne (DS Consulting)

Duża liczba zadań koniecznych do przeanalizowania w ramach Analizy Wykonalności była przyczyną szerokiej akcji informacyjnej skierowanej do potencjalnych inwestorów odpowiedzialnych za dane karty zadań. Akcja ta miała za zadanie zwiększenie skuteczności kontaktu przedstawicieli Wykonawcy z Inwestorami w celu przeprowadzenia procesu selekcji, zaaranżowania wizji lokalnych oraz udziału zainteresowanych instytucji w dalszych pracach. Działania te miały formę korespondencji mailowej (luty 2023) oraz konferencji zorganizowanej przez Zamawiającego i Wykonawcę w dniu 7.02.2023, w której uczestniczyli zainteresowani potencjalni Inwestorzy. Sukces akcji informacyjnej przełożył się pozytywnie na dobrą współpracę z Inwestorami w zakresie pozyskania od nich danych i informacji (stanowiących część analizowanych materiałów w ramach etapu „Analiza danych zastanych”) oraz ułatwił późniejszą realizację wizji lokalnych.

Kolejnym etapem działań była wstępna selekcja zadań, przeprowadzona na podstawie przyjętych przez Wykonawcę i zaopiniowanych przez Zamawiającego kryteriów.

Pierwszym etapem selekcji zadań żeglarskich było kryterium „akceptacji Inwestora”. Dlatego Wykonawca kontaktował się z Inwestorami przyporządkowanymi do danych kart zadań w celu:

- przypomnienia podstawowych zasad kształtujących przedsięwzięcie strategiczne,
- potwierdzenia aktualności zapisów w kartach zadań,
- pozyskania wybranych danych uzupełniających karty zadań,
- pozyskania akceptacji inwestora dla uwzględnienia wnioskowanego zadania w dalszych pracach zmierzających do wyboru zadań ujmowanych w przedsięwzięciach strategicznych.

Wykonawca uzyskał od potencjalnych Inwestorów deklarację udziału dla 52 wytypowanych zadań, z czego w przypadku 39 zadań Inwestorzy przesłali wypełnione ankiety z podstawowymi informacjami dotyczącymi zgłaszanego projektu. Do Wykonawcy wpłynęły także rezygnacje dotyczące 28 zadań inwestycyjnych oraz 1 wniosek o zmianę lokalizacji zadania inwestycyjnego.

Zgłoszone 52 zadania zostały poddane selekcji merytorycznej z uwzględnieniem uwarunkowań nawigacyjnych, hydrologicznych, środowiskowych, własnościowych, ekonomiczno-społecznych oraz planistycznych. Oceny jakościowej dokonano na podstawie dostępnych informacji zawartych w przekazanych ankietach i kartach zadań oraz merytorycznej wiedzy zespołu Wykonawcy.

Spośród zadań zadeklarowanych do realizacji przez potencjalnych inwestorów Wykonawca wyselekcjonował na podstawie przeprowadzonej oceny jakościowej, uwzględniającej uwarunkowania nawigacyjne, hydrologiczne, środowiskowe, własnościowe, ekonomiczno-społeczne oraz planistyczne zamierzenia, które potencjalnie w największym stopniu wpisują się we wcześniej wymienione cele przedsięwzięcia strategicznego. Dodatkowo, na podstawie przyjętej metodyki Wykonawca wykazał zamierzenia inwestycyjne, gdzie potencjalni Inwestorzy zadeklarowali możliwość realizacji inwestycji na akwenach z istotnymi według Wykonawcy deficytami infrastruktury żeglarskiej.

Po etapie selekcji nastąpił etap wizji lokalnych. Były one kluczowym narzędziem do zweryfikowania możliwości lokalizacyjnych, tj. określenia zakresu inwestycji oraz ustalenia sposobu zagospodarowania z potencjalnym Inwestorem, w celu weryfikacji wykonalności zamierzenia, jak również w celu zapewnienia bezpośredniego kontaktu z przedstawicielami Inwestorów na potrzeby dalszych analiz. W trakcie wizji, uczestnicy jako rozwinięcie kart zgłoszonych na etapie Diagnozy mogli zaproponować pobliskie, alternatywne lokalizacje o zbieżnej funkcjonalności i przydatności (w kontekście sieciowości, wariantowości, powiązań przestrzennych pomiędzy poszczególnymi lokalizacjami) dla użytkowników szlaków, które to były uwzględniane w dalszych pracach. Była to praktyczna realizacja wariantowego określenia preferowanych miejsc lokalizacji infrastruktury turystyki wodnej oraz innych zadań, przyczyniających się do poprawy warunków do obsługi turystyki wodnej dla utworzenia sieci

szlaków żeglarskich. Takie alternatywne, zamienne lokalizacje były w praktyce analizowane równoważnie jak pierwotne lokalizacje wynikające z kart zgłoszonych na etapie wspomnianego dokumentu Diagnozy. Wypracowany proponowany zakres Inwestycji dla lokalizacji był prezentowany do akceptacji Inwestorom oraz (w ramach uzgodnionych notatek z wizji lokalnych) – Zamawiającemu.

Na ostateczny kształt planowanego zakresu inwestycyjnego wpływ miały szerokie, robocze konsultacje z właścicielami nieruchomości i instytucjami odpowiedzialnymi za docelowe uzgodnienia projektowe w ramach procedury przedrealizacyjnej. Należy tu wymienić np. Urząd Morski w Gdyni, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrekcje Parków Krajobrazowych, Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku.

Określenie sposobu zagospodarowania infrastruktury w ramach przedsięwzięcia strategicznego zostało zaprezentowane przede wszystkim w formie Kart Zadań, stanowiących załącznik do niniejszej Analizy Wykonalności. Stanowią one kompendium wiedzy o danej lokalizacji: stanie obecnym, potrzebach inwestycyjnych, barierach (w tym o barierach instytucjonalno-prawnych w procesie uzgodnień docelowej dokumentacji projektowej), a przede wszystkim zawierają precyzyjną propozycję zagospodarowania lokalizacji i szacunkowy kosztorys. Informacje i materiały zawarte w kartach stanowią podstawę dla opracowania docelowej dokumentacji projektowej, niezbędnej Inwestorom w ramach procedury przedrealizacyjnej, na potrzeby planowanych naborów i wniosków o dofinansowanie w ramach programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 i w ramach innych potencjalnych źródeł finansowania (np. środki własne inwestorów, Rządowy Fundusz Polski Ład - Program Inwestycji Strategicznych czy Fundusze Europejskie dla Rybactwa). Szczegółowy zakres merytoryczny kart został zdefiniowany w ramach Opisu Przedmiotu Zamówienia i składa się z części opisowej, rysunku zagospodarowania, uzupełnionej dokumentacją fotograficzną i mapami lokalizacji. Rozwiązania zawarte w kartach są odzwierciedleniem rzeczywistych i zweryfikowanych potrzeb i oczekiwań dla jej przyszłych operatorów i użytkowników, w tym osób ze szczególnymi potrzebami. Proponowane rozwiązania służą poprawie bezpieczeństwa i czystości śródlądowych i morskich szlaków wodnych. Wybrane zadania wzmacniają funkcję edukacji żeglarskiej. Szczególnie dla większych przystani, uwzględniono elementy zarządzania powstałą infrastrukturą, systemy poboru opłat i monitorowania. Szczególnie dla zadań, dla których nie opracowano wcześniej koncepcji lub projektów, poszczególne propozycje zagospodarowania (ich zakres i wykorzystanie typowych rozwiązań w ramach typów lokalizacji) zapewniają spójność i standaryzację w skali Analizy Wykonalności. Elementem wspólnym są np. pomosty, czy oznakowanie nawigacyjne i informacyjne obiektów infrastruktury turystyki wodnej. Oznakowanie spełnia wymogi formalne (zarówno morskie, jak i śródlądowe, w zależności od lokalizacji) i pozytywnie wpływa na kreację sieciowego produktu turystycznego.

Zadania charakteryzują się wysoką ekspozycją na negatywne oddziaływanie warunków naturalnych (deszcz, wiatr, falowanie, zalodzenie), co jest wzmacniane zmianami klimatu. Stosowane rozwiązania, w tym rekomendacje materiałowe wpływają na potencjalnie wysoką

trwałość i odporność, w tym na akty wandalizmu. Minimalizacja ryzyka wandalizmu realizowana jest również przez wprowadzenie dla niektórych obiektów systemów monitoringu. Szczególnie w ramach konsultacji zadań, istotną kwestią było wypracowanie i uwzględnienie w Kartach Zadań zakresu inwestycyjnego zakładającego jak najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne i krajobraz naturalny. Co do zasady, Przedsięwzięcie ma pozytywnie wpłynąć na środowisko, poprzez skanalizowanie ruchu turystycznego i ograniczenie zachowań turystów obciążających środowisko (np. śmiecenie, niekontrolowany zrzut ścieków bytowych i szarych, postój w miejscach nieusankcjonowanych turystycznie, w których występują cenne przyrodniczo osobliwości flory i fauny). Tym niemniej, szczególnie dla zadań zlokalizowanych w obszarach form ochrony przyrody, zapewnienie odpowiedniego balansu pomiędzy spodziewanymi pozytywnymi efektami inwestycji a skalą ingerencji inwestycyjnej będzie kluczowe dla ich wykonalności. Widoczne to było podczas konsultacji zakresów wybranych zadań z instytucjami zewnętrznymi. Ich efektem były korekty proponowanego wstępnie zakresu lub wniosek o braku możliwości realizacji zadania, z uwagi na brak możliwości pogodzenia potrzeb turystów z uwarunkowaniami środowiskowymi. Dużą wartością kart zadań jest fakt, iż przy ich opracowaniu uczestniczyli praktycy (w tym eksperci Wykonawcy, przedstawiciele środowiska żeglarskiego), zapewniający użyteczność rozwiązań i prostotę wykonania. Ma mieć to pozytywny wpływ na fazę eksploatacji.

W ramach prowadzonych prac przygotowano również szczegółowe wytyczne uwzględniające dobre praktyki i zalecenia, związane z projektowaniem infrastruktury żeglarskiej na terenie województwa pomorskiego, dla zapewnienia spójnego standardu dla danego typu lokalizacji. Pozwolą one na projektowanie wysokiej jakości elementów wyposażania, urządzeń i obiektów kubaturowych dotyczących części lądowej i wodnej dla projektowanych turystycznych portów i przystani, zgodnie z aktualnym stanem prawnym, w sposób zapewniający bezpieczeństwo i komfort użytkowników, w tym funkcjonalność, układ i ustawienie pomostów, y-boomów, miejsca rezydenckie i gościnne, dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami, wraz z uwzględnieniem kwestii ochrony przyrody i krajobrazu. Opracowany dokument zawiera praktyczny katalog rozwiązań, typowo stosowanych w ramach zagospodarowania przystani żeglarskich (np. pomosty, slipy, elementy małej architektury). Uwzględnia również aktualizację proponowanych parametrów (dane techniczne, wymiarowanie, rozstaw, wykonalność techniczno – technologiczna, konstrukcyjna i inne) elementów infrastruktury (np. pomostów), dokonaną w ślad za zmieniającymi się uwarunkowaniami, w tym zwiększaniem się średniej długości jednostek operujących po szlakach i akwenach województwa pomorskiego. W opracowaniu opisano również proces uzgodnień i planowania inwestycji realizowanych z wykorzystaniem propozycji zawartych w wytycznych. Dokument dedykowany jest pracownikom administracji publicznej oraz podmiotom zarządzającym i inwestorom planującym budowę, rozbudowę lub doposażenie i utrzymywanie portów i przystani żeglarskich, w tym może być wykorzystywany jako załącznik do opisów przedmiotów realizowanych zamówień robót i usług. Uwzględnienie proponowanych rozwiązań z wytycznych wpłynie pozytywnie na spójność sposobu zagospodarowania (wizualną, funkcjonalną) infrastruktury żeglarskiej w regionie, co ułatwi jej wykorzystywanie przez

użytkowników. Wytyczne są również kierowane do projektantów infrastruktury żeglarskiej i osób nadzorujących proces ich realizacji. Stosowanie wytycznych jest zalecane w zakresie podejmowanych działań przez Samorząd Województwa Pomorskiego, związanych z planowaniem rozwoju sieci portów i przystani żeglarskiej w województwie pomorskim, w przypadku których nie ma innych obowiązkowych do stosowania regulacji dotyczących infrastruktury żeglarskiej, opartych na aktualnych rekomendacjach i normach prawnych. Wytyczne stanowiły jedną z podstaw projektowych dla zawartych w kartach zadań proponowanych sposobów zagospodarowania lokalizacji. Wytyczne te stanowią dokument odrębny od Analizy Wykonalności.

Końcowym etapem prac było podsumowanie wyników w formie niniejszej Analizy Wykonalności. Intencją opracowania jest wykazanie i omówienie wykonalności weryfikowanych zamierzeń inwestycyjnych i wskazanie najważniejszych z nich. Analiza zawiera również agregację danych na temat zadań priorytetowych, w formie oszacowanych kosztów przedsięwzięcia i planowanego harmonogramu realizacji.

Analiza Wykonalności przedstawia również genezę, założeń i celów przedsięwzięcia strategicznego, w szczególności umożliwiającej weryfikację spójności proponowanych do realizacji zamierzeń inwestycyjnych (głównie ich zakresów, funkcjonalności, wpływu sieciowości).

Analiza Wykonalności zawiera informacje istotne zarówno dla Inwestorów, jak i Instytucji Zarządzającej z punktu widzenia planowanego naboru wniosków o dofinansowanie infrastruktury turystyki wodnej (m.in. w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027) w zakresie możliwych barier realizacyjnych, obejmujących np. kwestie środowiskowe, instytucjonalne czy własnościowe. Zaprezentowano również inne potencjalne źródła finansowania, wzmacniające zdolność inwestorów do realizacji zadań – wcześniej wymienione: środki własne inwestorów, Rządowy Fundusz Polski Ład - Program Inwestycji Strategicznych czy Fundusze Europejskie dla Rybactwa. Lektura Analizy Wykonalności pozwoli Inwestorom na racjonalne zaplanowanie przyszłej infrastruktury żeglarskiej i docelowo ułatwi proces ubiegania się o współfinansowanie planowanych zamierzeń inwestycyjnych ze środków UE lub z innych źródeł finansowania.

1. Charakterystyka Przedsięwzięcia

1.1. Geneza

Przedsięwzięcie "Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego" to wynik realizacji dokumentów strategicznych i planistycznych województwa pomorskiego. Omawiana inwestycja wpisuje się w założenia dokumentu „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030”¹ oraz jest zgodna z zawartym w nim Celem operacyjnym 3.3. „Oferta Turystyczna i czasu wolnego” oraz zobowiązaniem „Stworzenie kompleksowej, całorocznej oferty turystycznej i czasu wolnego wraz z systemowym wsparciem rozwoju infrastruktury w oparciu o wyróżniki regionalne oraz aktualne kierunki rozwoju turystyki”. Ponadto niniejszy projekt został wymieniony w „Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego ze zmianą z dnia 17.01.2023”² dla województwa pomorskiego jako przedsięwzięcie strategiczne dla regionu oraz w dokumencie „Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027”³ jako część CP 4.

Przedmiotowe przedsięwzięcie to także kontynuacja wcześniejszych inicjatyw, takich jak "Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I" (2010-2014) oraz "Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej" (2015-2023), które przyczyniły się do stworzenia i modernizacji żeglarskiej infrastruktury turystyki wodnej w województwie pomorskim, w tym portów, przystani żeglarskich oraz mostów. Realizowane w ramach niniejszych przedsięwzięć zadania znacząco poprawiły żeglowność i bezpieczeństwo na takich akwenach jak delta Wisły, Zalew Wiślan, Zatoka Gdańska i Zatoka Pucka, które to są częścią krajowego i międzynarodowego systemu szlaków żeglugowych. Dzięki tym inwestycjom na wodach województwa pomorskiego poprawił się standard i jakość bazy żeglarskiej w tym komfort postoju i pobytu oraz ukształtowała się sieciowość infrastruktury żeglarskiej w obszarze delty Wisły, Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej. W ramach przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej" (2015-2023)" zakupiono także 47 łodzi żaglowych, co wzbogaciło infrastrukturę i pozwoliło na realizację programów edukacji morskiej, w tym praktyczne nauczanie żeglarstwa i organizację regat dla dzieci i młodzieży. Przedmiotowe przedsięwzięcie rozszerzy dodatkowo prowadzone działania na obszar Morza Bałtyckiego i przyczyni się do stworzenia ponadregionalnego produktu turystycznego, skupiającego się na sieci portów i przystani żeglarskich.

¹Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, Załącznik do uchwały nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 roku

²Regionalny Program Strategiczny w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego, Załącznik do uchwały nr 61/421/2361/421/23 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 17 stycznia 2023

³Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027, Dokument zatwierdzony decyzją wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2022) 8860 z dnia 7 grudnia 2022 roku

Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I (2010-2014)

Niniejszy projekt był realizowany wspólnie z województwem warmińsko-mazurskim w latach 2010-2014. W wyniku przeprowadzonych prac powstało 355 nowych miejsc cumowania dla jednostek pływających. Celem inwestycji było stworzenie atrakcyjnej sieci szlaków wodnych w obszarze delty Wisły i Zalewu Wiślnego z punktu widzenia turystyki i przyrody oraz wypracowanie spójnego produktu turystycznego, który połączył rzeki i akweny takie jak Wisła, Martwa Wisła, Szkarpada, Wisła Królewiecka, Nogat, Wisła Śmiała, Wielka Święta – Tuga, Motława, Kanał Jagielloński, rzeka Elbląg, Pasłęka oraz wody Zalewu Wiślanego. W ramach projektu zostały zrealizowane następujące zadania:

- przystań żeglarska w Braniewie,
- przystań żeglarska w Nowej Pasłęce,
- przystań żeglarska w Błotniku,
- port żeglarski w Elblągu,
- most zwodzony nad śluzą w Przegalinie,
- port jachtowy w Krynicy Morskiej,
- przystań żeglarska „Park Północny” w Malborku,
- przystań żeglarska przy zamku w Malborku,
- przystań żeglarska w Osłonce,
- pomosty cumownicze w Drewnicy,
- przystań żeglarska w Białej Górze,
- pomosty cumownicze w Tczewie,
- port jachtowy w Tolkmicku,
- elektryfikacja śluzy Gdańska Głowa,
- przystań żeglarska w Rybinie,
- port w Kątach Rybackich.

Ponadto powstał System Informacji i promocji Pętli Żuławskiej, którego częścią jest oznakowanie portów i przystani.

Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej (2016-2023)

Głównym celem niniejszego przedsięwzięcia było poszerzenie i ulepszenie sieci portów i przystani żeglarskich w celu stworzenia jednolitej propozycji turystycznej dla osób zainteresowanych turystyką wodną. Możliwe było to za sprawą realizacji zadań obejmujących konstrukcję i unowocześnienie infrastruktury żeglarskiej i pomocniczej, poprawę nawigacji dróg wodnych, montaż urządzeń do dystrybucji prądu, wody pitnej oraz systemów odbioru ścieków z łodzi, a także automatyzację obsługi i kontrolę dostępu do zaplecza socjalnego. Inicjatywa koncentruje się na wykorzystaniu strategicznych lokalizacji nadbrzeżnych, w tym

atrakcyjnych obszarów Deltę Wisły, Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej. Inwestycje zrealizowane zostały w czterech powiatach: puckim, gdańskim, nowodworskim, malborskim oraz dwóch miastach na prawach powiatu: Gdańsku i Sopocie i zawierało 17 różnych zadań, z czego 12 dotyczyło Pętli Żuławskiej, a 5 Zatoki Gdańskiej. Do grudnia 2023 roku zrealizowane zostały następujące zadania:

- rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku,
- rozbudowa oferty sportowo-żeglarskiej w Sopocie (pomosty ostroga południowa mola),
- rozbudowa portu jachtowego w Jastarni,
- przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu w Rewie,
- przebudowa mostu na Tudze w Żelichowie,
- przebudowa mostu kolejowego na Szkarpawie w Rybinie,
- przebudowa mostu zwodzonego na Tudze w Tujsku,
- budowa przystani żeglarskiej w Nowym Dworze Gd.,
- rozbudowa stacji wodnej w Wiślince,
- rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich (budowa mariny etap I),
- rozbudowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku,
- rozbudowa i przebudowa przystani klubowej Akademickiego Klubu Morskiego w Górkach Zachodnich,
- budowa przystani żeglarskiej Nadwiślańska w Gdańsku Sobieszewie,
- rozbudowa i renowacja portu jachtowego Górki Zachodnie w Gdańsku,
- rozbudowa przystani w Rzucewie,
- rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej,
- rozbudowa pirsu pasażerskiego w morskim porcie w Krynicy Morskiej.

Przyczyniły się one do utworzenia łącznie 428 miejsc postojowych dla jachtów w ramach Pętli Żuławskiej oraz 256 miejsc na terenie Zatoki Gdańskiej. Ponadto w ramach niniejszego przedsięwzięcia wykonano promocję produktową PZZG oraz zakupiono 47 łódek typu Mariner 19.

Przedsięwzięcie strategiczne „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego”

Przedsięwzięcie, które jest przedmiotem niniejszego opracowania obejmuje obszar Żuław Wiślanych, Doliny Dolnej Wisły wraz z terenami okalającymi polską część Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej (w tym Zatoki Puckiej) oraz Morza Bałtyckiego. Każdy z tych akwenów przyciąga różne typy jednostek pływających, a ich atrakcyjność zależy od czynników takich jak warunki nawigacyjno-hydrologiczne, parametry techniczne pływającej jednostki oraz bariery nawigacyjne na trasie. Obszar Żuław Wiślanych jest szczególnie atrakcyjny dla hausbotów i jachtów motorowodnych, a mniejsze znaczenie ma dla jachtów żaglowych, wioślarzy oraz kajakarzy. Z kolei wody Morza Bałtyckiego, Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego są preferowane przez osoby pływające na jachtach żaglowych i motorowodnych. Akweny charakteryzujące się spokojnymi wodami osłoniętymi od silnych wiatrów oraz rzeki o uregulowanym biegu są bardziej pożądane przez żeglarzy początkujących oraz tych z mniejszym doświadczeniem.

1.2. Obecny potencjał

W ramach obecnego potencjału przeanalizowano następujące zagadnienia:

- potencjał wodny województwa pomorskiego: wybrzeże oraz wody śródlądowe,
- turystyka w województwie pomorskim,
- turystyka żeglarska w Polsce i województwie pomorskim,
- infrastruktura żeglarska w województwie pomorskim.

Potencjał wodny województwa pomorskiego - wybrzeże

Wybrzeże Bałtyku na obszarze województwa pomorskiego charakteryzuje się długością około 316 km i składa się z kilku ważnych formacji geologicznych, w tym Mierzei Helskiej (około 35 km) oraz Mierzei Wiślanej (około 96 km).

Obszary żeglowne na wodach morskich województwa pomorskiego, takie jak otwarte morze, Zatoka Gdańska oraz Zalew Wiślany, mają istotne znaczenie dla żeglarstwa i turystyki w regionie. Bałtyk, będący morzem półzamkniętym, wyróżnia się wieloma charakterystycznymi cechami w tym średnią głębokością od 52 do 56 metrów czy też średnią wysokością fali od 1 do 2 metrów, a podczas sztormów dochodzących nawet do 9 metrów (okres sztormowy przypada na miesiące od października do marca). W okresie wiosennym i jesiennym często występują tam także opady, które mogą wpływać na warunki żeglugowe, zwłaszcza ze względu na powstające mgły. Istotne dla rozwoju żeglugi i transportu drogą wodną jest także zimowe zlodowacenie akwenu. Zlodzenie w na pomorskim wybrzeżu Bałtyku występuje na Zatoce Gdańskiej i przypada od połowy stycznia do początku marca. Utrudniony dopływ wód oceanicznych przy dużym łącznym spływie wód rzecznych sprawia, iż bilans wodny Bałtyku jest

dodatni, a wody słabo zasolone. Zasolenie wód powierzchniowych w środkowej części Bałtyku wynosi około 7,5 ‰, malejąc w krańcu północno-wschodnim do blisko 3 ‰. Temperatura wód powierzchniowych, w zależności od temperatury powietrza waha się w granicach 0 do 20°C, natomiast głębinowych utrzymuje się na poziomie 4 – 6°C.

Zatoka Gdańska

Zatoka Gdańska, będąca częścią Morza Bałtyckiego, jest chroniona od północy przez Półwysep Helski, który działa jak naturalna bariera ograniczająca fale nadchodzące z otwartego morza. Ta cecha sprawia, że Zatoka Gdańska cieszy się dużą popularnością wśród polskich żeglarzy i miłośników sportów wodnych, a jej wody są miejscem spotkań jednostek żeglugi morskiej oraz mniejszych jednostek żeglugi przybrzeżnej.

Infrastruktura żeglarska w Zatoce Gdańskiej zlokalizowana jest przede wszystkim w Trójmieście i na Półwyspie Helskim. Liczne porty i przystanie w Gdańsku, w tym Marina Gdańsk, Marina Tamka, Marina Sienna Grobla II, Przystań Jachtowa Górki Zachodnie, Marina Akademicki Klub Morski, Jacht Club im. Conrada, a także Marina Sopot, Port Gdynia, Port Jastarnia oraz Port Hel tworzą rozbudowane zaplecze żeglarskie.

Zatoka Gdańska jest także popularnym miejscem do nurkowania. Obszar w okolicach Helu przyciąga zarówno polskich, jak i zagranicznych entuzjastów nurkowania dzięki wrakowi kutra "Bryza", specjalnie zatopionemu dla celów edukacyjnych i treningowych.

Najgłębsze miejsce w omawianym akwenu znajduje się na 118 metrach, podczas gdy średnia głębokość wynosi około 50 metrów. Zaobserwowana w ostatnim ćwierćwieczu tendencja rosnąca stanów wód (dla Gdańska +2 mm) występuje wskutek zachodzenia zmian klimatycznych. Charakterystyczny jest sezonowy układ poziomu wody Zatoki Gdańskiej; wyróżnia się dwie fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Obserwuje się również spiętrzenia sztormowe wód, które występują w ciągu roku nierównomiernie. Maksymalna ilość spiętrzeń występuje w okresie od września do lutego, z największym nasileniem od października do stycznia. Niskie stany wody na morzu (w Nowym Porcie) występują niemal wyłącznie w sezonie jesienno-zimowym i czasami w kwietniu; na ogół nie występują od maja do października. Zatoka Gdańska charakteryzuje się zróżnicowaniem klimatycznym; w pobliżu przylądka Rozewie oraz u brzegów wschodnich występują silne wiatry, widoczna jest różnica temperatur wody przy brzegach i otwartych wodach, a na wschodnim obrzeżu akwenu występują większe opady i grubsza pokrywa śnieżna. Długoterminowe zlodzenie na wodach akwenu występuje głównie w obszarze Zatoki Puckiej, co skutkuje zamknięciem portów w Pucku, Kuźnicy i Jastarni. Krótkoterminowo w okolicach Gdańska i Gdyni obserwowane jest także dryfowanie lodu (co może spowodować okresowe zamknięcie portu). Z kolei przy brzegach Mierzei Wiślanej występują parodniowe okresy zlodzenia poprzedzane wystąpieniem gruzu lodowego i lodu dryfującego.

Średnia prędkość wiatru na Zatoce Gdańskiej Wynosi około 4 m/s, jednak rejestrowane są także wiatry o prędkości ponad 15 m/s. Wiatr ten najczęściej wieje z kierunków zachodnich i

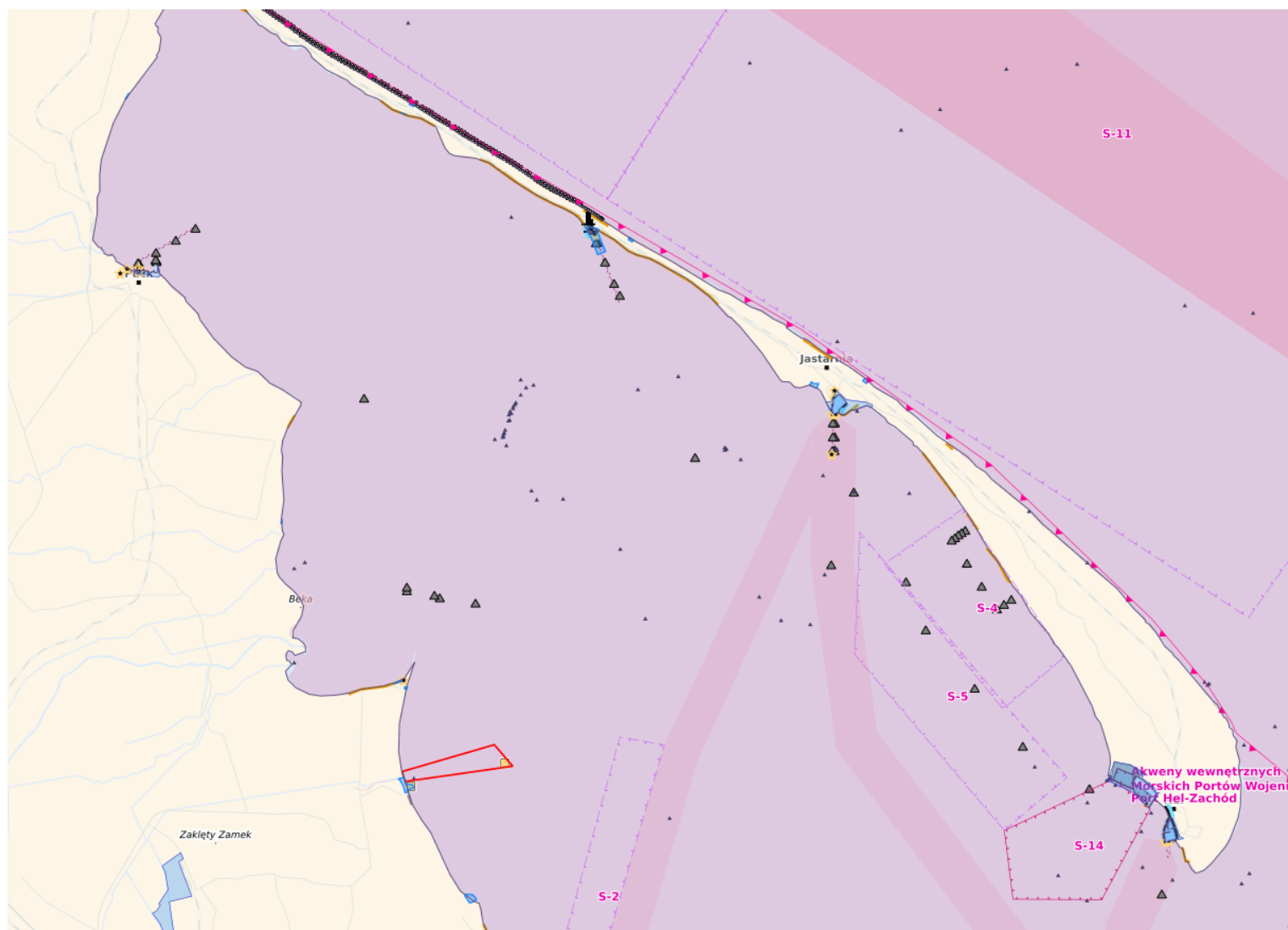
północno-zachodnich, a najrzadszy z kierunków wschodnich i południowo-wschodnich. Fale na omawianym akwenie mają wysokość około 1 metra jednak w trakcie sztormów osiągają wysokość 3-4 metry. Prądy morskie, które zależne są głównie od wiatrów, w małym stopniu wpływają na żeglugę po Zatoce.

Zatoka Pucka

Zatoka Pucka, będąca północno-zachodnią częścią Zatoki Gdańskiej, jest podzielona na Zatokę Wewnętrzną i Zewnętrzną. Granicę między nimi stanowi Rybitwia Mielizna, piaszczysta łacha ciągnąca się od Kuźnicy do Rewy. W Zatoce Wewnętrznej falowanie jest zazwyczaj znacznie mniejsze niż w części Zewnętrznej, co czyni ją idealnym miejscem dla uprawiania sportów wodnych, takich jak windsurfing czy kitesurfing. Średnia wysokość fali wynosi 0,2 metra, a podczas sztormu może osiągnąć do 0,6 metra.

Średnia głębokość w Wewnętrznej Zatoce Puckiej wynosi 3,13 m - niewielkie głębokości wzdłuż brzegów sprawiają, że akwen ten jest przede wszystkim wykorzystywany przez miłośników sportów wodnych oraz mniejsze jednostki mieczowe. Większe jednostki mogą przybijać do brzegu jedynie przez specjalnie pogłębione tory podejściowe. Na obszarze Zatoki Puckiej znajdują się trzy wydzielone terytoria, które są czasowo zamykane dla żeglugi (S-2, S-4 oraz S-5).

Rycina 1: Strefy czasowo zamykane dla żeglugi w Zatoce Puckiej



Źródło: Geoportal sipam, <https://sipam.gov.pl/geoportal>, stan z dnia 01.12.2023

Szare trójkąty symbolizują pławy, które wyznaczają tory podejściowe do poszczególnym portów. Z kolei dwie trasy łączące się w Jastarni to drogi wodne, a obszar obrysowany czerwoną linią to strefa bezpieczeństwa.

Wahania poziomu wody w Zatoce Puckiej uzależnione są przede wszystkim od sytuacji anemobarycznej nad Bałtykiem Południowym. Wzrost poziomu wód wywołują wiatry z kierunku południowo-zachodniego, północnego oraz północno-wschodniego. Pozostałe kierunki powodują opadanie poziomu wody. Wahania te maksymalnie dochodzą do 1 m (średnio 30 cm). Przebieg średnich miesięcznych poziomów wód w Zatoce Puckiej, podobnie jak w Zatoce Gdańskiej, zbliżony jest do sezonowych wahań w Morzu Bałtyckim. Występują w nim dwie fazy: obniżonych poziomów od lutego do czerwca i podwyższonych od lipca do grudnia. Maksimum występuje w sierpniu, minimum zaś w lutym lub marcu. Skrajne wahania poziomu morza w Zatoce Puckiej związane są ze sztormami. Na przebieg zjawisk lodowych w obszarze Zatoki Puckiej i Półwyspu Helskiego decydujące znaczenie mają stosunki głębokościowe; małe głębokości Zalewu Puckiego oraz wynikająca z tego mała pojemność cieplna powodują, że szybciej ulega on wychłodzeniu, co sprzyja powstawaniu lodu. Sprzyja mu również małe falowanie wynikające z oddzielenia Zalewu Puckiego od Zatoki Puckiej Zewnętrznej Rybitwią Mielizną. W rejonie tym przeważa lód stały o przeciętnej maksymalnej grubości 25 cm. Tak jak wspomniano wcześniej, w miesiącach zimowych ze względu na zlodzenie, porty w Pucku, Kuźnicy i Jastarni są okresowo zamykane.

Poza portem jachtowym w Pucku, wzdłuż brzegów Zatoki Puckiej znajdują się mniejsze przystanie w miejscowościach takich jak Swarzewo, Osłonino, Rzucewo i Rewa.

Zalew Wiślany

Zalew Wiślany jest unikatowym akwenem, który łączy się z Zalewem Królewieckim (rosyjską częścią Zalewu Wiślanego) i zajmuje powierzchnię około 328 km² po stronie polskiej. Do niedawna jedynym naturalnym połączeniem zalewu z otwartym morzem była Cieśnina Bałtyjska po stronie rosyjskiej, jednak w 2022 roku nastąpiło znaczące wydarzenie w historii żeglugi na tym obszarze – otwarcie przekopu Mierzei Wiślanej przez stronę polską. Niewątpliwie stanowi to istotną zmianę w dostępie do Bałtyku z Zalewu Wiślanego i otwiera nowe możliwości żeglarskie zarówno dla rekreacji, jak i dla transportu wodnego po stronie polskiej.

Charakterystyka Zalewu Wiślanego obejmuje:

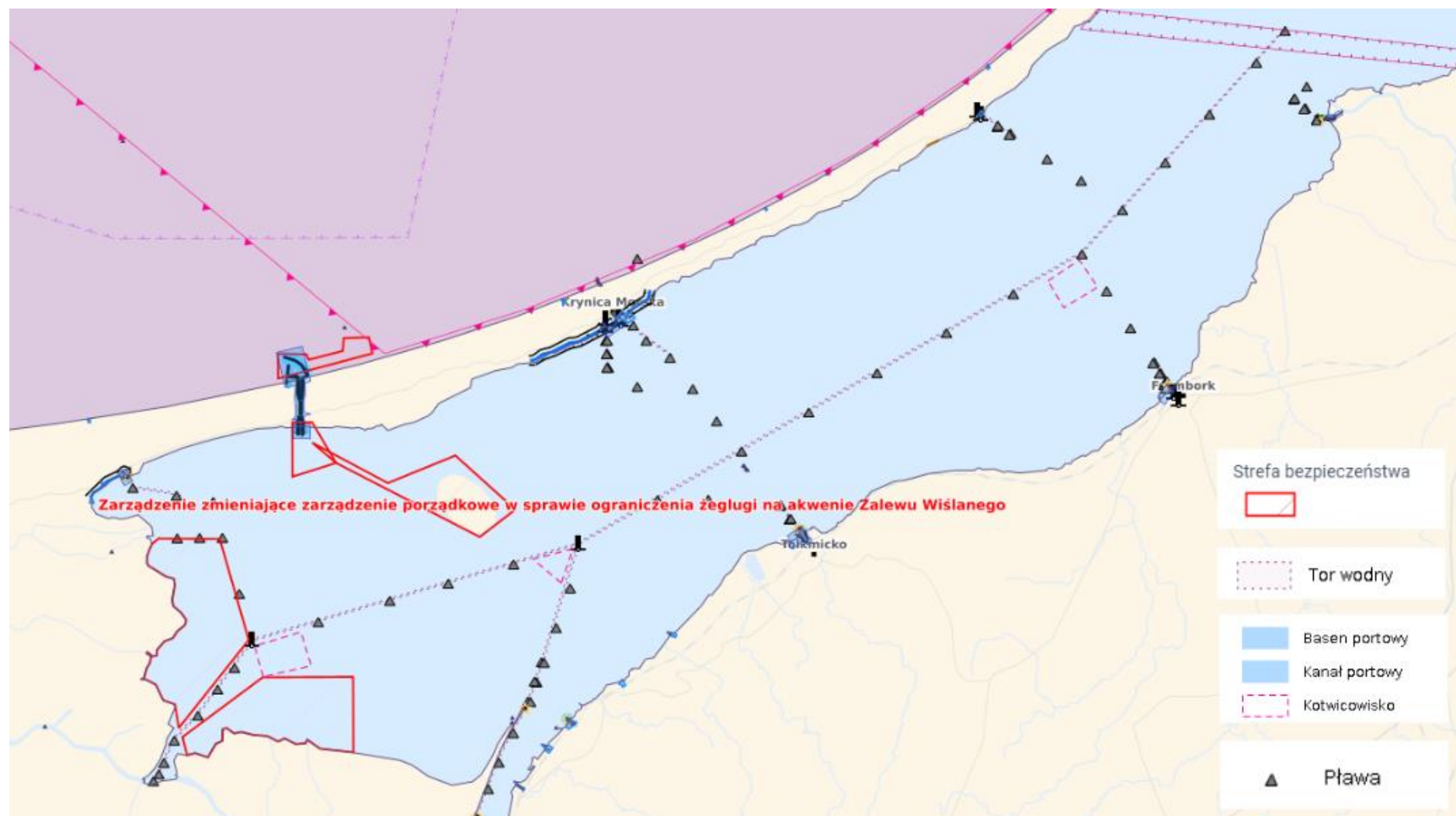
- średnia głębokość: Zalew ma średnią głębokość około 2,6 metra, co sprawia, że bezpieczne zanurzenie jednostek jest oceniane na maksymalnie 1,5 metra,
- amplituda wahań wody: amplituda wahań poziomu wody w ciągu doby wynosi od 0,8 do 1,5 metra, Największe spiętrzenia występują w zachodnim krańcu Zalewu, przy wiatrach wiejących z północnego wschodu. Fale sztormowe mogą dochodzić nawet do blisko 2 m. Natomiast przy wiatrach z przeciwnego kierunku następuje obniżenie

zwierciadła wody w części zachodniej, w skrajnym przypadku aż do odkrycia dna Zalewu,

- wiatry sztormowe i białe szkwały: chociaż wiatry sztormowe są rzadkie, występują tzw. białe szkwały, które są krótkotrwałymi, ale intensywnymi sztormami wywołanymi przez silne wiatry i powodujące nagłe, silne fale,
- zlodzenia: zimowe zamarzanie wód jest regularne, co wpływa na skrócenie tradycyjnego sezonu żeglarskiego i stwarza możliwości dla rozwoju żeglarstwa lodowego. Pokrywa lodowa utrzymuje się od 75 do 125 dni, największa jej grubość wynosi około 60 cm, choć w ostatnich latach zlodzenie to na akwenu utrzymuje się zdecydowanie krócej. Zdarzają się lata, gdzie pokrywa w sezonie zimowych nie występuje lub utrzymuje się przez kilkanaście dni.

Cechą charakterystyczną Zalewu Wiślanego jest jego powolne wypływanie i zarastanie, w wyniku naturalnych procesów przyrodniczych, szczególnie w zachodniej jego części. Wody Zalewu mają słabe zdolności do samooczyszczania i są silnie zeutrofizowane, z bogatą florą i fauną wodną. Na akwenu występują także mielizny oraz obszary, w których niemożliwe jest pływanie. Poprzez środek zalewu prowadzi główny tor wodny, który na wysokości kotwicowiska przy stawie „Elbląg” rozdziela się na dwie drogi: jedna prowadząca do Szarpawy, a druga do Nogatu. W trakcie budowy jest kolejny główny tor wodny łączący rzekę Elbląg z kanałem żeglugowym Zalew - Zatoka. Ponadto istnieją również tory podejściowe do ważniejszych portów i przystani położonych wokół Zalewu Wiślanego.

Rycina 2: Mapa Zalewu Wiślanego



Źródło: opracowanie własne na podstawie Geoportalu sipam, <https://sipam.gov.pl/geoportal>, stan z dnia 01.12.2023

Potencjał wodny województwa pomorskiego – wody śródlądowe

Krążenie wody w środowisku tworzy różnorodne formy hydrograficzne. Zaliczają się do nich ciekły wodne, takie jak rzeki, miejsca gromadzenia wody, np. jeziora i obszary podmokłe, a także mikrodepresje terenu, tereny zalewowe i podtapiane. Występują również formy powstałe w wyniku niszczącej działalności wody, jak podcięcia brzegów czy przerwy w wałach oraz formy powstałe przez działalność budującą wody, jak delty. Te różne ślady wodne, ich rodzaj, wielkość, zmienność i gęstość występowania, składają się na pojęcie wykształcenia sieci hydrograficznej.

W województwie pomorskim wykształcenie sieci hydrograficznej jest widoczne w liczbie i różnorodności obiektów hydrograficznych, co jest wynikiem zróżnicowanego środowiska geograficznego. Rzeki województwa tworzą charakterystyczne układy hydrograficzne: decentryczne w części pojeziernej i koncentryczne w części deltowej. W części pojeziernej główne rzeki odwadniające do Morza Bałtyckiego to Wieprza (wraz z Pokrzywną i Studnicą), – częściowo położona na terenie województwa pomorskiego, uchodzi do morza na terenie województwa zachodniopomorskiego, Słupia (wraz z Kamienicą i Bytową), Łupawa (wraz z Bukowiną), Łeba wraz z Kanałem Chełst, Piaśnica (wraz z Jeziorem Żarnowieckim) i Czarna Woda, a do Zatoki Gdańskiej uchodzą rzeki takie jak Płutnica, Gizdepka, Reda, Kacza i Potok Jelitkowski oraz Wisła z dopływami Motławą, Radunią (wraz z Kółkiem Jezior Raduńskich), Wierzycą (wraz z Wietcisą), Wdą (w tym Graniczna, Trzebiocha, Pilica, Rakownica, Niechwaszcz i Święta Struga, jeziora: Jelenie, Gołuń, Cheb, Słupino, Słupinko, Wdzydze Południowe i Północne, Kałębie, Sudomie i Wielewskie) i Brdą (w tym Wielki Kanał Brdy, Zbrzyca, Ruda, Chocina, Młosina, Lipczynka, Suska Struga, jeziora: Krępsko, Szczytno, Charzykowskie, Karsińskie, Długie, Kruszyńskie i Somińskie). W części deltowej znajdują się Wisła, Martwa i Śmiała Wisła, Szkarpawa z Wisłą Królewiecką i dopływem Tugą, Nogat i dolny odcinek Liwy. Inne wody śródlądowe województwa pomorskiego to Biała i Czernica (dopływ Gwdy), która uchodzi do zlewni Odry.

Województwo pomorskie jest położone na styku dwóch dorzeczy – Wisły i Odry. Granica między nimi przebiega przez zachodnią część regionu. Większość powierzchni województwa (88,6%), znajduje się w obszarze dorzecza Wisły. Ten obszar oprócz wyżej wymienionych dorzeczy obejmuje zlewnie rzek wpadających bezpośrednio do Morza Bałtyckiego: Słupia, Łupawa, Łeba, Piaśnica, Czarna Woda, Płutnica, Reda oraz rzek, które leżą na wschód od ujścia Słupi, a także obszary bezpośrednio przylegające do Zalewu Wiślanego (region wodny Dolnej Wisły).

Natomiast obszar dorzecza Odry w granicach województwa pomorskiego obejmuje wschodnie krańce dorzecza tej rzeki, sięgające do ujścia Słupi. W jego skład wchodzi zlewnie rzeki Wieprzy (należącej do regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, co stanowi 6,8% powierzchni województwa) oraz część zlewni rzeki Gwdy (wchodząca w skład regionu wodnego Warty, zajmująca niecałe 4,6% województwa).

Do najdłuższych rzek województwa należą: Wierzyca (170,0 km), Słupia (152,5km), Wda (137,1 w cz. pomorskiej), Łeba (135,0), Brda (132,0 w cz. pomorskiej), Radunia wraz z Kółkiem Raduńskim (116,0km), Łupawa (110,5 km), Wisła (95,5km w cz. pomorskiej), Liwa (93 km w cz. pomorskiej), Wieprza (64,4,km w cz. pomorskiej), Motława (65,5 km), Nogat (62,1 km) i Czernica (53,4 km).

Charakterystyczną cechą województwa pomorskiego są jeziora, różnorodne pod względem liczby, wielkości, typologii i położenia w systemach hydrograficznych. Dominują jeziora niewielkie, o powierzchni do 1 ha, zwłaszcza w kaszubskim systemie hydrograficznym gdzie jest ich około 10 tys. Większość jezior w regionie to jeziora polodowcowe, w tym rzadkie jeziora lobeliowe, występujące szczególnie na Pojezierzu Kaszubskim. Na terenie województwa znajduje się około 1 500 jezior o powierzchni powyżej 1 ha, wśród których dominują jeziora duże i średnie. Specyficzne dla regionu są jeziora przepływowe, pełniące funkcję naturalnych filtrów dla wód rzecznych, takie jak Gardno (zlewnia Łupawy), Łebsko (zlewnia Łeby) czy Żarnowieckie (zlewnia Piaśnicy). Województwo pomorskie stanowi drugi obszar w Polsce charakteryzujący się największą jeziornością tuż za Pojezierzem Mazurskim (wskaźnik jeziorności wynosi 2%).

Pętla Żuławska

Pętla Żuławska, wyróżniająca się nowoczesną infrastrukturą szlaków wodnych, dzięki swojemu bogactwu przyrodniczemu, malowniczym krajobrazom oraz cennym zabytkom kultury stanowi magnes dla miłośników wodniactwa. Ten wyjątkowy obszar oferuje ponad 300 kilometrów szlaków, idealnych dla żeglarzy i miłośników przygód na wodzie, dostępnych za pośrednictwem jachtów, łodzi motorowych i hausbotów.

Pętla Żuławska jest szlakiem łączącym Zatokę Gdańską z Zalewem Wiślanym i Elbląskim Węzłem Wodnym, tworzonym głównie przez rzeki Wisłę, Szkarpawę i Nogat. Do jej innych ważnych dróg wodnych należą Martwa Wisła, Wisła Śmiała, Motława Gdańska, Wisła Królewiecka oraz Tuga. Szlaki te różnią się między sobą, ale zazwyczaj są to spokojne rzeki i kanały.

Jako część Pętli Żuławskiej zaliczany jest odcinek Wisły o długości 73,6 km od Korzeniewa do ujścia rzeki przez Przekop Wisły. Część od Korzeniewa do Tczewa (42,3 km) posiada oznaczenie drogi wodnej klasy II o gwarantowanej głębokości tranzytowej 1,4 m, a od Tczewa rzeka zmienia oznaczenia na drogę wodną III klasy o gwarantowanej głębokości 1,6 m. Wisła w obszarze Pętli jest miejscami dzika, jednak jej szerokie koryto, malownicza przyroda oraz zabytkowe miasta położone na brzegach sprzyjają turystyce żeglarskiej.

Szkarpawa, będąca drogą wodną II klasy, jest popularna wśród jachtów płynących z Gdańska na Zalew Wiślany. Umożliwia wysoki komfort żeglugi, gdyż głębokość w nurcie wynosi ponad 3 m i rzadko spada poniżej 2 m, a wzdłuż szlaku znajdują się liczne przystanie i miejsca cumownicze, takie jak Rybina, Ostonka, Drewnica, Żuławki.

Wisła Królewiecka to odgańczenie Szkarpawy o długości 11,5 km oraz klasie drogi wodnej Ia. Rzeka charakteryzuje się węższym korytem w porównaniu do Szkarpawy, a także jest bardziej

porośnięta roślinnością (dotyczy to tylko okresu letniego). Na jej powierzchni w okresie od czerwca do sierpnia można zaobserwować zielone, pływające „dywany roślin wodnych”, które mogą utrudniać żeglugę. Aby uniknąć trudności związanych z tymi roślinami, zaleca się płynięcie środkiem koryta rzeki, gdzie woda jest zazwyczaj czystsza i wolna od zarośli. Głębokość koryta pozwala płynąć jednostkom o zanurzeniu do 1,77 m. W kontekście ograniczeń na szlaku problem może stanowić nieczynny most zwodzony w Rybinie (prześwit pod nim wynosi 2,9 m).

Tuga (droga wodna o klasie Ia) to rzeka o długości 50 km, drogą wodną jest jej 10,8 km odcinek umożliwiający żeglowanie do Nowego Dworu Gd. (średnia głębokość 1,2 - 1,5 metra). Na szlaku znajduje się pięć mostów w tym trzy zwodzone lub podnoszone: w Tujsku (prześwit 2 m), Żelichowie (prześwit 2,9 m) i Nowym Dworze Gdańskim (prześwit 1,5 m), które gdy nie są podniesione, stanowią przeszkody dla przepływających jednostek. Pozostałe dwa mosty są stałe – jeden znajduje się na ujściu Tugi do Szkarpawy (prześwit 4 m), a drugi w Nowym Dworze Gdańskim (most kolejowy o prześwicie 4 m). Zależenie od poziomu wody szlak dostępny jest dla jednostek o wysokości do 3,5-3,8 m nad lustrem wody wg stanu SWW (by bezpiecznie przepłynąć pod najniższym, stałym mostem na trasie). Na rzece występuje bogata roślinność pływająca, co utrudnia żeglugę.

Nogat, jako droga wodna II klasy z oznakowaniem drogi śródlądowej, ma średnią głębokość 1,7-2 metry oraz długość 62 km. Na szlaku występują cztery śluzy: Biała Góra, Szonowo, Rakowiec, Michałowo oraz cztery mosty stałe: w Białej Górze, w Malborku, w Jazowej i w Kępkach. Most w Kępkach jest najniższy z wymienionych, prześwit wynosi od 3,3 m do 3,7 m w zależności od poziomu wody, z kolei najniższa linia wysokiego napięcia wisi na wysokości 12 m.

Martwa Wisła od miejscowości Przegalina do Górek Zachodnich klasyfikowana jest jako droga wodna Vb o długości 11,5 km. Występuje opcja przedłużenia tej trasy odnogą Martwej Wisły - płynąc na południe z Przegaliny można dotrzeć do przystani w Błotniku (droga wodna klasy III o długości 2,5 km). Od Górek Zachodnich do ujścia rzeki w Gdańsku Nowym Porcie jako wewnętrzne wody morskie o długości 15,5 km. Rzeka ta jest drogą wodną charakteryzującą się zmiennymi kierunkami i prędkością przepływu wód. Na całej trasie występuje wzmożony ruch statków, w tym morskich, holowników, pchaczy z barkami oraz innych jednostek profesjonalnej obsługi. Martwa Wisła różni się od innych spokojnych szlaków Pętli Żuławskiej, możliwe jest występowanie na niej fali czy mielizn. Droga wodna jest wytyczona i oznakowana, dostępna dla statków o nośności do 4000 ton i zanurzeniu do 3 m oraz jachtów i innych jednostek np. motorowodnych lub kajaków. W kontekście ograniczeń na szlaku linie energetyczne umiejscowione są na wysokości 15 m. Mosty stałe potencjalnie zagrażające jednostkom to most wantowy (o prześwicie 7,4 m), most kolejowy (prześwit 8 m) oraz Most Siennicki (prześwit 6,4 m).

Między Sobieszewem, a Górkami Zachodnimi Wisła Martwa skręca na północ zmieniając się w Wisłę Śmiałą. Wisła Śmiała to akwen uchodzący do Zatoki Gdańskiej o długości 2,5 km

klasyfikowany jako wewnętrzne wody morskie. Szlak jest szeroki oraz nie ma na nim przeszkód zagrażających jednostkom takim jak jachty, motorówki lub kajaki.

Do Pętli Żuławskiej zaliczana jest część Motławy o długości 2,7 km znajdująca się w historycznym centrum Gdańska. Rzeka w odcinku od przystani Żabi Kruk do Mostu Zielonego uznana jest za śródlądowy szlak żeglowny, a od Mostu Zielonego do Polskiego Haka (miejsca ujścia rzeki do Martwej Wisły) jako wewnętrzne wody morskie. Bezproblemowe poruszanie się po wodach Motławy w centrum miasta umożliwiają dwie zwodzone kładki dla pieszych. Sytuacja zmienia się na wysokości Mostu Zielonego i Mariny Gdańsk. Na trasie do przystani Żabi Kruk znajdują się mosty stałe: Zielony Most, Most Krowi, Most w ciągu Podwala Przedmiejskiego oraz Most Popielny. Z kolei by przepłynąć z Mariny Gdańsk do Kamiennej śluzy trzeba pokonać zwodzony most Stągiewny, Most w ciągu Podwala Przedmiejskiego i Most w ciągu Toruńskiej.

Na szlakach żeglownych Pętli Żuławskiej rozwija się turystyka motorowodna oraz hausboting. Ze względu na niewielką moc silnika i prędkość, w wielu przypadkach pływanie tymi jednostkami nie wymaga posiadania specjalnych uprawnień.

Jeziora

Do głównych pomorskich jezior posiadających dogodne warunki do żeglowania należą: Jeziora zlewni Brdy, Jezioro Charzykowskie, Jezioro Karsińskie, Jezioro Brodno Wielkie, Jezioro Raduńskie Dolne i Górne, Jezioro Kłodno, Jezioro Ostrzyckie, Jezioro Rychnowskie, Jezioro Wdzydze, Jezioro Żarnowieckie, Jezioro Bobęcińskie, Jezioro Szczytno, Zbiornik Kolbudy, Jezioro Garczyn, Jezioro Gowidlińskie.

Jezioro Charzykowskie jest jednym z największych jezior w Borach Tucholskich. Powierzchnia akwenu wynosi 1363,8 ha, maksymalna głębokość to 30,5 m, a najszersze miejsce ma aż 2,4 km. Jezioro to uznawane jest za ważny punkt dla entuzjastów żeglarstwa, dodatkowo zyskało na znaczeniu dzięki wybudowaniu mostu zwodzonego łączącego je z Jeziorem Karasińskim, co przyczyniło się do rozwoju aktywności żeglarskich na tym akwenu. W tym obszarze żeglarze mogą pływać po szlaku o długości 16 km przebiegającym przez w.w. jeziora oraz jezioro Długie. Na Jeziorze Charzykowskim przystanie żeglarskie zlokalizowaną są w Charzykowach, Bachorze i Małych Swornychgaciach.

Również Jezioro Wdzydze (1445 ha), będące częścią "kaszubskiego morza" (jeziora Wdzydze, Radolne, Gołun, Jelenie i Słupinka), cieszy się dużą popularnością wśród żeglarzy. Wielbicie tej aktywności mogą przepłynąć szlakiem o długości 9 km. Przystanie żeglarskie m.in. we Wdzydzach Kiszewskich, Gołuniu, Wdzydzach Tucholskich, Lipie i w Borsku umożliwiają wypożyczenie sprzętu wodnego.

Jeziora Raduńskie Dolne i Górne mają łączną powierzchnię 11,25 km², maksymalna głębokość to 43 m, a ich największa szerokość wynosi 1,37 km. Pływanie po akwenach umożliwiają przystanie żeglarskie w Stężycy, przy przesmyku między jeziorami oraz w Chmielnie.

Jeziro Kłodno o powierzchni 1,35 km² i maksymalnej głębokości 37 m jest malowniczo położonym jeziorem rynnowym. Na jego brzegach znajdują się cztery przystanie żeglarskie.

Jeziro Brodno Wielkie poprzez przesmyki połączone jest z Jeziorem Ostrzyckim, Małym Brodnem oraz rzeką Radunią. Średnia głębokość jeziora wynosi 6,6 metra, a jego wody klasyfikowane są jako należące do II klasy czystości. Na miejscu znajduje się przystań żeglarska, a z punktu widokowego Złota Góra roztacza się imponująca panorama jeziora i otaczających je wzgórz.

Jeziro Ostrzyckie o powierzchni 3,09 km² i maksymalnej głębokości 21 m jest idealnym miejscem dla wielbicieli natury - akwen położony jest przy rezerwacie przyrody Ostrzycki Las. Na jeziorze znajdują się przystanie żeglarskie w Krzesznej, Ostrzycach i Złotej Górze.

Jeziro Żarnowieckie ma powierzchnię 14,31 km² oraz jest stosunkowo płytkie (maksymalna głębokość 16 m). Akwen jest dobrze przystosowany do uprawiania żeglarstwa, znajduje się tutaj sześć przystani, w tym największa w Nadolu.

Jeziro Rychnowskie to jeziro rynnowe o powierzchni 1,6 km², maksymalnej głębokości 31,5 m oraz maksymalnej szerokości 0,75 km. Na akwencie znajduje się przystań żeglarska Yacht Klub Człuchów.

Zespół Jezior Bobięcińskich należy do największych jezior lobeliowych w Europie. Akweny mają łącznie 5,54 km² powierzchni, maksymalna głębokość wynosi 48 m, a maksymalna szerokość 1,6 km. Przystań żeglarska znajduje się w Bobięcinie.

Jeziro Szczytno Wielkie to jeziro rynnowe o powierzchni 6,16 km², maksymalnej szerokości 1,2 km oraz maksymalnej głębokości 21,4 m. Na akwencie znajduje się przystań żeglarska w Rzewnicy.

Zbiornik Kolbudy powstał w 1925 roku jako rezerwuuar energetyczny i retencyjny. Akwen ma powierzchnię 0,54 km², maksymalną szerokość 0,5 km oraz maksymalną głębokość 15,4 m. Żeglowanie po zbiorniku umożliwia przystań żeglarska w Kolbudach.

Jeziro Garczyn to akwen rynnowy o powierzchni 1,13 km², maksymalnej szerokości 0,6 km oraz maksymalnej głębokości 13,4 m. Przystań żeglarska zlokalizowana jest w przy Powiatowym Centrum Młodzieży w Garczynie.

Jeziro Gowidlińskie to jeziro przepływowe rynnowe o powierzchni 4,01 km², maksymalnej szerokości 1,2 km i maksymalnej głębokości 27 m. Przystań żeglarska znajduje się w Gowidlinie.

Turystyka w województwie pomorskim

Województwo pomorskie, ze względu na swoje unikalne cechy geograficzne i kulturowe, jest jednym z najbardziej atrakcyjnych miejsc turystycznych w kraju. Turystyka, jako istotna gałąź gospodarki, przyczynia się znacząco do dochodu regionu i dynamicznie rozwija się, wpływając na lokalny rozwój. Z powodu geograficznego położenia województwa turystyka wodna jest jedną z najważniejszych gałęzi turystyki w regionie. Bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego oraz rozbudowana sieć śródlądowych dróg wodnych istotnie wpływają na rozwój turystyki wodnej w regionie, co z kolei przekłada się na rozwój społeczno-gospodarczy województwa pomorskiego.

Akweny (jeziora, rzeki, obszary morskie) województwa pomorskiego charakteryzują się cechami korzystnymi dla turystyki wodnej. W kontekście obszarów morskich jednym z kluczowych aspektów jest mała głębokość, zarówno w części portów takich jak Jastarnia i Kuźnica, jak i na obszarze Zalewu Wiślanego oraz przy pomostach cumowniczych nad Zatoką Pucką. Ponadto Zatoka Pucka dzięki stałym wiatrom i małemu falowaniu oferuje bardzo dobre warunki do uprawiania windsurfingu czy kitesurfingu. Dobrze rozbudowana infrastruktura turystyki wodnej w obszarze Zatoki Gdańskiej pozwala w pełni korzystać z tego akwenu.

W kontekście wód śródlądowych większość rzek w regionie, przeznaczonych zarówno do żeglowania, jak i do turystyki kajakowej, ma zróżnicowany charakter przepływów, wynikający ze zmiennego poziomu wód, z najmniejszymi przepływami w miesiącach letnich, co wynika z ich charakteru gruntowo-deszczowo-śnieżnego z wezbraniem wiosennym. Wysoka zawartość wód podziemnych w rzekach wpływa na stabilność przepływów przez cały rok, co sprawia, że niżówki w niektórych rzekach są mniej wyraźne, jak na przykład w przypadku rzeki Piaśnica.

Jednakże stałe obniżanie się poziomu wody w niektórych rzekach, jak Liwa czy Górna Łeba, ogranicza potencjał turystyki wodnej. Pomimo tego, wysoka retencja wodna jezior w województwie pomorskim korzystnie wpływa na utrzymanie stabilnego poziomu wód w rzekach.

Postępujące zmiany klimatyczne w województwie pomorskim mogą sprzyjać wydłużeniu sezonu turystycznego (poprzez wydłużenie okresu wysokich temperatur), co jest korzystne dla turystyki wodnej. Z drugiej jednak strony ocieplenie klimatu może negatywnie wpływać na ten rodzaj aktywności. Realnym zagrożeniem są niskie stany wody spowodowane zwiększoną zmiennością opadów oraz suszą hydrologiczną. Obniżenie poziomu wody może utrudnić nawigację oraz ograniczyć dostępność niektórych szlaków wodnych dla większych jednostek pływających. Kolejnym problemem jest wzrost temperatury w akwenach, który przyczynia się do wzmożonej eutrofizacji i blokowania szlaków przez nadmierną roślinność. Ponadto Intensywniejsze i częstsze zjawiska ekstremalnych warunków pogodowych, takich jak silne deszcze, mogą prowadzić do zwiększonej erozji brzegów rzek i jezior, co może negatywnie wpływać na infrastrukturę turystyczną, na przykład ścieżki i miejsca odpoczynku.

Komplementarna z turystyką wodną jest także turystyka kulturowa oparta o różnorodne i bogate dziedzictwo kulturowe regionu, zarówno materialne jak i niematerialne. Liczne zabytki

w postaci gotyckich zamków, kościołów, obiektów użyteczności publicznej, domów mieszkalnych szachulcowych czy podcieniowych, obiektów gospodarskich oraz hydrotechnicznych (jak śluzy, mosty zwodzone czy elektrownie wodne) i przemysłowych, jak choćby elewatory czy młyny zbożowe, to tylko nieliczne przykłady ich przedstawicielstwa w regionie. Do tego należy dołożyć kulturę subregionów województwa, jak np. Kaszub, Kociewia czy Żuław.

Na trasach wodnych związanych z Południowym Bałtykiem, Zatoką Gdańską, Zalewem Wiślanym i Pętlą Żuławską znajdują się liczne wyjątkowe atrakcje, w tym:

- Gdańsk z jego zabytkowym Starym Miastem, będącym świadectwem bogatej historii i kultury regionu,
- gotycki zamek w Malborku, jedna z największych twierdz średniowiecznej Europy, oferujący wgląd w historię Zakonu Krzyżackiego,
- Elbląg (miasto w województwie warmińsko-mazurskim), który przyciąga odwiedzających zrekonstruowaną Starówką i imponującą katedrą św. Mikołaja, jedną z najwyższych budowli sakralnych w Polsce,
- mosty tczewskie, będące istotnym elementem infrastruktury i dziedzictwa technicznego regionu,
- zamek krzyżacki w Gniewie, który stanowi kolejne istotne świadectwo historii zakonu krzyżackiego na tych terenach,
- Krynica Morska, czyli jeden z najpopularniejszych kurortów na Mierzei Wiślanej. W miejscowości po stronie zalewu wiślanego znajduje się port,
- Sopot, w którym znajduje się najdłuższe w Polsce molo, zabytkowa latarnia morska oraz wiele luksusowych hoteli,
- Gdynia, czyli miasto w którym dominuje architektura dwudziestolecia międzywojennego. Przy gdyńskim wybrzeżu można podziwiać zacumowany żaglowiec Dar Pomorza oraz niszczyciel ORP Błyskawica, który uczestniczył w działaniach II wojny światowej,
- Puck, w którym znajduje się duża marina pozwalająca na komfortowy postój jednostki,
- Władysławowo oraz Jastrzębia Góra z Rozewiem – miejscowości turystyczne oferujące szerokie, piaszczyste plaże nad otwartym morzem,
- miejscowości znajdujące się na półwyspie Helskim w tym Hel (Fokarium, budowle obronne z czasów II wojny światowej, plaże i baza turystyczna), Jastarnia, Jurata oraz Chałupy są idealnym miejscem do uprawiania sportów wodnych oraz plażowania,
- Pobrzeże Słowińskie, w tym miejscowości nadmorskie: Dębki, Łeba (wydmy, jezioro Łebsko i Słowiński Park Narodowy), Rowy oraz Ustka.

Ze względu na nadmorską lokalizację województwa oraz mnogość akwenów śródlądowych (ponad 18 tysięcy jezior, w tym aż 10 jezior o powierzchni przekraczającej 500 hektarów) w regionie występują liczne kąpieliska. Według stanu na 2021 rok w województwie pomorskim zidentyfikowano łącznie 129 miejsc przeznaczonych do kąpeli. Z tej liczby 78 lokalizacji stanowiły kąpieliska morskie, podczas gdy pozostałe 51 to kąpieliska położone przy zbiornikach śródlądowych. Tak obfita dostępność zarówno nadmorskich, jak i śródlądowych akwenów kąpielowych, przyciąga do regionu zarówno mieszkańców, jak i turystów, skłaniając ich do częstszego korzystania z możliwości kąpeli. Według stanu na 2021 rok kąpieliska śródlądowe znajdują się przy jeziorach: Dybrzyk, Jeleń, Łapalickie, Kłodno, Charzykowskie, Karasińskie, Jasień, Ostrowite, Rychnowskie, Żuczek, Staw Miejski, Rzuno, Żarnowieckie, Wielewskie, Białe, Obłęskie, Dymno, Bielkowski Zbiornik Wodny, Garczyn, Jelenie, Dobrogoszcz, Zakrzewie, Sudomie, Radolne, Gałęzie, Żarnowieckie, Skrzynki Duże, Ocypl Wielki, Lednik, Lubowidzkie, Końskie, Przywidzkie, Szczytno Wielkie, Gowidlińskie, Borówno Wielkie, Raduńskie Górne, Dąbrowskie, Ostrzyckie, Węgorzyno, Mausz, Wysoka-Wycztok, Zajezierskie i Borzechowskie. Z kolei kąpieliska morskie zlokalizowaną są w: Władysławowie (15 kąpielisk), Ustce (13 kąpielisk), Sopocie (8 kąpielisk), Gdańsku (6 kąpielisk), Jastarni (6 kąpielisk), Krynicy Morskiej (5 kąpielisk), Gdyni (4 kąpieliska), Stegnie (4 kąpieliska), Helu (3 kąpieliska), Kosakowie (3 kąpieliska), Krokowie (3 kąpieliska), Łebie (3 kąpieliska), Sztutowie (2 kąpieliska), Pucku oraz Choczewie.

Kolejnym popularnym powodem wizyty w województwie pomorskim są uzdrowiska. Morski klimat sprzyja leczeniu chorób dróg oddechowych, reumatologicznych oraz kardiologicznych. Najpopularniejsze uzdrowiska w regionie znajdują się w Ustce, Sopocie i Dąbkach. Uzdrowisko w Ustce oprócz talasoterapii ma dostęp do złoża leczniczych torfów, tzw. borowin oraz do termalnych wód solankowych. Z kolei Sopot to nadmorska stolica uzdrowisk, w mieście można skorzystać aż z pięciu zakładów lecznictwa uzdrowiskowego. Podobnie jak w Ustce, morski klimat Sopotu oraz wody solankowe wydobywane z podziemi stwarzają idealny klimat do leczenia chorób m.in. układu krążenia. Uzdrowisko w Dąbkach jest najmłodszym z wymienionych placówek. Czyste nadmorskie powietrze, szeroka, piaszczysta plaża oraz otoczenie uzdrowiska zielenią sprzyja leczeniem m.in. nerwic.

Województwo pomorskie jest także dogodnym miejscem do rozwoju turystyki kajakowej. Osoby korzystające z tej formy rekreacji, niezależnie od stopnia doświadczenia, mają do dyspozycji 43 zróżnicowane pod względem trudności szlaki kajakowe o łącznej długości 1609,2 km (w tym 1191,2 km oznakowanych tras).

Te oznakowane trasy pozwalają na intensywne doświadczanie piękna regionu pomorskiego, tworząc niezapomniane wspomnienia dla każdego kajakowego odkrywcy. Charakterystyka tras kajakowych determinowana jest przez dwa kluczowe aspekty: poziom trudności i stopień uciążliwości. Poziom trudności związany jest głównie z tempem przepływu rzeki oraz obecnością różnorodnych przeszkód, takich jak drzewa, gałęzie, płycizny, bystrza czy potencjalnie niebezpieczne elementy typu pale czy podwodne głazy. Z kolei uciążliwość trasy definiuje się przez liczbę i komfort przenosek, co często ma miejsce w okolicach obiektów

hydrotechnicznych takich jak elektrownie wodne, młyny czy jazy, gdzie zazwyczaj konieczne jest wyjście z kajaka i jego przeniesienie. System klasyfikacji rzek, przyjęty przez Polski Związek Kajakowy i PTTK jest dość złożony, dlatego w celu ułatwienia tego podziału w województwie pomorskim zdecydowano się na połączenie obu wspomnianych parametrów. Rezultatem jest wyłonienie trzech kategorii szlaków kajakowych: łatwych, średnio trudnych i trudnych.

Szlaki łatwe: idealne dla początkujących, dużych grup zorganizowanych oraz rodzin z dziećmi, te odcinki rzek są wolne od przeszkód, a przenoski występują sporadycznie. Do tej kategorii należą szlaki na rzekach takich jak Bytowa, Chocina, Zbrzyca, Młosina, Wielki Kanał Brdy, Pilica, Graniczna, Trzebiocha, Kanał Wdy, Piaśnica, Czarna Wda, Kółko Jezior Raduńskich, Motława, Tuga i Święta, Szarpawa, Martwa Wisła, Wisła Królewiecka, Nogat, a także odcinki środkowy i dolny rzeki Brdy, dolny odcinek rzeki Liwy, dolny odcinek Łeby, górny (Obrowo - Kozin) i dolny (Smółdzino - Retowo) odcinek Łupawy, górny (do Somonina) i dolny (Pruszcz Gdański - Krępiec) odcinek Raduni, górny (Zamostne - Wejherowo) i dolny (Reda - Mrzezino) odcinek Redy, dolny (Bydolino - Ustka) odcinek Słupi, środkowy (od Lipusza) i dolny odcinek Wdy oraz środkowy i dolny odcinek Wieprzy (od Korzybia).

Szlaki średnio trudne: są to trasy na mniejszych i bardziej krętych rzekach z umiarkowaną liczbą przeszkód i czasami wymagającymi przenosek, dedykowane średniozaawansowanym kajakarzom. W tej kategorii znajdują się szlaki na rzekach Czernica i Biała, Kuśnia i Ruda, Pokrzywna, górny odcinek Brdy (Świeszyno - Rez. Przytoń), środkowy odcinek Liwy (Prabuty - Kwidzyn), górny (Sianowo - Tłuczewo) i częściowo środkowy (Paraszyno - Łęczyce) odcinki Łeby, dolny odcinek Łupawy (Damno Młyn - Smółdzino), środkowy odcinek Raduni (Żukowo - Pruszcz Gdański), środkowy odcinek Redy (Wejherowo - Reda), środkowy odcinek Skotawy (Jawory/Budowo - Jamrzyno), większość górnego i środkowego odcinka Słupi (Gowidolino - Bydolino), górny odcinek Wdy (J. Wiecko - Lipusz), środkowy odcinek Wieprzy (ujście Pokrzywnej - Korzybie) oraz Wierzyca.

Szlaki trudne: charakteryzują się licznymi przeszkodami, wąskimi przełomowymi odcinkami i szybkim nurtem. Rekomendowane są dla doświadczonych kajakarzy korzystających z górskich kajaków jednoosobowych. W tej grupie znajdują się szlaki na rzekach Bukowina, Kamienica, Studnica, Więcisa, środkowy odcinek Łeby (Tłuczewo - Paraszyno), środkowy odcinek Łupawy (Kozin - Damno Młyn), dolny odcinek Skotawy (Jamrzyno - Skarszów Dolny) oraz Rynna Sulęczyńska na rzece Słupi.

Turystyka wodna jest jedną z najważniejszych gałęzi turystyki w województwie pomorskim, co jest bezpośrednim wynikiem geograficznego położenia tego regionu. Bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego oraz rozbudowana sieć śródlądowych dróg wodnych istotnie wpływają na rozwój tego rodzaju turystyki, co z kolei przekłada się na rozwój społeczno-gospodarczy regionu.

Ponadto w województwie pomorskim bardzo popularne jest:

- żeglarstwo morskie – Zatoka Gdańska oraz Pucka umożliwiają uprawianie żeglarstwa w formie turystycznej oraz rywalizacyjnej. Na wodach tego akwenu odbywają się największe w Polsce wydarzenia związane z żeglarstwem, np. Gdynia Sailing Days, czyli regaty z różnorodnymi konkurencjami. Ponadto lokalizacja województwa pomorskiego pozwala na rejsy po otwartym morzu,
- żeglarstwo śródlądowe (jeziora) – różnorodność i mnogość pomorskich jezior sprawia, że doznania żeglarskie zaspokoją potrzeby pasjonatów tego typu rekreacji. Do najpopularniejszych akwenów w województwie pomorskim należą jeziora na Kaszubach oraz w Borach Tucholskich,
- żeglarstwo śródlądowe (rzeki) – duża liczba rzek w województwie pomorskim sprzyja żeglarstwu rzecznemu. Na tego typu trasach wodnych popularnością cieszą się także hausboty. Do najpopularniejszych szlaków żeglownych należą m.in. rzeki Pętli Żuławskiej.

Niniejsze aktywności zostały szczegółowo opisane w podrozdziałach Potencjał wodny województwa pomorskiego, Turystyka żeglarska w Polsce i w województwie pomorskim oraz Infrastruktura żeglarska w województwie pomorskim.

Oprócz wyżej wymienionych aktywności, do najpopularniejszych form w zakresie turystyki wodnej w regionie należą:

- przewozy pasażerskie – w województwie pomorskim działają wodne połączenia oferujące transport dla zainteresowanych osób. Występują m.in. rejsy: Gdynia – Hel, Gdańsk – Westerplatte, Krynica Morska – Frombork,
- hausboting – możliwość czarteru pływającego domu staje się coraz bardziej popularna także w województwie pomorskim (gł. obszar delty Wisły). Wynika to z możliwości doświadczenia podróży po szlakach wodnych w komfortowych warunkach oraz braku potrzeby posiadania specjalistycznych uprawnień,
- jachting motorowodny – akweny województwa pomorskiego to dobre miejsce dla jachtów motorowych, rozległe wody wraz z licznymi, nowoczesnymi przystaniami pozwalają na cumowanie oraz serwis takich jednostek. Ponadto województwo słynie z produkcji luksusowych jachtów motorowych (Sunreef Yachts, Northman, Galeon Yachts),
- nurkowanie – warunki hydrologiczne pomorskich akwenów, ze względu na częściowe oddzielenie od otwartego morza, są idealne do nurkowania. Popularne miejsca do uprawiania tej aktywności na Zatoce Gdańskiej to wraki Wicher i Bryza, okolica mola w Mechelinkach, Orłowie i Sopocie oraz Torpedownia w Gdyni Babich Dołach. W przypadku wód śródlądowych pasjonaci nurkowania wybierają jeziora: Białe, Charzykowskie, Dąbrowskie, Dymno, Garczyn oraz Rzeki Brda i Piaśnica,

- windsurfing i kitesurfing – pomorskie to idealnie miejsce do nauki i uprawiania tych sportów. Miejscem szczególnie odpowiadającym pasjonatom windsurfingu i kitesurfingu jest Zatoka Pucka. Obszar ten charakteryzuje się stałym, regularnym wiatrem, czystą wodą, piaszczystym dnem oraz małym zafalowaniem. W rejonie Zatoki Puckiej najbardziej popularne miejscowości do uprawiania tych sportów to Chałupy oraz Rewa. Dobre warunki do uprawiania tego sportu występują również na jez. Sarbsko a ich ośrodki znajdują się m.in.: w Nowęcinnie i Przybrzeżu. Miejsca w okolicach Mierzei Wiślanej (Kąty Rybackie, Krynica Morska, Piaski) wybierane są przez bardziej doświadczonych windsurferów i kitesurferów.

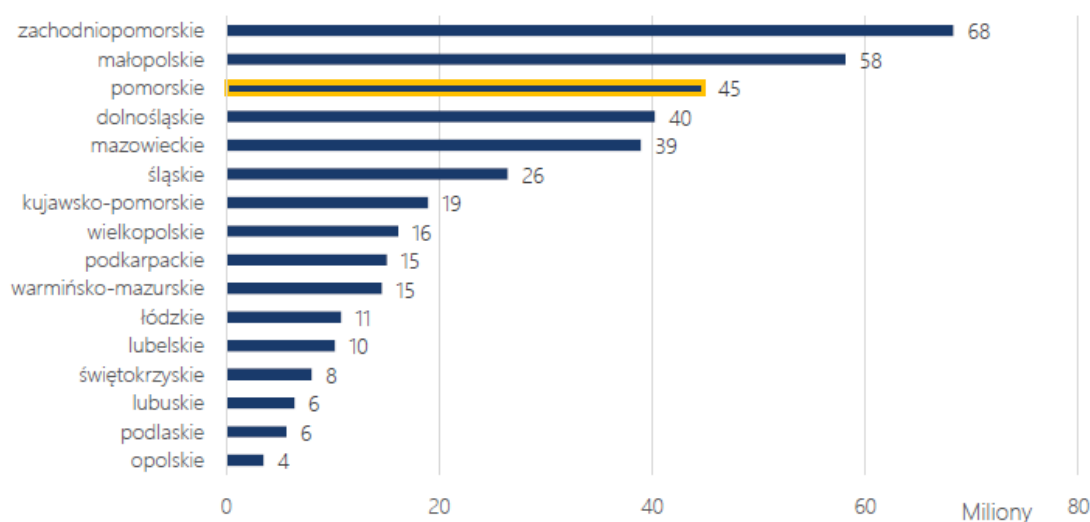
Fotografia 2: Widok na Zamek Malbork z perspektywy rzeki Nogat



Źródło: Materiały własne (DS Consulting).

Dopełnieniem turystyki wodnej w regionie jest turystyka rowerowa, dzięki czemu miłośnicy obu form aktywności mogą czerpać pełnymi garściami z atrakcji regionu. Samorząd Województwa Pomorskiego jest inicjatorem przedsięwzięcia Pomorskich Tras Rowerowych, które przeplata się z Pomorskimi Szlakami Kajakowymi.

Ze względu na liczne atrakcje oraz korzystną lokalizację i formę terenu, województwo pomorskie jest jednym z najpopularniejszych miejsc turystycznych w Polsce. Potwierdza to wskaźnik liczby udzielonych noclegów. W ciągu ostatnich pięciu lat w województwie pomorskim udzielono 44,9 miliona noclegów, co sytuuje ten region na trzecim miejscu w Polsce pod względem popularności turystycznej. To świadczy o dużym zainteresowaniu turystów zarówno krajowych, jak i zagranicznych, atrakcjami turystycznymi i możliwościami, jakie oferuje turystyka w regionie.

Wykres 2: Liczba noclegów udzielonych turystom (w mln) w latach 2018-2022

Źródło: „Trendy w turystyce żeglarskiej i kajakowej”, Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego

Liczba turystów odwiedzających województwo pomorskie w latach 2018-2022 wykazuje wyraźny wzrost, co więcej, jest ona wyższa w porównaniu do innych popularnych destynacji turystycznych, takich jak Malta (35,8 miliona udzielonych noclegów), Estonia (27,2 miliona noclegów) czy Łotwa (20 milionów noclegów). To wskazuje na rosnącą popularność regionu jako atrakcyjnego celu turystycznego.

W 2022 roku z obiektów noclegowych o charakterze turystycznym na terenie województwa pomorskiego skorzystało 3,3 miliona turystów, co stanowi wzrost o 38,8% w stosunku do roku 2021. Z tego turystów zagranicznych korzystających z noclegów było 424,3 tysiąca, co oznacza wzrost o 110,8% w porównaniu z rokiem poprzednim. Turyści zagraniczni stanowili 12,9% ogólnej liczby turystów korzystających z noclegów w regionie. Średni czas pobytu w turystycznych obiektach noclegowych w województwie pomorskim w 2022 roku utrzymał się na poziomie 3 nocy, co jest zbliżone do danych z 2021 roku.

Te statystyki jasno pokazują, że województwo pomorskie jest coraz bardziej popularnym kierunkiem turystycznym, zarówno dla podróżujących z Polski, jak i z zagranicy, co podkreśla jego znaczenie w turystyce krajowej i międzynarodowej.

Turystyka żeglarska w Polsce i w województwie pomorskim

Żeglarstwo w Polsce jest stosunkowo popularne, według badań⁴ aż 30% Polaków powyżej 15 roku życia przynajmniej raz w życiu miało kontakt z tą formą spędzania czasu wolnego. Z kolei osoby, które uczestniczyły w regatach, zawodach lub konkursach stanowią 2% społeczeństwa, a osoby, które pływały jako rekreacyjna aktywna załoga lub rekreacyjna bierna załoga stanowią kolejno 14% i 19% populacji kraju.

Blisko 60% żeglarzy to mężczyźni, a 34% tej społeczności to osoby w wieku 25-39 lat. Występuje segmentacja grupy uprawiającej ten rodzaj turystyki na stare wygi (23% żeglarzy), młode wilki (27%), towarzyszki (25%) i rekreacyjni (25%). Stare wygi to przede wszystkim osoby w wieku 55-99 lat, dla których ważna jest rekreacja i relaks. Młode wilki to w dużej części grupa wiekowa 25-39 lat, zależy im na adrenalinie i rywalizacji. Towarzyszki to w większości kobiety po 40 roku życia, które doceniają możliwość relaksu oraz spędzenia czasu z bliskimi. Ostatnia grupa to rekreacyjni, czyli osoby w każdym wieku traktujące żeglarstwo jako przygodę podczas której mogą się sprawdzić.

Najpopularniejszym miejscem do uprawiania turystyki żeglarskiej w Polsce są Mazury. Obszar ten nie bez powodu wybierany jest poprzez ponad połowę polskich żeglarzy – na Mazurach znajduje się dwa tysiące jezior o powierzchni powyżej jednego hektara. Według raportu „Polski Rynek Żeglarski” w tym regionie funkcjonuje 98 firm czarterowych, 6 dużych firm produkujących łodzie i 8 firm serwisujących. Mazury co roku są odwiedzane przez ponad milion polskich turystów, wśród najbardziej renomowanych miejscowości o charakterze wypoczynkowym na omawianym terenie wymienia się Giżycko, Ryn, Mrągowo, Mikołajki oraz Ostróda. Wszystkie te lokalizacje są znane jako centra żeglarskie. Najpopularniejszy szlak wodny w rejonie to Szlak Wielkich Jezior Mazurskich łączący największe jeziora mazurskie: Śniardwy, Mamry, Niegocin (długość 126,4 km, wraz z odgałęzieniami ponad 200 km).

Drugie najpopularniejsze miejsce do żeglowania to obszar województw zachodniopomorskiego i pomorskiego. Występuje tutaj ponad 3,3 tysiąca jezior powyżej jednego hektara, 40 firm czarterowych, 5 dużych firm produkujących łodzie i 7 firm serwisujących. Przybrzeżne województwa wybiera ponad 20% osób, które decydują się na żeglowanie. W województwie zachodniopomorskim jednym z najbardziej popularnych obszarów do pływania jest zespół jezior Dąbie Małe i Dąbie Duże wraz z Zalewem Szczecińskim, Kamienickim i Zatoką Pomorską, a w województwie pomorskim Pętla Żuławska, kaszubskie jeziora, Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany.

Model turystyki żeglarskiej w Polsce, a co za tym idzie także w województwie pomorskim, ewoluuje, odzwierciedlając zmieniające się potrzeby i preferencje turystów. W ostatnich 20 latach można zauważyć kilka kluczowych zmian w tym sektorze:

⁴Polski Rynek Żeglarski – Raport, sailig.org.pl

- wzrost popularności: turystyka żeglarska staje się coraz bardziej dostępna i popularna, przyciągając szeroką grupę podróżnych. Liczba osób uczestniczących w żegludze rekreacyjnej rośnie, co świadczy o jej rosnącej atrakcyjności;
- dywersyfikacja grup docelowych: kiedyś postrzegana jako zajęcie dla pasjonatów i ekskluzywna, obecnie turystyka żeglarska przyciąga różnorodne grupy, w tym rodziny, przyjaciół, osoby korzystające z czarterów i szukające aktywnego wypoczynku,
- rozwój infrastruktury: inwestycje w porty, mariny, przystanie i stocznie znacznie się zwiększyły, co poprawia jakość i dostępność usług żeglarskich,
- nowe kierunki i szlaki: poza popularnymi obszarami jak Morze Śródziemne czy Karaiby, pojawiają się nowe kierunki, takie jak rejsy po Arktyce czy Antarktydzie,
- edukacja i szkolenia: dostępność kursów żeglarskich wzrosła, co przyczyniło się do zwiększenia liczby osób zainteresowanych nauką żeglowania,
- podróże rekreacyjne: żeglowanie jako forma rekreacji i spędzania wolnego czasu zyskuje na popularności,
- zmiany sezonowości: dzięki nowym technologiom i ulepszonym warunkom nawigacyjnym, sezon turystyki żeglarskiej jest bardziej elastyczny, a żeglarze coraz częściej wybierają rejsy poza tradycyjnymi miesiącami letnimi,
- kultura żeglarstwa: żeglarstwo staje się ważnym elementem kultury rekreacyjnej. Wydarzenia żeglarskie, regaty i festiwale przyciągają zarówno uczestników, jak i widzów,
- wzrost zainteresowania spędzania czasu wolnego w bliskości z naturą: po pandemii koronawirusa, która spowodowała długoterminową izolację, wzrosła potrzeba na spędzanie czasu wolnego w otoczeniu przyrody,
- powiększenie się oferty firm czarterowych: możliwość wynajmu jednostek żaglowych i motorowych stale się powiększa,
- zmiany przepisów prawnych w zakresie zaostrzenia wymagań dla jednostek i członków załogi umożliwiających korzystanie z hausbotów bez uprawnień tylko na określonych akwenach.

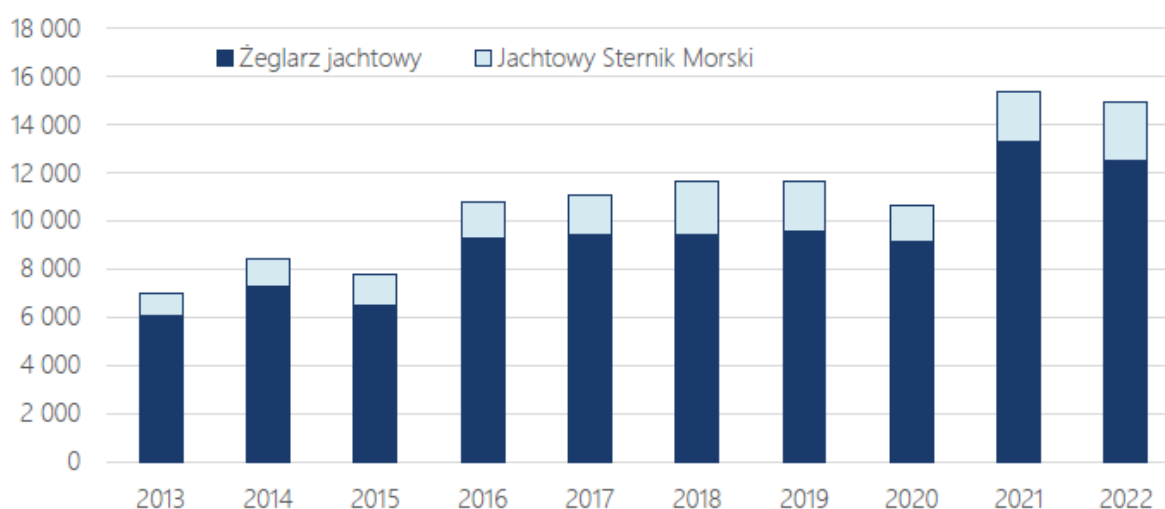
Te zmiany świadczą o dynamicznym rozwoju turystyki żeglarskiej w kraju, co przekłada się na coraz większą dostępność i różnorodność oferty dla szerokiego spektrum turystów m.in. w regionach, gdzie ten rodzaj turystyki jest najbardziej popularny (m.in. w województwie pomorskim).

Wzrost popularności żeglarstwa w Polsce można zaobserwować poprzez rosnącą liczbę wydawanych patentów żeglarskich. Według Rozporządzenia Ministra Sportu i Turystyki z 9 kwietnia 2013 roku w sprawie uprawiania turystyki wodnej w Polsce funkcjonują trzy główne stopnie uprawnień żeglarskich, tj.:

- żeglarz jachtowy: pierwszy stopień uprawnień, pozwalający na samodzielne prowadzenie jachtów,
- jachtowy sternik morski: drugi stopień uprawnień, pozwalający na prowadzenie jachtów w szerszym zakresie, również na wodach morskich,
- kapitan jachtowy: najwyższy stopień, umożliwiający prowadzenie jachtów na długich trasach morskich i oceanicznych.

W ciągu ostatniej dekady w Polsce zaobserwowano znaczny wzrost liczby osób, które zdobyły patent żeglarski, co jest wyraźnym sygnałem rosnącej popularności tego sportu.

Wykres 3: Liczba patentów żeglarskich uzyskanych w Polsce w latach 2013-2022

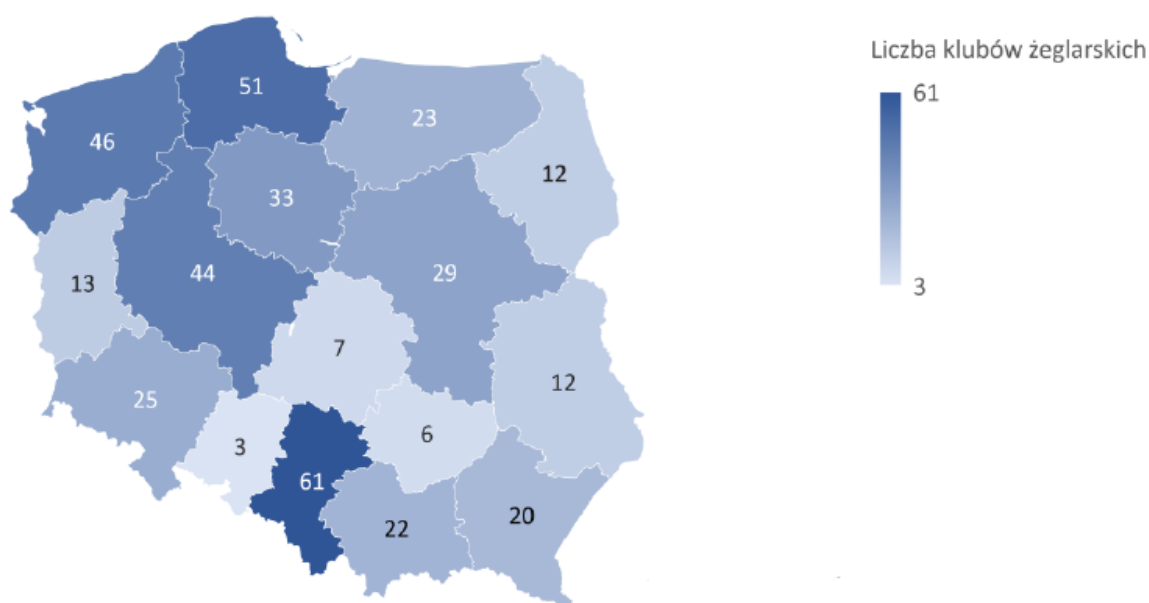


Źródło: „Trendy w turystyce żeglarskiej i kajakowej”, Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego

Rocznie przybywa średnio około 11,6 tysiąca nowych entuzjastów żeglarstwa. W porównaniu z rokiem 2013, liczba nowych patentów wydanych w 2022 roku wzrosła o imponujące 114%.

Szczególnie znaczący wzrost odnotowano w liczbie uzyskiwanych patentów stopnia Kapitana Jachtowego. W 2022 roku liczba osób, które uzyskały ten prestiżowy tytuł wzrosła o 160% w stosunku do roku 2013. W ciągu ostatnich dziesięciu lat łącznie patent Kapitana Jachtowego zdobyło 1 487 osób.

Województwo pomorskie, ze względu na swoje bogate zasoby wodne, zarówno morskie, jak i śródlądowe, jest jednym z głównych centrów żeglarskich w Polsce. Osoby, które zdobyły patent żeglarski chętnie korzystają z oferty tego województwa. To właśnie tutaj znajduje się druga co do wielkości liczba klubów żeglarskich zrzeszonych w Okręgowym Związku Żeglarskim (pomorskie ustępuje jedynie województwu śląskiemu).

Rycina 3: Liczba klubów żeglarskich zrzeszonych w Okręgowych Związkach Żeglarskich w 2022 roku

Źródło: „Trendy w turystyce żeglarskiej i kajakowej”, Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego

Podobnie jak w przypadku liczby klubów, województwo pomorskie zajmuje pozycję wicelidera w kategorii liczebności członków tych klubów (3204 osób).

Ponadto, województwo pomorskie aktywnie angażuje się w edukację żeglarską, co znajduje odzwierciedlenie w realizowanym od 2018 roku Pomorskim Programie Edukacji Morskiej. Program ten stanowi kompleksową propozycję działań edukacyjnych skierowanych do uczniów i placówek oświatowych na wszystkich etapach kształcenia w regionie. Centralnym założeniem programu jest integracja wiedzy z różnych dziedzin z tematyką morsko-żeglarską, co przekłada się na wszechstronne podejście do edukacji w tym zakresie. Program łączy standardowe treści programowe z zagadnieniami specyficznymi dla nadmorskiego położenia województwa. Do tej pory, w ramach programu, edukację żeglarską otrzymało blisko 12 tysięcy uczniów ze szkół podstawowych i gimnazjów z terenu województwa pomorskiego. Inicjatywa ta otwiera przed młodymi mieszkańcami regionu szereg możliwości, w tym rozwój kariery zawodowej związanej z morzem, dostęp do klubów i szkółek żeglarskich, a także zdobywanie umiejętności żeglarskich i kwalifikacji w dziedzinie wyczynowych sportów wodnych. Nacisk na rozwój w dziedzinie sportów wodnych niewątpliwie przyczynia się do wzrostu popularności turystyki wodnej w województwie pomorskim.

Dopełnieniem powyższych działań jest program doskonalenia praktycznych umiejętności żeglarskich, udostępniający samorządom lokalnym możliwość zakupu łodzi. Projekt ten, rozpoczęty w 2019 roku, obejmował kompleksową analizę, uwzględniającą unikalne położenie województwa oraz zmienne warunki atmosferyczne. Współpraca z Pomorskim Związkiem Żeglarskim oraz ekspertami z branży żeglarskiej, w tym konstruktorami, instruktorami i

doświadczonymi żeglarzami, zaowocowała zaprojektowaniem i wykonaniem łodzi żaglowych o długości 5,8 m i maksymalnym zanurzeniu 1,2 m. Są to jednostki przystosowane do żeglugi zarówno na otwartym morzu, jak i na płytkich jeziorach oraz w strefach przybrzeżnych Morza Bałtyckiego i Zatoki Gdańskiej. Ich lekka (do 390 kg), ale zarazem stabilna konstrukcja umożliwia łatwe wodowanie i transport pomiędzy akwenami.

W ramach inicjatywy „100 łodzi żaglowych na 100-lecie zaślubin Polski z morzem” zrealizowanej w ramach zadań kajakowych i żeglarskich ujętych w przedsięwzięciach strategicznych „Pomorskie Szlaki Kajakowe” i „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” zakupiono 100 jednostek żaglowych na zlecenie 26 gmin z terenu województwa. Mimo wyzwań związanych z pandemią, wszystkie łodzie zostały dostarczone. Dzięki temu, gminy mogły organizować kolonie i obozy żeglarskie, umożliwiając dzieciom i młodzieży rozpoczęcie praktycznej nauki żeglarstwa i nawigacji. Zweryfikowanie postępów w nauce oraz sprawdzenie swoich umiejętności umożliwiają organizowane corocznie Regaty o Puchar Marszałka Województwa Pomorskiego. Ponadto województwo planuje kontynuację programu zakupu łodzi żaglowych w kolejnym okresie programowania, co pozwoli na dalszy rozwój umiejętności żeglarskich i popularyzację tego rodzaju turystyki w regionie.

Infrastruktura żeglarska w województwie pomorskim

W województwie pomorskim licznie występują porty, przystanie żeglarskie i motorowodne. Koncentrują się w obszarze Zatoki Gdańskiej, delty Wisły i Zalewu Wiślanego. Słabo rozwinięta jest za to infrastruktura żeglarska w pozostałej części województwa. Skupia się ona wokół jezior: Charzykowskiego, Szczytno, Wdzydze, „Kółka Jezior Raduńskich”, Mausz, Gowidlińskiego, Jasień czy Żarnowieckiego oraz bezpośrednio nad Morzem Bałtyckim (Ustka, Łeba i Władysławowo). Stan istniejącej infrastruktury żeglarskiej jest również zróżnicowany.

Istnieją przystanie i mariny dostosowane do wysokich standardów europejskich, jeśli chodzi o zakres świadczonych usług, ale znajdują się jeszcze obiekty, które wymagają modernizacji. Ponadto uzupełnieniem sieci portów i przystani są również pomosty, służące jako przystanki na krótki odpoczynek podczas rejsów lub na oczekiwanie na przeprawę mostową czy śluzowanie.

W kwestii portów morskich w województwie pomorskim infrastruktura jest rozbudowana i zróżnicowana. Na obszarze zlokalizowanych jest łącznie 12 portów morskich, w tym dwa największe porty w Gdańsku i Gdyni, które odgrywają kluczową rolę w gospodarce morskiej kraju, pełniąc głównie funkcje przeładunkowe i obsługując rybołówstwo.

Oprócz tych dużych portów, w regionie znajdują się także mniejsze porty morskie. Trzy z nich – Hel, Władysławowo i Ustka – klasyfikuje się jako średnie, natomiast siedem – Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Łeba, Puck, Rowy i Nowy Świat – jako małe porty morskie. Te mniejsze porty, w odróżnieniu od portów o podstawowym znaczeniu gospodarczym jak

Gdańsk i Gdynia, spełniają głównie inne funkcje, takie jak obsługa żeglugi pasażerskiej i żeglarstwa.

Do infrastruktury dedykowanej obsłudze żeglarstwa należą porty jachtowe (mariny) i przystanie żeglarskie, które są niezbędne dla rozwijającej się turystyki wodnej i żeglarstwa rekreacyjnego. Ponadto, w regionie funkcjonują również obiekty o mieszanych funkcjach, takie jak przystanie pasażerskie obsługujące również żeglarzy oraz przystanie żeglarsko-kajakowe, które są szczególnie popularne na jeziorach i rzekach regionu.

Wszystkie te porty i przystanie tworzą kompleksową sieć wspierającą zarówno gospodarkę morską, jak i turystykę wodną, co przyczynia się do wszechstronnego rozwoju regionu pomorskiego.

W regionie funkcjonuje około 106 obiektów dedykowanych tej formie turystyki, w tym 6 marin, 11 portów żeglarskich i 86 przystani żeglarskich/jachtowych. Spośród nich, aż 62 znajduje się na wodach śródlądowych, takich jak rzeki, kanały (23 obiekty - obszar Pętli Żuławskiej) i jeziora (39 obiektów, w tym 10 obiektów – Zespół Jezior Wdzydzkich, 8 – Zespół Jezior Charzykowskich). Dodatkowo, część z tych obiektów posiada infrastrukturę umożliwiającą postój różnym jednostkom np. statki pasażerskie, jednostki rybackie, techniczne, ratownicze, a także wypożyczanie małych łodzi żaglowych, rowerków wodnych, kajaków czy desek SUP i windsurfingowych.⁵

Tabela 1: Zestawienie portów i przystani żeglarskich w podziale na akweny

Obszar występowania infrastruktury żeglarskiej										
Wyszczególnienie	Morze Bałtyckie	Zatoka Gdańska	Gdańsk	Górki Zach. i Martwa Wisła ⁶	Zalew Wiślan ⁷	Pętla Żuławska	Zespół Jez. Charzykowskich	Zespół Jez. Wdzydzkich	Kółko Raduńskie	Inne Jez. śródlądowe ⁸
Liczba portów i przystani	5	14	14	12	20	15	8	10	3	18
Liczba stanowisk postojowych	183	924	476	852	464	140	173	342	70	273

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Urzędu Marszałkowego Województwa Pomorskiego – monitoring ruchu żeglarskiego

⁵Tabela: Zestawienie portów i przystani żeglarskich w podziale na akweny

⁶odcinek wód śródlądowych

⁷z częścią województwa warmińsko – mazurskiego

⁸Jez: Gowidlińskie, Kamienieckie, Rychnowskie, Szczytno, Bobięcińskie Małe, Jasień, Jez. Garczyn, Osuszyno, Lubowidzkie, Zbiornik Kolbudy, Żarnowieckie, Gardno

Szczegółowy wykaz istniejących przystani żeglarskich w obszarze M. Bałtyckiego, Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej można znaleźć w opracowaniu „Standardy infrastruktury żeglarskiej w województwie pomorskim. Projekt i utrzymanie”.

Najwięcej obiektów infrastruktury żeglarskiej występuje w obszarze Zatoki Gdańskiej, w tym Gdańsk. W sumie jest 40 tego typu obiektów, które łącznie dysponują 2 252 miejscami do postoju jednostek pływających. Głównie są to obiekty samorządowe, choć też występują przystanie zarządzane przez stowarzyszenia lub organizacje żeglarskie. Bazę żeglarską uzupełniają przystanie morskie administrowane przez Urząd Morski w Gdyni, które umożliwiają cumowanie jachtów i łodzi motorowodnych. 36,8% bazy żeglarskiej w województwie pomorskim stanowią przystanie zlokalizowane nad jeziorami. Zdecydowanej większości są to przystanie klubów żeglarskich, ośrodków wypoczynkowych lub innych organizacji. Kilka obiektów stanowi własność lokalnych samorządów. Dysponują ok. 858 miejscami postojowymi, które dedykowane są jachtom żaglowym i szkoleniowym. Wynika to z faktu, że zdecydowana większość pomorskich jezior jest objęta strefą ciszy lub zakazem pływania łodziami motorowodnymi, za wyjątkiem jez. Charzykowskiego i Żarnowieckiego.

Śródlądowa infrastruktura żeglarska obejmuje również obiekty hydrotechniczne i inżynierskie, w tym śluzy, jazy, mosty zwodzone, wrota przeciwpowodziowe, pochylnie i inne, które są istotne dla sprawnego funkcjonowania turystyki wodnej.

W zakresie infrastruktury żeglarskiej największe obiekty w regionie to Marina Gdynia, mieszcząca 260 jednostek pływających (jest ona jedną z największych marin w Polsce). Kolejnym dużym obiektem tego typu jest port jachtowy Górki Zachodnie (183 miejsca postojowe) oraz Marina Puck (175 miejsc postojowych. Kolejne miejsca na tej liście zajmują:

- Marina Yacht Park – 150 miejsc postojowych,
- Marina Jachtowa w Jastarni – 130-140 miejsc postojowych,
- Narodowe Centrum Żeglarstwa – 111 miejsc,
- Marina Sopot z przystanią przy południowe ostrodze – 103 miejsca postojowe,
- Port Jachtowy w Łebie – 120 miejsc postojowych,
- Akademicki Klub Morski – 100 miejsc postojowych.

Fotografia 3: Przystań jachtowa w Jastarni



Źródło: Materiały własne (DS Consulting)

Ponadto w ostatnim czasie w województwie pomorskim dokonano również wielu inwestycji w nowe obiekty oraz w rozbudowę i modernizację przystani i marin, co świadczy o trendzie rozwojowym w infrastrukturze żeglarskiej regionu. Wybrane obiekty, które niedawno powstały, zostały rozbudowane lub zmodernizowane prezentują się następująco:

- Przystań żeglarska w Sobieszewie przy ul. Nadwiślańskiej. Inwestycja kosztowała 6,5 mln zł i została otwarta 21 września 2021 roku. Operatorem przystani jest Gdański Ośrodek Sportu, a w ramach inwestycji powstały 73 miejsca cumownicze, co znacznie zwiększa możliwości dla żeglarzy w tej części województwa;
- Marina Południowa na południe od Mostu Stągiewnego w Gdańsku. Zrealizowana w formule partnerstwa publiczno-prywatnego, koszt inwestycji wyniósł 5,6 mln zł, a otwarcie miało miejsce 1 czerwca 2023 roku. W ramach tej inwestycji przybyło około 60 miejsc cumowniczych. Projekt obejmował także przebudowę mostu Stągiewnego, co stanowiło ważną część całościowej modernizacji infrastruktury żeglarskiej w tym rejonie;
- Przystań żeglarska w Nowym Dworze Gdańskim na rzece Tuga. Realizacja tego projektu była współfinansowana w 85% ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego i w 15% z budżetu Powiatu Nowodworskiego, koszt inwestycji wyniósł 2,6 mln zł. Ta przystań żeglarska stanowi ważny punkt na mapie turystyki wodnej województwa, zapewniając dodatkowe miejsca cumownicze i udogodnienia dla żeglarzy;

- Przystań Jachtowa Górki Zachodnie: W ramach tej inwestycji liczba miejsc cumowniczych wzrosła niemal dwukrotnie, osiągając 183.. Całkowity koszt projektu wyniósł ponad 19 mln zł, z czego 60% stanowiły środki pochodzące z Unii Europejskiej;
- Port jachtowy w Jastarni: Inwestycja zrealizowana w ramach przedsięwzięcia strategicznego Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska. Zakres wykonanych robót budowlanych obejmował rozbudowę istniejącego budynku gromadzenia odpadów i przystosowanie go do funkcji zaplecza sanitarnego przystani oraz wymianę dwóch istniejących pomostów pływających na większe i wyposażone w dystansowe odnogi cumownicze oraz przyłącza elektryczne. Stumetrowe pomosty pływające umożliwiają zacumowanie 92 jednostek pływających;
- Marina Błotnik: W ramach realizacji projektu zainwestowano w konstrukcję pomostu oraz platformy obsługującej duże jednostki pływające, a także zbudowano stanowisko dla tramwaju wodnego. Łączny koszt inwestycji wyniósł około 4,2 mln zł. Obecnie marina w Błotniku dysponuje 120 miejscami cumowania dla jachtów;
- Krynica Morska - Realizacja przedsięwzięcia obejmującego rozbudowę mariny do cumowania jachtów wiązała się z nakładami finansowymi przekraczającymi 7,8 miliona złotych. W wyniku tych działań liczba dostępnych miejsc do cumowania, zarówno burtą jak i przy wykorzystaniu y-boomów przy pomostach, wzrosła do 80. Dokonano również wymiany części pomostów. Obecnie średnia głębokość w basenie portowym osiąga 2,5 metra na torze podejściowym oraz około 1,5 metra w samym basenie;
- Malbork - Projekt, którego koszt wyniósł około 940 tysięcy złotych, skoncentrowany był na rozbudowie przystani poprzez dodanie 24 nowych miejsc do cumowania. Realizacja tego zadania obejmowała konstrukcję pięciu pomostów pływających, które zostały wyposażone w elementy takie jak kładki cumownicze (y-bomy), knagi cumownicze, drabinki wylazowe oraz stojaki na sprzęt ratunkowy. Ponadto, w ramach projektu przeprowadzono rozbudowę instalacji energetycznej i wodociągowej, a także zainstalowano pompy do odbioru nieczystości oraz system monitoringu. Większość środków finansowych na te cele pochodziła z dotacji unijnych;
- AKM – rozbudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego wynosząca 5,9 mln zł.;
- Marinę w Pucku: Projekt ten został zrealizowany w ramach przedsięwzięcia strategicznego Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska. Koszt inwestycji wyniósł około 39 mln zł, z czego ponad 22 mln zł to dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Marina została otwarta 22 lipca 2023 roku;
- Ponadto: marina Yacht Park Gdynia, Sol Marina w Wiślince oraz rozbudowana przystań w Błotniku i Sopocie.

W ostatnich latach, oprócz ww. działań, w ramach rewitalizacji polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w tym Pętli Żuławskiej wykonano szereg inwestycji infrastrukturalnych. Rozwój tej drogi wodnej odbywa się na całej jej długości, od granicy polsko-niemieckiej przez Odrę, następnie Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski i Brdę by w Bydgoskim Węźle Wodnym połączyć się z Wisłą (do tego moment szlak ma 294 km). Następnie po przebyciu 114 km Droga Wodna E70 prowadzi na wschód Nogatem i Zalewem Wiślanym aż do granicy z Rosją. W ostatnim dziesięcioleciu na polskiej części niniejszego szlaku wykonano liczne inwestycje. Są to m.in. przebudowa bulwaru wschodniego w Gorzowie Wielkopolskim, budowa marin i portów w Gorzowie Wielkopolskim i Santoku, Czarnkowie, Drawsku i Nakle nad Notecią, budowa mariny w Bydgoszczy i Ujściu, oddalonej 34 km od szlaku przystani AZS w Toruniu, mariny w Grudziądzu, realizacja projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I” w postaci sieci portów i przystani żeglarskich w Tczewie, Drewnicy, Białej Górze, Malborku, Osłonce, Rybinie, Błotniku, Braniewie, Krynicy Morskiej, Kątach Rybackich, Nowej Pasłęce, Elblągu i Tolkmicku, czy modernizacja i przystosowanie dla potrzeb wodniaków Bulwaru Zygmunta Augusta w Elblągu.

W ramach modernizacji polskiego odcinka Drogi Wodnej E70 województwo pomorskie wraz z województwami lubuskim, wielkopolskim, kujawsko-pomorskim i warmińsko-mazurskim skutecznie wspierają inwestorów (gminy, organizacje, kluby) w zwiększeniu bezpieczeństwa i komfortu żeglarzy poprzez udzielanie wsparcia finansowego w celu modernizacji, poszerzenia lub powstania nowych przystani i portów.

Fotografia 4: Przystań w Kątach Rybackich



Źródło: Materiały własne (DS Consulting)

Samorządy położone wzdłuż szlaków wodnych dostrzegają potencjał w rozwoju turystyki wodnej i inwestują środki z różnych źródeł w nowe projekty. Dzięki temu, pojawiają się nowe formy turystyki, takie jak czartery barek (hausbotów) dla indywidualnych turystów. Rozwija się także czarter innych jednostek pływających oraz powiększa się oferta szkółek żeglarskich. Te inicjatywy przyczyniają się do dalszego rozwoju infrastruktury wodnej w regionie.

1.3. Zidentyfikowane problemy

W obszarze żeglarstwa w województwie pomorskim zidentyfikowano problemy, które przyczyniają się do pogorszenia dostępności akwenów.

Tabela 2: Zidentyfikowane problemy turystyki wodnej w województwie pomorskim

Lp.	Problem	Opis problemu
1	Bezpieczeństwo szlaków	Szczególnie w Pętli Żuławskiej i w rejonach takich jak Martwa Wisła, Wisła Królewiecka, Nogat, Szarpawa, czy Tuga zagrożenie stanowią napowietrzne linie elektroenergetyczne. W okresach wysokiego poziomu wód, te linie mogą stanowić ryzyko dla żeglarzy, szczególnie dla jednostek o wyższych masztach. Ważne jest także, by mariny oraz przystanie były dobrze oznakowane oraz by zapewniały wystarczający komfort cumowania jednostki. Problemem są także inne przeszkody nawigacyjne takie jak wraki. Zagrożenie dla bezpieczeństwa własnego oraz otoczenia stanowią także osoby kąpiące się na dzikich, niestrzeżonych kąpieliskach.
2	Trwałość materiałów	Istnieją obawy dotyczące trwałości materiałów używanych w elementach pomostów, nabrzeży, budynków oraz miejsc cumowniczych. Problemy spowodowane są m.in. długim okresem użytkowania danych obiektów oraz ekspozycją na skrajne warunki pogodowe takie jak niskie i wysokie temperatury, wiatry, stoną wodę, promienie słoneczne czy florę obecną w akwenach.
3	Ograniczona dostępność infrastruktury brzegowej	Dostęp do urządzeń infrastruktury brzegowej od strony wody jest ograniczony, a miejscami dochodzi do ich przepełnienia. W szczycie sezonu turystycznego, jak w przypadku portu w Ustce, Kuźnicy, Kątach Rybackich, Piaskach, Gdyni, Jastarni, Malborku, Helu, Władysławowie, Nowy Świat itd. konieczne jest adaptowanie nabrzeży pierwotnie przeznaczonych do innych celów portowych, aby pomieścić wszystkie jednostki. To wskazuje na niewystarczającą liczbę miejsc cumowania do obsługi rosnącego ruchu żeglarskiego. W okresie zimowym porty doświadczają przeciążenia z powodu długich list oczekujących na miejsca do zimowania jednostek. To podkreśla nieadekwatność infrastruktury do stale rosnących potrzeb użytkowników.
4	Krótki sezon turystyczny	Pomimo że jest to atrakcyjny okres dla rozwoju ofert związanych z aktywnościami wodnymi, sezon ten jest ograniczony czasowo (największa popularność turystyki wodnej przypada na okres od późnej wiosny do wczesnej jesieni).

5	Niewystarczające wykorzystanie szlaków wodnych	Wiele obszarów regionu, poza Żuławami i strefą przybrzeżną Bałtyku, nie wykorzystuje w pełni potencjału szlaków wodnych. Wynika to z braku dostosowania tras do bezpiecznego żeglowania, czyli np. znaczny dystans pomiędzy portami, brak pogłębienia trasy, oznakowania czy popularyzacji szlaku np. Wisła, odcinek polskiego wybrzeża Łeba – Władysławowo czy Górkki Zachodnie – Nowy Świat.
6	Zmiany klimatyczne i niski poziom wody	Zmiany klimatyczne prowadzą do okresowych obniżen poziomu wody w niektórych rzekach (np. Wisła lub Nogat), co może mieć wpływ na różne aspekty życia ekosystemów oraz na możliwości ich wykorzystania w turystyce i rekreacji. Długotrwała susza hydrologiczna może powodować powstawanie mielizn, łach oraz przepłyceń co skutkuje w okresowym zamykaniu szlaków. Ponadto globalne ocieplenie powoduje wzrost poziomu wód w morzach, a co za tym idzie ich wzrost w Zatoce Gdańskiej. Możliwe są także cofki wód np. do Wisły, Martwej Wisły czy Szkarpawy.
7	Eutrofizacja ekosystemów wodnych	Postępująca eutrofizacja, czyli nadmierne wzbogacenie wód w składniki odżywcze, głównie spowodowane spływem zanieczyszczeń z pól rolnych, znacząco wpływa na jakość wód i życie w nich. Eutrofizacja może prowadzić do nadmiernego rozwoju glonów i innych roślin wodnych, co z kolei ma negatywny wpływ na różnorodność biologiczną i jakość wody. Występowanie bujnej roślinności, jak np. salwinia pływająca, powoduje odcinkową niedrożność rzek, utrudniając żeglugę np. na Tudze, Wiśle Królewieckiej, Nogacie czy Szkarpawie.
8	Degradacja środowiska przez turystykę	Dużym wyzwaniem spowodowanym wzrostem dostępności oraz zainteresowania turystyką wodną jest odporność środowiska. Zwiększenie ruchu żeglarskiego oraz turystycznego często wiąże się z niszczeniem lokalnej roślinności, erozją gleby, a także zanieczyszczeniem wód i terenów przybrzeżnych. Z tego powodu powstaje potrzeba aktywnego zapobiegania degradacji środowiska poprzez badania związane z wpływem człowieka na lokalną florę i faunę.
9	Zrzut nieczystości do wody oraz niski stopień wykorzystania rozwiązań proekologicznych	Z powodu braku wystarczającej infrastruktury do odbioru zanieczyszczeń takich jak wody zęzowe, szare oraz substancje zaolejone z jednostek nawodnych zanieczyszczenia zrucane są do wody. Pogarsza to jakość szlaków wodnych pod względem czystości wód, habitatu dla flory i fauny oraz dla człowieka. Ponadto porty, mariny, czy przystanie w małym stopniu korzystają z proekologicznych rozwiązań takich jak panele słoneczne.
10	Deficyt wodnych stacji paliw	Dostrzega się znaczący problem niedostatecznej liczby stacji paliwowych przeznaczonych dla jednostek wodnych. Ogólna liczba takich obiektów w kraju wynosi 11, z czego 44 zlokalizowano w województwie pomorskim, w miejscowościach takich jak Łeba, Puck, Gdynia oraz w Gdańsku. Te stacje, umiejscowione w rejonie Morza Bałtyckiego, są zazwyczaj czynne sezonowo – od maja do września, z wyjątkiem tej w Łebie. Dostęp do paliwa na trasie Pętli Żuławskiej ogranicza się do dwóch punktów: w Gdańsku oraz w Nowym Dworze Gdańskim, gdzie stacja znajduje się w odległości 10 metrów od rzeki Tugi i wymaga zacumowania przy dzikich miejscach cumowniczych i zatankowania paliwa do kanistra. Wynika to z faktu, iż stacja ta nie jest dedykowana żeglarzom, ponieważ nie jest dostosowana do ich obsługi.

11	Dostęp dla grup defaworyzowanych	Infrastruktura dla grup defaworyzowanych zlokalizowana wzdłuż szlaków wodnych jest niewystarczająca. Brakuje udogodnień takich jak toalety przystosowane dla osób ze szczególnymi potrzebami, rampy wjazdowe, oznakowanie w alfabecie Braille’a itd.
12	Brak przestrzegania zasad obowiązujących podczas żeglowania	Niektórzy uczestnicy ruchu na drogach wodnych nie przestrzegają obowiązujących tam zasad i przepisów. Do problemów należy m.in. nadmierna prędkość, wytwarzanie fal oraz prowadzenie jednostki pod wpływem alkoholu, co powoduje bezpośrednie zagrożenie dla innych użytkowników akwenów.
13	Oczekiwania dotyczące poprawy komfortu postoju i pobytu w portach i przystaniach	Wraz z wzrostem popularności żeglarstwa oczekiwania użytkowników co do infrastruktury zwiększają się. Wymagana jest poprawa komfortu postoju i pobytu w portach oraz przystaniach (przykładowo potrzeba monitoringu i bramek wejściowych). Ponadto problemem są duże odległości między portami np. Ustka – Łeba – Władysławowo, Hel, Nowy Świat.

Źródło: „Trendy w turystyce żeglarskiej i kajakowej”, GARG oraz „Diagnoza stanu i koncepcja rozwoju turystyki wodnej w województwie pomorskim 2030”, PBPR

Wymienione problemy wskazują na konieczność zintegrowanych działań w celu poprawy infrastruktury i możliwości bezpiecznego oraz komfortowego żeglowania po akwenach regionu, aby w pełni wykorzystać ich potencjał turystyczny.

Fotografia 5: Dekapitalizacja infrastruktury na przykładzie nabrzeża przystani GKM LOK w Gdańsku



Źródło: Materiały własne (DS Consulting)

Dodatkowo w ramach prac nad niniejszą Analizą Wykonalności zidentyfikowane problemy szczegółowe dotyczące ograniczeń infrastrukturalnych i nawigacyjno-hydrologicznych, które bezpośrednio dotyczą obiektów wchodzących w zakres przedmiotowego przedsięwzięcia i prezentują się jak w kolejnej tabeli.

Tabela 3: Problemy nawigacyjne i infrastrukturalne przystani żeglarskich

Nazwa obiektu	Nr karty	Problemy infrastrukturalne i nawigacyjne
Przystań Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku – Górki Zachodnie	Z_01	<ul style="list-style-type: none"> • Obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią 1% (raz na 100 lat); • Nabrzeże w trybie pochylania się na akwen (obecnie około 5-6 cm) – zaniechanie remontu grozi utratą około 30-40% miejsc postojowych. Po jego remoncie możliwe powiększenie akwenu manewrowego przy nabrzeżu; • Małe głębokości wzdłuż nabrzeża skarpowego – na chwilę obecną nie możliwe do pogłębienia z uwagi na zły stan ścianki szczelnej nabrzeża – korozja; konieczny remont nabrzeża).
Przystań Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	Z_02	<ul style="list-style-type: none"> • Pomost stały na palach (sprzed 50-ciu lat ze znaczną korozją); • Częściowo nieosłonięty akwen, zagrożenie sztormowe i powodziowe, występowanie zjawiska cofki • Spór własnościowy i prawny z sąsiadującą Mariną Przełom o działki 22/20, 22/18 – droga dojazdowa położona na terenie Mariny Przełom, brak właściwego podziału geodezyjnego.
Port Jachtowy Górki Zachodnie w Gdańsku	Z_03	<ul style="list-style-type: none"> • Obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią 1% (raz na 100 lat); • W rozwiązaniach technicznych nowych obiektów należy uwzględnić zagrożenie zalaniem do rzędnej +2,50 m n.p.m. w wyniku spiętrzenia sztormowego i prognozowanego wzrostu poziomu morza; • Występowanie na Wiśle Śmiałej cofki.
Przystań Gdańskiego Ośrodka Morskiego LOK w Gdańsku - Stogi	Z_04	<ul style="list-style-type: none"> • Nabrzeże od strony Martwej Wisły zakwalifikowane do remontu; • Brak instalacji wodno-kanalizacyjnej; • Zdekapitalizowane zaplecze; • Ograniczona liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia; • Skomplikowana struktura własnościowa.
Przystań Cesarska w Gdańsku	Z_05	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie nabrzeża i budynki przylegające do przystani są w złym stanie technicznym.
Sopot	Z_06	<ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia.
Gdynia	Z_07	<ul style="list-style-type: none"> • Miejsca cumownicze wyposażone są w słupki dostawcze – w złym stanie technicznym (aluminiowe, nieszczelne); • Końcówka nabrzeża nie jest wyremontowana: stare drewniane opierzenie, niższa rzędna terenu; • Wejście do portu utrudnione przy sztormowych wiatrach z kierunku od SSE – E; • Brak zaplecza infrastrukturalnego;

		<ul style="list-style-type: none"> • Zniszczone pomosty i stanowiska postojowe wraz z wyposażeniem np. postumenty, oświetlenie, odeskowanie pokładów pomostów itp.
Hel	Z_08	<ul style="list-style-type: none"> • Największe falowanie wywołują silne wiatry z kierunków zachodnich przez północne do północno-wschodnich, a przy cyplu Hel – również wiatry z kierunków południowo-wschodniego, południowego oraz południowo-zachodniego, co może być kłopotliwe dla cumujących jednostek; • Niewystarczająca liczba i ograniczona dostępność sanitariatów; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia; • Przybrzeżny lód stały rzadko kiedy sięga w kierunku otwartego morza, jednak pola lodowe, utworzone z połamanej lub zwartej kry, mogą czasami utrudniać żeglugę.
Jastarnia	Z_09	<ul style="list-style-type: none"> • Podejście od strony Zatoki Gdańskiej oznakowanym torem wodnym o szerokości ok. 60m i głębokości ok. 5m. Tor wodny ulega zwężeniu wskutek przesuwania się rumowiska z przylegających do niego mielizn. Ze względu na wąski kanał podejściowy, jednostki wchodzące powinny każdorazowo uzyskać z bosmanatu portu zezwolenie na wejście; • Niewystarczająca liczba i ograniczona dostępność sanitariatów; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia; • Przeszkody nawigacyjne - centralnej części Rybitwiej Mielizny utworzono akwen zabroniony dla żeglugi, rybołówstwa, turystyki, sportów wodnych i podwodnych ze względu na bardzo liczne wraki (widoczne i niewidoczne nad powierzchnią wody), oraz inne niebezpieczne zanieczyszczenia; • W okresie zlodzenia port jest niedostępny dla żeglugi. Przy wiatrach południowych do wschodnich może być zablokowany dryfującym lodem; • Falowanie - mając na uwadze usytuowanie planowanych pomostów oraz całkowite osłonięcie akwenu portu nabrzeżami i falochronami, istnieje minimalne ryzyko powstania fali przekraczającej wartość kilkudziesięciu cm w ich rejonie.
Kuźnica	Z_10	<ul style="list-style-type: none"> • Dno toru podejściowego jest piaszczyste na całej długości – może ulegać czasowemu sptyczeniu wskutek przesuwania się mielizn; • W okresie zlodzenia port jest niedostępny dla żeglugi. Przy wiatrach południowych do wschodnich może być zablokowany dryfującym lodem; • Brak miejsc dedykowanych wyłącznie potrzebom żeglarzy wraz z odpowiednim zapleczem; • Wiatry i falowanie - mając na uwadze usytuowanie planowanego pomostu oraz osłonięcie akwenu przystani falochronami, istnieje minimalne ryzyko powstania fali przekraczającej wartość kilkudziesięciu cm w jego rejonie.
Władysławowo	Z_11	<ul style="list-style-type: none"> • Przystań pozwala na cumowanie większej ilości jachtów niż mieści się przy przeznaczonym dla nich pomoście, cumują one wówczas wzdłuż

		<p>kei przy Nabrzeżu Wyładunkowym i Paliwowym, natomiast wiąże się to z mało komfortową komunikacją z lądem, z powodu dużej różnicy poziomów pomiędzy nabrzeżem i pokładem jachtów oraz dużym rozstawem drabinek ratowniczych;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zdekaptalizowana istniejąca infrastruktura portowa – nabrzeża wymagające pilnych remontów i dostosowania do cumowania jachtów (pomosty, zejścia, trapy); • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia i zapewnienia bezpieczeństwa postoju; • Długookresowe wiatry szczególnie zachodnie do północnych powodują znaczny wzrost poziomu stanu wody, a w skrajnych przypadkach zalanie niskich nabrzeży i terenu w porcie. Na zewnątrz portu tworzy się wysoka fala, przelewająca się przez umocnienia Falochronu Północnego. W takich warunkach powstają silne prądy wody przemieszczające się z zachodu na wschód wypływając kanał toru podejścia do portu Władysławowo, co wymaga cyklicznego podczyszczania koryta toru dla utrzymania właściwych określonych dla danego portu parametrów nawigacyjnych.
Puck	Z_12	<ul style="list-style-type: none"> • Sztormy występują najczęściej od października do marca. Wiatry sztormowe osiągają prędkość do 25m/s. 75% wiatrów sztormowych notuje się z kierunków SW, W i NW; • Falowanie - wewnętrzny obszar Zatoki Puckiej jest osłonięty od południa przez Cypel Rewski oraz Rybitwią Mielizną. Falowanie generowane w tym obszarze ma ograniczone rozciągłości działania wiatru – jedynie dla kierunku wiatru SE może wystąpić znaczące falowanie, o wys. fali przekraczającej 1,0m; • Przy silnych wiatrach i falowaniu żegluga przez rejon podejściowy może być utrudniona; • Potrzeba osłony portu przed falowaniem; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia; • Z pojawieniem się lodu zdejmowane jest oznakowanie mielizn i torów wodnych prowadzących do portów. Przez cały czas zlodzenia port Puck jest zamknięty dla żeglugi. Okresowe zamknięcie portu może być spowodowane również dryfującym lodem.
Przystań Biała Góra	Z_13	<ul style="list-style-type: none"> • Zimą występują zjawiska lodowe – zamarzanie całej rzeki Nogat; • Dostęp do wody od strony północno-zachodniej, od południa przystań ogranicza wał; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia i zapewnienia bezpieczeństwa postoju.
Śluza Biała Góra	Z_14	<ul style="list-style-type: none"> • Brak komunikacji w kierunku na ląd; • Brak miejsc/stanowisk na oczekiwanie na śluzowanie; • Zimą występują zjawiska lodowe powodujące zamarzanie całej rzeki Nogat;

		<ul style="list-style-type: none"> • Występują zarastanie akwen, korzenie– na rzece (przy samych śluzach pracownicy dbają, aby te czynniki nie występowały), niskie stany wody – występują na całej rzece; • Śluza nie jest zelektryfikowana, co wydłuża czas na przeprawę; • Po wyjściu ze śluzy Biała Góra na Wisłę dalszą żeglugę limitują stany wody na Wiśle (w sezonie letnim niskie stany wody i zmienny przebieg nurtu).
Śluza Szonowo	Z_15	<ul style="list-style-type: none"> • Brak komunikacji w kierunku na ląd; • Brak miejsc/stanowisk na oczekiwanie na śluzowanie; • Linia energetyczna przebiegająca nad śluzą; • Zimą występują zjawiska lodowe powodujące zamarzanie całej rzeki Nogat; • Śluza nie jest zelektryfikowana, co wydłuża czas na przeprawę.
Śluza Rakowiec	Z_16	<ul style="list-style-type: none"> • Brak komunikacji w kierunku na ląd; • Brak miejsc/stanowisk na oczekiwanie na śluzowanie; • Linia energetyczna przebiegająca nad śluzą i bramownica; • Zimą występują zjawiska lodowe powodujące zamarzanie całej rzeki Nogat; • Śluza nie jest zelektryfikowana, co wydłuża czas na przeprawę.
Śluza Michałowo	Z_17	<ul style="list-style-type: none"> • Brak komunikacji w kierunku na ląd • Brak miejsc/stanowisk na oczekiwanie na śluzowanie; • Zimą występują zjawiska lodowe powodujące zamarzanie całej rzeki Nogat; • Poza istniejącą śluzą i sąsiadującą elektrownią wodną Rakowiec, występuje zarastanie akwenu. Zarastanie akwenu, na rozlewisku za śluzą tworzą się tzw. „dywany roślinne”; • Śluza nie jest zelektryfikowana co wydłuża czas na przeprawę; • Nad śluzą przebiega linia energetyczna na wysokości 12 m.
Ustka	Z_18	<ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia i zapewnienia bezpieczeństwa postoju; • Potrzeba poprawy komfortu postoju i pobytu żeglarzy – brak odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego; • Brak przestrzeni pod nową marinę; • Brak możliwości odbioru z jednostek substancji zaolejonych; • Brak dźwigu.
Łeba	Z_19	<ul style="list-style-type: none"> • W nabrzeżu północnym (zachodnia część) znajduje się niewykorzystywany slip przeznaczony do przebudowy; • 4 pomosty pływające wyposażone w y-bomy – w złym stanie technicznym: poniszczone deskowanie i elementy konstrukcyjne; • Istnieje niezinventaryzowane przyłącze sieci kanalizacyjnej.
Nowa Karczma (Piaski)	Z_20	<ul style="list-style-type: none"> • Obszar bezpośredniego zagrożenia powodziowego; • W rejonie Zalewu Wiślanego występują również nieokresowe wahania stanów wody eoliczne – procesy piętrzenia i obniżania poziomu wód przez wiatr;

		<ul style="list-style-type: none"> • Akwen Zalewu Wiślanego zamarza w czasie siarczystych zim; • Port otwarty na zafalowanie przy wiatrach od SE – WSW. Przy zafalowaniu postój małej jednostki mało komfortowy, a niekiedy niebezpieczny; • Port rybacki z miejscami gościnnymi dla żeglarzy – brak przestrzeni i miejsc dedykowanych wyłącznie potrzebom żeglarzy wraz z odpowiednim zapleczem infrastrukturalnym.
Przekop Mierzei Wiślanej - Nowy Świat	Z_21	<ul style="list-style-type: none"> • Awanport narażony na zafalowanie przy sztormowych warunkach z NNW – W; • Brak przestrzeni i miejsc dedykowanych wyłącznie potrzebom żeglarzy wraz z odpowiednim zapleczem infrastrukturalnym.
Kąty Rybackie	Z_22	<ul style="list-style-type: none"> • Zimą występują zjawiska lodowe powodujące zamarzanie całego Zalewu Wiślanego; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia i zapewnienia bezpieczeństwa postoju; • Port otwarty na zafalowanie przy wiatrach od SSE – SW.
Szutowo	Z_23	<ul style="list-style-type: none"> • Teren znajduje się w strefie bezpośredniego zagrożenia powodzią; • Brak zaplecza infrastrukturalnego; • Pomost zlokalizowany wzdłuż dłuższej krawędzi basenu, naprzeciwko restauracji, drewniany na palach, w złym stanie technicznym; • Brzegi basenu nieumocnione, w centralnej części pochylnia do wodowania kajaków i rowerów wodnych, stalowe schodki do wody; od strony Wisły Królewieckiej dodatkowy mniejszy pomost drewniany do cumowania burtą, w bardzo złym stanie technicznym; • Podejście do przystani od strony Zalewu Wiślanego Wisłą Królewiecką z koniecznością przejścia zwodzonego mostu drogowego; • Od strony Rybiny utrudniony dostęp do przystani ze względu na nieczynny most zwodzony (przejście tylko dla niskich jednostek).
Rybinka	Z_24	<ul style="list-style-type: none"> • Na chwilę obecną dostęp do lokalizacji tylko od strony Zalewu Wiślanego (z wyłączeniem małych jednostek) - awaria mostu zwodzonego w Rybinie; • Brak infrastruktury żeglarskiej – konieczność wybudowania przystani od podstaw; • Brak zamulania od strony rzeki, ale występuje wypływanie zatoczki przystani wynikające z osuwania się nieumocnionych brzegów.
Oślonka	Z_25	<ul style="list-style-type: none"> • Ze względu na usytuowanie za wałem przeciwpowodziowym, przystań wodna nie jest dostępna dla osób ze specjalnymi potrzebami; • Oferowane jest również zimowanie jachtów, na 4-5 miejsc, ale ze względu na istnienie wału przeciwpowodziowego i utrudnione wyciąganie jednostek i ich wodowanie (- brak możliwości użycia dźwigu – brak dojazdu do rzeki), nie ma na nie popytu; • Obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią, występowanie cofki od strony Zalewu Wiślanego - istniejący pomost stały jest zalewany, łącznie ze słupkami przyłączeniowymi;

		<ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia i zapewnienia bezpieczeństwa postoju; • Akwen zamarza zimą – w przypadku zastosowania y-bomów, konieczny ich demontaż na okres zimowy lub zastosowanie typu pływaków „wchodzących” na lód.
Nowy Dwór Gdański, ul. Podmiejska	Z_26	<ul style="list-style-type: none"> • W stanie istniejącym brzegi rzeki umocnione są częściowo oczepem betonowym, który jest dość mocno zdegradowany i częściowo zniszczony – wymaga rozbiórki i kapitalnego remontu. Wzdłuż brzegów usytuowane są fragmentaryczne, prowizoryczne, nielegalnie postawione pomosty, przy których znajdują się miejsca cumownicze dla jednostek pływających, najprawdopodobniej okolicznych mieszkańców. Zawężają one miejscowo szerokość rzeki do 12-13m; • Istniejące umocnienie brzegów wymagające kapitalnego remontu; • Rzeka o słabym nurcie i tendencji do zarastania koryta; • W związku z faktem, że rzeka jest dość płytka, przy normalnych zimowych warunkach zamarza, natomiast raczej nie należy się spodziewać ruchu lodów, zagrażających potencjalnym konstrukcjom hydrotechnicznym.
Nowy Dwór Gdański, ul. Bałtycka	Z_27	<ul style="list-style-type: none"> • W miejscu planowanej przystani szerokość koryta rzeki waha się od ok. 35m do 21m, ale prawa strona jest dość płytka i zarośnięta, a tor wodny biegnie lewą stroną rzeki – co koliduje z planowaną lokalizacją przystani i wymaga przesunięcia toru i jego pogłębienia dla żeglugi; • Niewystarczająca liczba miejsc cumowniczych na terenie Nowego Dworu Gdańskiego; • Istniejące umocnienie brzegów jest wizualnie w dobrym stanie, nie jest widoczna degradacja elementów betonowych; • W wale przeciwpowodziowym brak jest istniejącego uzbrojenia; • Rzeka Tuga ma tendencję do zarastania koryta; • W związku z faktem, że rzeka jest dość płytka, przy normalnych zimowych warunkach zamarza, natomiast raczej nie należy się spodziewać ruchu lodów, zagrażających potencjalnym konstrukcjom hydrotechnicznym.
Ząbrowo	Z_28	<ul style="list-style-type: none"> • Rzeka Nogat ma tendencję do zarastania koryta; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia i zapewnienia bezpieczeństwa postoju; • Zimą występują zjawiska lodowe – zamarzanie całej rzeki.
Chorążówka	Z_30	<ul style="list-style-type: none"> • Obszar szczególnego zagrożenia powodzią; • Slip / pochylnia o szerokości 3 m długości ok 6 m i nie znanym kącie nachylenia. Pochylnia jest zapiaszczona i zdewastowana – małe głębokości; • Po północnej stronie slipu znajduje się mały pomost, o konstrukcji stalowej z elementami drewnianymi, wyposażony w grubą linę służącą jako odbijak, pomost w bardzo złym stanie technicznym; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia i zapewnienia bezpieczeństwa postoju; • Zdekaptalizowana infrastruktura – zaplecze dla żeglarzy;

		<ul style="list-style-type: none"> • Zdarza się zamarzanie akwenu; • Szarpawa posiada zmienny poziom wody, ściśle związany z kierunkami wiatrów, przy silnym wietrze północnym na Bałtyku oraz wietrze wschodnim występuje zjawisko tzw. cofki, wody w rzece podnoszą się, przy wiatrach z zachodu poziom wód się obniża; • Prawie niewyczuwalny prąd Szarpawy sprzyja rozwojowi roślinności wodnej. Od sierpnia, intensywnie rozwija się tu salwinia pływająca, czyli paproć wodna. Dlatego też, należy starać się pływać środkiem szlaku, aby uniknąć zapchania systemu chłodzenia czy wkręcenia się roślin w śrubę silnika.
Błotnik	Z_31	<ul style="list-style-type: none"> • Stare konstrukcje stalowe do wyładunku popiołów z barek, obecnie częściowo wykorzystywane do czasowego postoju większych jednostek - postój mało bezpieczny; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia; • Niewystarczająca liczba i ograniczona dostępność do sanitariatów; • Brak możliwości odbioru ścieków ze względu na niewydolną instalację przepompowni.
Wiślinka	Z_32	<ul style="list-style-type: none"> • Potrzeba poprawy dostępu do obiektu – płytkie, często zamulane podejście wymaga ustabilizowania i pogłębienia • Głębokości na terenie przystani umożliwiają przyjmowanie jedynie jednostek o małym zanurzeniu
Gdańsk Sobieszewo	Z_33	<ul style="list-style-type: none"> • Obszar szczególnego zagrożenia powodzią; • Przy sztormach doładowych występują groźne spiętrzenia wody – cofka, powodujące lokalne podtopienia; • Zdarza się zamarzanie akwenu; • Przeszkody nawigacyjne: Most zwodzony na Wyspę Sobieszewską – prześwit zamkniętego mostu wynosi 4 m, a światło przęsła żeglownego z uwzględnieniem prowadnic to 50 m; • Brak bezpiecznego nabrzeża/pomostu na oczekiwanie na przeprawę; • Na całej trasie należy uważać na ruch statków - także morskich (na granicy z wodami morskimi), holowników, pchaczy z barkami i innych jednostek profesjonalnej żeglugi.
Malbork Park Północny	Z_35	<ul style="list-style-type: none"> • Zimą występują zjawiska lodowe powodujące zamarzanie całej rzeki Nogat; • Niewystarczająca liczba i ograniczona dostępność do sanitariatów; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia; • Występuje zarastanie akwenu; • Występują niskie stany wody.
Malbork Plaża	Z_36	<ul style="list-style-type: none"> • Zimą występują zjawiska lodowe powodujące zamarzanie całej rzeki Nogat; • Niewystarczająca liczba i ograniczona dostępność do sanitariatów; • Niewystarczająca liczba miejsc do cumowania i potrzeba ich zwiększenia;

		<ul style="list-style-type: none"> Niski stan wody w zależności od puszczania wody z Wisły, zarastanie akwenu (grążeł, trzciny).
Mechelinki	Z_37	<ul style="list-style-type: none"> Wiatry i falowanie – akwatorium jest aktualnie narażone na silne zafalowanie przy sztormowych wiatrach z kierunku północnego, wschodniego i południowo - wschodniego. Przy sztormowej pogodzie istniejący betonowy wał przeciwpowodziowy powoduje odbijanie fal od brzegu, co uniemożliwia pozostawianie łodzi wyciągniętych na brzeg; Poziom wód – najbardziej istotnym czynnikiem wpływającym na wahania poziomu wód są spiętrzenia sztormowe; Zlodzenie - w Zatoce Puckiej lód występuje średnio przez 63–72 dni, a podczas surowych zim przez 120–125 dni. Z pojawieniem się lodu zdejmowane jest oznakowanie mielizn i torów wodnych prowadzących do portów.
Śluza Gdańska Głowa	Z_38	<ul style="list-style-type: none"> Brak komunikacji w kierunku na ląd; Brak miejsc/stanowisk na oczekiwanie na słuźowanie; Występują zjawiska lodowe; Przeszkody nawigacyjne: występuje zarastanie akwenu, niskie stany wody, śluza; Po wyjściu ze śluzy Gdańska Głowa na Wisłę dalszą żeglugę limitują stany wody na Wiśle (w sezonie letnim niskie stany wody i zmienny przebieg nurtu).
Drewnica	Z_39	<ul style="list-style-type: none"> Występują wysokie wahania poziomu wody na rzece; Występują zjawiska lodowe; Przeszkody nawigacyjne: Występuje zarastanie akwenu, niskie stany wody; Występowanie ewentualnej kolizji z torem wodnym Szkarpawy związanym z przejściem jednostek towarowych barka – pchacz przez most zwodzony w Drewnicy, co wymaga manewrowania statków (zestawów) przy projektowanym nabrzeżu z uwagi na potrzebę ustawienie się w osi przęsła zwodzonego mostu; Oddalona o około 2,5 km na południe śluza Gdańska Głowa.

Źródło: opracowanie własne

Główne problemy dotyczące portów i przystani żeglarskich i ich infrastruktury zidentyfikowane w powyższej tabeli dotyczą korozji oraz dekapitalizacji nabrzeża, małej liczby sanitariatów lub ich braku, zagrożenia cofki oraz zalania z powodu sztormu lub powodzi. Ponadto problemem jest brak możliwości odbioru substancji zaolejonych oraz ścieków, zbyt mała liczba miejsc postojowych, niezelektryzowane śluzy oraz przeszkody nawigacyjne w tym wraki, uszkodzone ostrogi, niskie mosty i kładki oraz linie energetyczne itp..

Fotografia 6: Nadający się do remontu pomost w Sztutowie

Źródło: Materiały własne (DS Consulting)

1.4. Cele przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie strategiczne ma na celu zbudowanie zintegrowanej infrastruktury portowej i przystani żeglarskich, tworząc spójny i wszechstronny pakiet turystyczny, który będzie uzupełnieniem inwestycji zrealizowanych w ramach poprzednich projektów / przedsięwzięć. Cel główny przedsięwzięcia zostanie osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- poprawienie stanu infrastruktury żeglarskiej przy użyciu trwałych materiałów,
- zwiększenie dostępności do portów i przystani żeglarskich dla wszystkich grup docelowych w tym grup defaworyzowanych,
- poprawa bezpieczeństwa i dostępności szlaków wodnych,
- poprawa komfortu postoju i pobytu żeglarzy,
- polepszenie widoczności i ułatwienie rozpoznania infrastruktury żeglarskiej poprzez jej oznakowanie,
- usprawnienie działania infrastruktury żeglarskiej poprzez utworzenie systemu zarządzania marinami, w tym poboru opłat i monitorowania działalności,
- poszerzenie oferty przystani żeglarskich (zwiększenie liczby miejsc postojowych, odbiór zanieczyszczeń, zimowanie),

- ochronę środowiska i wód portowych.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do wzmocnienia pozycji województwa pomorskiego zarówno na krajowej mapie turystycznej, jak i na forum międzynarodowym, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów inwestycyjnych w sektorze turystyki.

Kluczowym wyzwaniem jest niedostatecznie rozwinięta infrastruktura żeglarska, ograniczająca rozwój różnych form turystyki wodnej, w tym żeglarstwa rodzinnego oraz dostępnego dla grup defaworyzowanych. Planowana jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury turystyki wodnej, aby sprostać rosnącym oczekiwaniom użytkowników i zapewnić odpowiednie wyposażenie, takie jak dystrybutory energii elektrycznej, dostęp do wody pitnej, systemy odbioru ścieków i substancji oleistych, sanitariaty, monitoring, bramki wejściowe oraz infrastruktura dla grup defaworyzowanych (rampy podjazdowe, przystosowane sanitariaty) przy jednoczesnym dbaniu o ochronę walorów turystycznych regionu. Elementem modernizacji infrastruktury żeglarskiej będzie odnowa zdegradowanych nabrzeży przy pomocy materiałów przeznaczonych do przetrwania w otoczeniu wody, morskich warunków atmosferycznych oraz skrajnych temperatur. Rozbudowa portów, przystani i marin pozwoli na rozszerzenie ich o nowe miejsca postojowe dla jednostek. Niniejsze działania przyczynią się do rozwiązania problemów trwałości materiałów, ograniczonej dostępności infrastruktury brzegowej, zrzutu nieczystości do wody, dostępu dla grup defaworyzowanych oraz oczekiwań dotyczących poprawy komfortu postoju i pobytu w portach i przystaniach.

W kontekście problemu bezpieczeństwa szlaków/akwenów oraz ich niewystarczającego wykorzystania zostanie wykonana modernizacja infrastruktury nawigacyjnej zlokalizowanej przy przystaniach oraz szlaki zostaną odpowiednio oznaczone. W okolicach przystani, w których zachodzi taka potrzeba (np. Nowy Dwór Gdański, Wiślinka, Mechelinki), zostaną wykonane pogłębienia drogi wodnej. Ponadto regulaminy przystani zostaną umieszczone w widocznych miejscach w taki sposób, by wszyscy użytkownicy byli świadomi obowiązujących zasad.

Przedsięwzięcie przewiduje również pozytywny wpływ na środowisko, poprzez odpowiednią organizację ruchu żeglarskiego i zmniejszenie antropopresji na środowisko naturalne w miejscach, które są szczególnie podatne na działania człowieka. Powstanie stacji odbioru substancji oleistych i ścieków zmniejszy zrzucanie zanieczyszczeń do wody, co z kolei spowoduje spowolnienie eutrofizacji akwenów. Inwestycja przyczyni się także do ochrony dziedzictwa kulturowego (zabytkowa architektura np. Zamek w Malborku, historyczne centrum Gdańska, mosty zwodzone, śluzy) i naturalnego, a także umożliwi dostęp do atrakcji turystycznych w regionie.

Inicjatywa ta zakłada także rozwój unikatowego produktu turystycznego o zasięgu ponadregionalnym i międzynarodowym, obejmującego Deltę Wisły, Zalew Wiślany, Zatokę Gdańską, Zatokę Pucką oraz Morze Bałtyckie. Dzięki wspólnym działaniom promocyjnym i

marketingowym, województwo pomorskie ma szansę wzmocnić swoją pozycję jako atrakcyjne miejsce do uprawiania żeglarstwa i innych sportów wodnych. Ponadto, rozwój turystyki wodnej, w tym nowych przystani, może stymulować lokalną przedsiębiorczość i tworzenie miejsc pracy.

1.5. Korzyści w kontekście grup docelowych

Realizacja przedmiotowej inwestycji przyniesie szereg korzyści dla poszczególnych grup docelowych. Inwestycje w rozbudowę, modernizację i utrzymanie infrastruktury żeglarskiej, takiej jak pomosty, porty i przystanie, są kluczowe dla rozwoju żeglarstwa i związanych z nim dziedzin. Te projekty nie tylko przyczyniają się do poprawy warunków nawigacyjnych i bezpieczeństwa na wodach, ale również mają znaczący wpływ na wiele różnych grup społecznych i gospodarczych: od żeglarzy, poprzez lokalne społeczności, aż po inwestorów i zarządców infrastruktury portowej – każda z tych grup odnosi korzyści z inwestycji w rozwój żeglarstwa.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje nie tylko fizyczne aspekty budowy i modernizacji, ale również szereg działań mających na celu zwiększenie dostępności, bezpieczeństwa oraz atrakcyjności żeglarstwa. Poprzez rozważne planowanie i wdrażanie tych inwestycji, możliwe jest osiągnięcie znaczących korzyści dla różnorodnych interesariuszy, zarówno w krótkim, jak i dłuższym okresie.

Poniższa tabela przedstawia jakie grupy docelowe skorzystają na planowanych inwestycjach w infrastrukturę żeglarską oraz jakie konkretnie korzyści dla tych grup będą płynąć z realizacji planowanych zamierzeń inwestycyjnych. Zawarte w niej dane służą przedstawieniu kompleksowego obrazu wpływu, jaki te inwestycje mogą mieć na rozwój żeglarstwa, lokalne gospodarki, środowisko oraz społeczności.

Tabela 4: Korzyści dla grup docelowych wynikające z realizacji zadań zakwalifikowanych do przedsięwzięcia strategicznego.

Lp.	Grupa docelowa	Korzyści
1	Inwestorzy	Wzrost wartości nieruchomości, zwiększenie poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury oraz potencjalnych dochodów z turystyki i działalności towarzyszącej turystyce żeglarskiej, poprawa wizerunku miejsca i przestrzeni publicznych.
2	Zarządcy przystani	Lepsze zarządzanie przestrzenią portową, zwiększenie efektywności operacyjnej, możliwość oferowania lepszego poziomu usług, co przekłada się na wyższe przychody i lepszą reputację.
3	Żeglarze i właściciele jednostek pływających	Bezpieczniejsze i bardziej komfortowe warunki żeglugi, nowoczesna infrastruktura portowa, lepsza dostępność miejsc cumowania, wyższy standard usług, dostęp do nowoczesnych punktów odbioru nieczystości, poprawa komfortu postoju i

		pobytu żeglarzy, możliwość naprawy jednostki, zimowania, slipowania, transportu oraz tankowania.
4	Lokalne społeczności	Rozwój gospodarczy i społeczny regionu, nowe miejsca pracy, zwiększony przepływ turystów, możliwości rozwoju lokalnego biznesu (czartery jednostek, gastronomia, naprawy, transport, szkolenia, noclegi).
6	Osoby ze szczególnymi potrzebami	Przystosowanie infrastruktury dla osób ze szczególnymi potrzebami pozwoli na powiększenie grupy docelowej dla żeglarstwa i pozwoli korzystać z tego typu turystyki osobom, które wcześniej nie miały takiej możliwości.
6	Związki, kluby i organizacje	Zwiększenie możliwości organizacji regat, zlotów, zawodów, festiwali i wydarzeń związanych z turystyką i sportami wodnymi.
7	Przedsiębiorstwa turystyczne i usługowe	Więcej klientów, możliwości rozwoju nowych ofert turystycznych i usługowych, wzrost dochodów związanych z żeglarstwem.
8	Instytucje edukacyjne i szkoleniowe w zakresie żeglarstwa	Lepsze warunki do prowadzenia kursów i szkoleń, dostęp do nowoczesnego sprzętu i infrastruktury, możliwość rozwoju programów edukacyjnych.
9	Władze lokalne i regionalne	Poprawa wizerunku regionu, zwiększenie atrakcyjności turystycznej, wzrost wpływów z turystyki, lepsze zarządzanie środowiskiem.
10	Przemysł związany z budową i utrzymaniem infrastruktury żeglarskiej	Zwiększone zapotrzebowanie na usługi, nowe projekty, materiały używane do budowania pomostów, wyposażenie, rozszerzenie działalności i tworzenie nowych miejsc pracy.
11	Entuzjaści żeglarstwa i turystyki wodnej	Lepsza dostępność i różnorodność akwenów, zwiększona atrakcyjność żeglarstwa jako formy rekreacji, nowe możliwości eksploracji.
12	Korzystający z akwenów	Mniejszy wpływ działalności żeglarskiej na środowisko, lepsze zarządzanie odpadami, poprawa czystości akwenów poprzez rozszerzenie infrastruktury stacji odbioru substancji oleistych oraz ścieków.

Źródło: opracowanie własne

Przedmiotowe przedsięwzięcie oferuje wiele korzyści dla ww. grup społecznych. Skutki projektu dotyczą płaszczyzn społecznych, ekonomicznych oraz środowiskowych przyczyniając się do rozwoju dostępności, zwiększenia bezpieczeństwa i popularności żeglarstwa na szczeblu lokalnym, regionalnym oraz krajowym.

2. Uwarunkowania instytucjonalne i prawne realizacji

Przedsięwzięcia

2.1. Rola Województwa Pomorskiego w realizacji Regionalnego Programu Strategicznego

Województwo Pomorskie działa w oparciu o ustawę z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2094 z późn. zm.). Stosownie do przepisów ww. ustawy samorząd województwa określa strategię rozwoju województwa, uwzględniając w szczególności:

- pielęgnowanie polskości oraz rozwój i kształtowanie świadomości narodowej, obywatelskiej i kulturowej mieszkańców, a także pielęgnowanie i rozwijanie tożsamości lokalnej;
- pobudzanie aktywności gospodarczej;
- podnoszenie poziomu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki województwa;
- zachowanie wartości środowiska kulturowego i przyrodniczego przy uwzględnieniu potrzeb przyszłych pokoleń;
- kształtowanie i utrzymanie ładu przestrzennego.

Strategia rozwoju województwa jest realizowana przez programy rozwoju, regionalny program operacyjny, program służący realizacji umowy partnerstwa, kontrakt terytorialny, kontrakt sektorowy i kontrakt programowy, o których mowa w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

W dniu 21 lipca 2021 r. Zarząd Województwa Pomorskiego podjął Uchwałę Nr 755/271/21 w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Strategicznego (dalej jako RPS) w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego, Uzasadnienia oraz Podsumowania do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego.

RPS operacjonalizuje i uszczegóławia zapisy Celu strategicznego 3. Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, a tym samym pozwala na efektywne zarządzanie polityką regionu w tym obszarze do roku 2030.

W dniu 4 października 2022 r. Zarząd Województwa Pomorskiego podjął Uchwałę w sprawie przyjęcia projektu zmiany Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego. Zmiana przywołanego RPS została przyjęta uchwałą nr 61/421/23 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 17 stycznia 2023.

Za wdrażania RPS odpowiada Kierownik Programu, którego funkcję pełni dyrektor Departamentu Rozwoju Gospodarczego wspólnie z Zastępcą Kierownika Programu, którego

funkcję pełni dyrektor Departamentu Turystyki. Kierownik Programu wykonuje swoje zadania przy pomocy Zespołu Zarządzającego Programem. W skład Zespołu Zarządzającego wchodzi przedstawiciele departamentów UMWP oraz jednostek podległych UMWP właściwych z uwagi na zakres tematyczny Programu. Do zadań Zespołu Zarządzającego należy podejmowanie decyzji i działań związanych z bieżącym zarządzaniem Programem.

W realizację poszczególnych priorytetów i działań RPS zaangażowane będą jednostki wdrażające. Główne zadania tych jednostek obejmą m. in. nadzór nad prawidłową realizacją celów Programu, zapewnienie prawidłowej i terminowej realizacji zobowiązań Samorządu Województwa oraz udział w realizacji zidentyfikowanych przedsięwzięć strategicznych.

Jednostkami wdrażającymi priorytet 3.1. Markowa oferta turystyczna i czasu wolnego są Departament Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

Realizacja celów RPS w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego finansowana będzie z następujących źródeł:

- środki europejskie – tj. przede wszystkim środki pochodzące ze źródeł UE, pozyskane w perspektywie finansowej 2014-2020 oraz 2021-2027, jak również inne programy i mechanizmy międzynarodowe,
- środki centralne – obejmujące państwowe fundusze celowe oraz inne środki będące w dyspozycji ministerstw i instytucji centralnych, jak również innych podmiotów szczebla krajowego,
- środki samorządowe – obejmujące wydatki budżetów jednostek samorządu terytorialnego z terenu województwa (gminy, powiaty, województwo), spółek komunalnych oraz innych podmiotów i instytucji szczebla regionalnego i ponadlokalnego,
- środki prywatne, w tym w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego.

Stosownie do zapisów RPS gospodarka Województwa Pomorskiego (rozumianego jako regionu) będzie oparta m.in. na fundamencie inspirującej oferty turystycznej i czasu wolnego, która zaspokaja różnorodne potrzeby mieszkańców oraz turystów, jest dostosowana do trendów i oczekiwań, oferując usługi na wysokim poziomie, a także przez cały rok kreuje zainteresowanie paletą usług bazującą na zasobach przyrodniczych, dziedzictwie kulturowym i przestrzeniach publicznych, stymulując zrównoważony rozwój województwa. Rozpoznawalna i wyróżniająca się oferta turystyczna i czasu wolnego będzie wspierać rozwój innych gałęzi gospodarki w regionie oraz rozwijać lokalną przedsiębiorczość w oparciu o zintegrowane działania i współpracę w procesie tworzenia i promocji oferty czasu wolnego.

RPS wskazuje, iż istotne dla realizacji *Celu szczegółowego 3. Inspirująca oferta turystyczna i czasu wolnego*, jest wypracowanie systemowego wsparcia rozwoju infrastruktury w oparciu o wyróżniki regionalne oraz aktualne kierunki rozwoju turystyki. W zakresie budowy i rozwoju markowej oferty turystycznej planuje się realizację niezbędnych inwestycji będących

kontynuacją dotychczasowych przedsięwzięć strategicznych tj. Pomorskie Trasy Rowerowe, Pomorskie Szlaki Kajakowe, **Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska** oraz nowych, uzupełniających ofertę. Kluczowe są inwestycje udostępniające przestrzeń o walorach przyrodniczych, w zakresie infrastruktury rowerowej oraz wodnej (...). Istotną rolę będą pełnić działania w zakresie infrastruktury odpowiadającej potrzebom rynku, takiej jak mała architektura, zagospodarowanie i oznakowanie szlaków, oznakowanie atrakcji turystycznych, itp. W zakresie zintegrowanego systemu marketingu turystycznego przewiduje się kompleksowe rozwiązania dotyczące komponowania oferty, spójnej informacji turystycznej oraz rozwoju współpracy, pozwalającej na uzyskanie przewagi konkurencyjnej, wynikającej z planowego rozwoju województwa w zakresie turystyki. Niezbędne jest również systematyczne zarządzanie turystyką poprzez stały monitoring działań branży, atrakcji, ruchu turystycznego oraz integracji oferty regionu i kompleksowego jej udostępnienia dzięki platformie internetowej i składającym się na nią narzędziom, co zaspokoi potrzeby i preferencje konsumentów.

RPS wskazuje na zobowiązania Samorządu Województwa Pomorskiego (dalej jako SWP) w ramach poszczególnych priorytetów:

Tabela 5: Zobowiązania Województwa Pomorskiego wskazane w RPS

Numer priorytetu	Nazwa priorytetu	Zobowiązania, zadania SWP
3.1	Markowa oferta turystyczna i czasu wolnego	<p>Stworzenie kompleksowej, całorocznej oferty turystycznej i czasu wolnego wraz z systemowym wsparciem rozwoju infrastruktury w oparciu o wyróżniki regionalne oraz aktualne kierunki rozwoju turystyki.</p> <p>W ramach działania 3.1.1. Systemowe wsparcie infrastruktury zakres interwencji obejmuje m. in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wsparcie rozwoju turystyki wodnej, w tym obiektów infrastruktury żeglarskiej na morskich i śródlądowych akwenach; - wsparcie inwestycyjne umożliwiające ukierunkowanie ruchu turystycznego (wymiana infrastruktury turystycznej, budowa i modernizacja oznakowania turystycznego); - wsparcie rozwoju oznakowania wizerunkowego na wjazdach i szlakach turystycznych województwa; <p>W ramach działania 3.1.2. Poprawa jakości, kompletności i dostępności oferty zakres interwencji obejmuje podnoszenie jakości i dostępności oferty turystycznej dla różnych grup odbiorców poprzez opracowanie i wdrożenie wytycznych oraz rekomendacji z uwzględnieniem pozytywnego efektu środowiskowego, dotyczących m. in. szlaków żeglarskich, w tym w zakresie rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich na morskich i śródlądowych akwenach.</p>

Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego

Główne etapy realizacji zobowiązania SWP w zakresie stworzenia kompleksowej, całorocznej oferty turystycznej i czasu wolnego wraz z systemowym wsparciem rozwoju infrastruktury w oparciu o wyróżniki regionalne oraz aktualne kierunki rozwoju turystyki obejmują:

- wsparcie inwestycyjne infrastruktury turystycznej, poprawiające jej jakość i dostępność, kanalizujące ruch turystyczny, wspierające projekty bazujące na lokalnych wyróżnikach turystycznych, w tym Przedsięwzięcia Strategiczne dot. m. in. infrastruktury turystyki wodnej,
- opracowanie szeregu zaleceń i rekomendacji z zakresu tworzenia oferty turystycznej, podnoszących jakość usług oraz infrastruktury,
- wypracowanie i wdrożenie standardów współpracy między podmiotami zaangażowanymi w rozwój turystyki,
- zbieranie danych dotyczących ruchu turystycznego, potrzeb i preferencji odwiedzających, wykorzystywanie ich do tworzenia oferty dostosowanej do wymagań i oczekiwań klientów,
- promocja turystycznej marki i oferty województwa.

Zobowiązania Województwa Pomorskiego wynikające z treści RPS (wskazane w Tabeli 4 tej analizy) będą wdrażane m. in. poprzez realizację (termin realizacji od 2023 r. do 2030 r.) przedsięwzięć strategicznych, w tym m.in. *Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego*. Dla przywołanego przedsięwzięcia strategicznego przewidziano, że SWP będzie pełnił funkcję koordynującą i inspirującą działania inwestorów tj. m. in.: JST i ich jednostek organizacyjnych, administracji państwowej i jej jednostek organizacyjnych, przedsiębiorstw, organizacji pozarządowych i społecznych; jako kluczowych partnerów wskazano:

- JST i ich jednostki organizacyjne,
- Parki Krajobrazowe,
- PGW Wody Polskie,
- Urząd Morski w Gdyni,
- przedsiębiorcy,
- operatorzy turystyczni,
- LOT, LGR, LGD i inne organizacje pozarządowe,
- uczelnie i ich związki.

2.2. Modelowy przebieg procesu inwestycyjnego

Niezbędne działania warunkujące rozpoczęcie robót budowlanych (realizację zamierzenia budowlanego) obejmują:

- konieczność dysponowania nieruchomością na cele budowlane, co dotyczy zarówno nieruchomości lądowych jak również wodnych;
- przeprowadzenie analizy istniejących uwarunkowań, zarówno dotyczących położenia (w zakresie tego czy jest to teren łatwo dostępny z lądu i wody, czy jest terenem zalewowym, istnieje możliwość doprowadzenia niezbędnych mediów) oraz planistycznych (czy dla terenu jest uchwalony mpzp lub została wydana decyzja lokalizacyjna) oraz prawnych (ograniczenia wynikające np. z praw osób trzecich lub położenie na obszarach objętych formami ochrony przyrody) jak również tego czy dana działka pokryta wodami stanowi drogę wodną lub publiczny akwen;
- uzyskanie wypisu z ewidencji gruntów i sporządzenie (przez uprawnionego geodetę) mapy do celów projektowych;
- w przypadku braku mpzp (dopuszczającego realizację planowanego zamierzenia budowlanego) konieczne jest uzyskanie od organu stanowiącego gminy, decyzji lokalizacyjnej (decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego albo decyzji o warunkach zabudowy), o ile rzecz jasna zamierzenie wymaga aktu planistycznego stanowiącego podstawę realizacji inwestycji. Dla obszarów morskich wymagane jest uzyskanie pozwolenia na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp i konstrukcji;
- dla niektórych zamierzeń budowlanych konieczne będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla wydania których w większości przypadków organami właściwymi są organy wykonawcze gmin (wójt, burmistrz, prezydent) albo Dyrektor Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. W toku postępowania organ właściwy postanawia o ewentualnej konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, gdzie może stwierdzić brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, co skutkuje zawiadomieniem o zakończeniu postępowania oraz wydaniem decyzji albo konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, co skutkuje wydłużeniem procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i koniecznością sporządzenia pełnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W tym przypadku organ określa zakres wymaganego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i jednocześnie zawiesza postępowanie do czasu złożenia pełnego raportu;
- należy zlecić projekt techniczny przystani lub portu oraz wykonanie operatu wodno-prawnego;
- stosownie do ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 z późn. zm.) inwestor występuje do właściwego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej o wydanie pozwolenia wodno-prawnego;

- w przypadku jeśli projektowana budowa leży przy klasyfikowanej drodze wodnej, inwestor występuje również do właściwego Urzędu Żeglugi Śródlądowej o wyrażenie opinii na temat projektu i zaproponowanych w operacie wodno-prawnym oznaczeń żeglugowych;
- wydanie pozwoleń wodnoprawnych oraz decyzji o pozwoleniu na budowę dla obiektów budowlanych w polskich obszarach morskich wymaga uzgodnienia z właściwym terytorialnie Dyrektorem Urzędu Morskiego;
- po uzyskaniu pozwolenia wodno-prawnego i innych wymaganych dokumentów, zgód lub pozwoleń należy wystąpić o pozwolenie na budowę przystani lub portu. W przypadku obszarów wodnych organem właściwym do wydania pozwolenia jest wojewoda, a jeśli inwestor zamierza również posadowić np. budynek to występuje z odrębnym wnioskiem do właściwego starosty. Jeśli na terenie planowanej inwestycji rosną drzewa należy wystąpić do organu wykonawczego gminy o zgodę na wycinkę;
- należy wystąpić do gestora sieci energetycznej o wydanie warunków przyłącza energii elektrycznej i zawrzeć umowę na jej dostawę;
- wymagana jest również zgoda na włączenie wjazdu na działkę do drogi publicznej. Decyzję wydaje organ jednostki samorządu terytorialnego, w gestii którego znajduje się dana droga;
- w sytuacjach regulowanych przez prawo budowlane inwestor może również dokonać zgłoszenia robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę między innymi dla zadań obejmujących ogrodzenie, budowę małej architektury, niewielki obiekt np. pomost lub parterowy budynek gospodarczy czy tablicę reklamową. Zgłoszenia należy dokonać przed rozpoczęciem robót budowlanych, a do ich wykonywania można przystąpić po upływie 21 dni od dokonania zgłoszenia, jeżeli w tym czasie starosta (lub prezydent miasta na prawach powiatu) nie wniesie sprzeciwu w formie decyzji (jest to tak zwana zasada milczącej zgody);
- inwestor zawiera umowy z wykonawcą robót budowlanych oraz inspektorem nadzoru inwestorskiego (jeżeli jego powołanie jest obligatoryjne i wynika z treści decyzji o pozwoleniu na budowę albo konieczne w ocenie samego inwestora);
- po zakończeniu budowy inwestor występuje do organu wydającego pozwolenie na budowę o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie obiektów.

2.3. Bariery prawne i planistyczne dla lokalizacji

W ramach prac nad niniejszą Analizą Wykonalności zidentyfikowano bariery prawne i planistyczne, które bezpośrednio dotyczą obiektów wchodzących w zakres przedmiotowego przedsięwzięcia i prezentują się następująco:

Tabela 6: Zestawienie informacji o barierach planistycznych i prawnych

Karta zadania	Nazwa lokalizacji	Zidentyfikowane bariery prawne lub planistyczne
Z_01	Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II	<p>Własność działek:</p> <p>22/16 - woda, teren Skarbu Państwa / RZGW</p> <p>14/13 - woda, teren Skarbu Państwa / RZGW</p> <p>14/21 - Akademicki Klub Morski; KW GD1G/00195458/1, użytkowanie wieczyste</p> <p>22/23 - Akademicki Klub Morski; KW GD1G/00195458/1, użytkowanie wieczyste</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią - zagospodarowanie zgodnie z przepisami odrębnymi.</p> <p>Brak zgody RDOŚ na wykonanie robót czerpalnych na akwenie przyległym do nabrzeża oraz możliwy brak zgody na poszerzenie toru wzdłuż nabrzeża skarpowego - tor znajduje się częściowo na obszarze Użytku Ekologicznego Zielone Wyspy (działka 22/16), którego celem jest ochrona stanowisk gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową oraz zróżnicowanych siedlisk przyrodniczych. Poszerzenie toru musi być przeprowadzone w głąb tego użytku co stoi w sprzeczności z zapisami uchwały nr VII/65/II RADY MIASTA GDAŃSKA z dnia 17 lutego 2011 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego "Zielone Wyspy"; Konieczne uzyskanie pozwolenia na budowę / remont nabrzeża skarpowego.</p> <p>Uzyskanie umowy dzierżawy na dysponowanie działką wodną w celu realizacji pomostów.</p> <p>Konieczne procedury do uzyskania pozwolenia na budowę nowych pomostów: raport oddziaływania na środowisko, nowy operat wodno-prawny, uzyskanie zgody Ministerstwa na pomosty pływające.</p>
Z_02	Rozbudowa przystani żeglarskiej Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	<p>Własność działek:</p> <p>22/18 - KW GD1G/00085741/8 (użytkowanie wieczyste do 2098 r.)</p> <p>22/19 - KW GD1G/00085741/8 (użytkowanie wieczyste do 2098 r.)</p> <p>14/19 - KW GD1G/00085741/8 (użytkowanie wieczyste do 2098 r.)</p> <p>14/20 - KW GD1G/00085741/8 (użytkowanie wieczyste do 2098 r.)</p> <p>14/ 13 - woda. Skarb Państwa - wody morskie w dzierżawie od Urzędu Morskiego na czas nieokreślony, również do celów inwestycyjnych.</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Brak dokumentacji technicznej, uzgodnień, decyzji. Długi proces uzyskania dokumentów: projekt budowlany, brak projektanta.</p> <p>Wyznaczenie nowej linii brzegowej - Inwestor powinien zgłosić się do Urzędu Morskiego w Gdyni z wnioskiem o ustalenie linii brzegowej.</p> <p>Decyzja właściwego Ministra na wznoszenie pływającego falochronu ostonowego.</p> <p>Raport oddziaływania na środowisko w celu uzyskania decyzji środowiskowej.</p> <p>Operat wodno-prawny z analizą nawigacyjną w celu uzyskania pozwolenia wodno-prawnego.</p>

		<p>Pozwolenie na budowę.</p> <p>Uregulowanie prawne dostępności drogi dojazdowej.</p> <p>Dla nowego pomostu konieczne jest wybudowanie falochronu lub wykonanie ciężkiego pomostu falochronowego (ryzyko braku zgody RDOŚ).</p> <p>Eksploatowany teren lądowy wykracza poza obręb posiadanych działek zarówno od strony Rozlewiska Wisły Śmiałej jak i od północy wchodzi na teren Użytku Ekologicznego Zielone Wyspy.</p> <p>Spór własnościowy i prawny z sąsiadującą Mariną Przelom o działki 22/20, 22/18 – droga dojazdowa położona na terenie Mariny Przelom, brak właściwego podziału geodezyjnego.</p> <p>Kapitanat Portu Morskiego Gdańsk może mieć zastrzeżenia do bezpieczeństwa z uwagi na rozbudowę bazy Lotos - wpływanie tankowców, gazowców, asfaltowców - zwiększenie ruchu dużych jednostek.</p>
Z_03	Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II	<p>Własność działek:</p> <p>22/9 – woda, teren Skarbu Państwa, KW GD1G/00241169/6</p> <p>14/13 - woda, teren Skarbu Państwa, KW GD1G/00241169/6</p> <p>22/25 – prawo własności MOSIR/Gmina Miasta Gdańska</p> <p>22/27 - prawo własności MOSIR/Gmina Miasta Gdańska</p> <p>22/28 - prawo własności MOSIR/Gmina Miasta Gdańska</p> <p>22/29 - prawo własności MOSIR/Gmina Miasta Gdańska</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Pozwolenie na budowę ograniczone terminem do 2025 r.</p>
Z_04	Modernizacja przystani GKM LOK w Gdańsku	<p>Własność działek:</p> <p>10 - własność Skarb Państwa, użytkowanie wieczyste na rzecz Ligi Obrony Kraju</p> <p>19/6 - własność Skarb Państwa, użytkowanie wieczyste na rzecz Ligi Obrony Kraju</p> <p>6/3 - Działki wodne 6/3, 82 – własność Skarb Państwa</p> <p>82 - Działki wodne 6/3, 82 – własność Skarb Państwa</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Teren w gestii Zarządu Głównego LOK w Warszawie - brak stanowiska Zarządu Głównego LOK i Zarządu Wojewódzkiego LOK, m.in. na budowę instalacji sanitarnych i sanitariatów.</p> <p>Nakładanie się projektów Urzędu Morskiego i GKM.</p> <p>Brak podłączenia obiektów GKM do instalacji kanalizacji sanitarnej.</p> <p>Część terenu (głównie od strony nabrzeża) znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (wg MPZP).</p> <p>Ze względu na lokalizację przystani na terenie morskich wód wewnętrznych i brak uchwalonego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Akwenów Portu Morskiego w Gdańsku, konieczne jest uzyskanie decyzji lokalizacyjnej dla planowanej inwestycji, którą wydaje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Wymagane pozwolenie wodnoprawne na budowę pomostów.</p> <p>Uzyskanie umowy dzierżawy na dysponowanie działką wodną w celu realizacji pomostów.</p> <p>Wymagane uzyskanie pozwolenia na budowę nowych pomostów.</p> <p>Budowa nowych pomostów wymaga analizy nawigacyjnej.</p>

Z_05	Rozbudowa Przystani Cesarskiej w Gdańsku	<p>Własność działek</p> <p>150 – woda, teren Skarbu Państwa; basen przystani</p> <p>155 - woda, teren Skarbu Państwa; Martwa Wisła</p> <p>151/12 – Stocznia Cesarska Development, działka dzierżawiona przez firmę Przyszań Cesarska</p> <p>151/13 – Stocznia Cesarska Development, działka dzierżawiona przez firmę Przyszań Cesarska</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Nieruchomości gruntowe są własnością Stocznia Cesarska Development.</p> <p>Teren znajduje się na obszarze wpisanym do rejestru zabytków - Stocznia Cesarska (obszar zabytkowy o znaczeniu krajowym) - konieczne uzgodnienie z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków Basen przystani - Dok Cesarski - wpisany do rejestru zabytków.</p> <p>Teren dawnej Stoczni Cesarskiej oraz część nabrzeża po stronie wschodniej od Martwej Wisły objęte strefą ochrony ekspozycji, wszelkie inwestycje wymagają uzgodnienia z właściwym konserwatorem zabytków koncepcji zagospodarowania terenu oraz studium sylwety od strony wody z uwzględnieniem ekspozycji i korytarzy widokowych w kierunku historycznego zespołu zabudowy Gdańska.</p> <p>Na działce nr 151/68 znajduje się obiekt o wartościach kulturowych - Ślusarnia Stoczni Cesarskiej, wpisana do rejestru zabytków, podlega ochronie - konieczność uzyskania uzgodnienia od Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków na zagospodarowanie terenu w pobliżu budynku, w szczególności możliwości wykonania punktu zrzutu ścieków i szarej wody.</p> <p>Przeznaczeniem terenu wg MPZP jest zabudowa mieszkaniowo - usługowa, bulwar nadwodny z ciągiem pieszym. Objęty jest również granicami obszaru wymagającego przekształceń, zakazuje się tymczasowego zagospodarowania terenu - ryzyko odmowy wydania pozwolenia na budowę.</p> <p>Konieczność uzyskania umowy dzierżawy na dysponowanie działką wodną w celu realizacji zamierzenia.</p>
Z_06	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy molo w Sopocie	<p>Własność działek</p> <p>1/5 - własność Gminy Miasta Sopotu</p> <p>128 - własność Gminy Miasta Sopotu</p> <p>275 - własność Gminy Miasta Sopotu</p> <p>1 - działka morska, własność Skarb Państwa</p> <p>2 - działka morska, własność Skarb Państwa</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Lokalizacja w strefie uzdrowiskowej A1.</p> <p>Wymóg uzgodnień z właściwym konserwatorem zabytków i Urzędem Morskim w Gdyni.</p> <p>Zadanie położone w Obszarze Natura 2000 „Zatoka Pucka” PLB 220005 Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej, projektowej – wykonanie remontu niskiej części molo (lokalne wzmocnienie konstrukcji hydrotechnicznej) z przystosowaniem do funkcji cumowniczo – postojowej.</p> <p>Konieczność uzyskania umowy dzierżawy na dysponowanie działką wodną w celu realizacji zamierzenia.</p>

Z_07	Modernizacja przystani jachtowej „Marina Gdynia”	<p>Własność działek</p> <p>3156 – woda, teren Skarbu Państwa</p> <p>3138 – własność Skarbu Państwa; droga wewnętrzna</p> <p>3139 – własność Skarbu Państwa; nabrzeże północne</p> <p>3140 – własność Skarbu Państwa, administrowanie przez Marina Gdynia; nabrzeże północne</p> <p>3141 – własność Skarbu Państwa, administrowanie przez wojsko; nabrzeże zachodnie</p> <p>3143 – własność Skarb Państwa, trwały zarząd: Urząd Morski w Gdyni; falochron wschodni</p> <p>3148 – własność Skarb Państwa, trwały zarząd: Urząd Morski w Gdyni; falochron wschodni</p> <p>3157 – własność Skarb Państwa, trwały zarząd: Urząd Morski w Gdyni; falochron południowy</p> <p>3041 – własność Skarb Państwa, Prezydent Miasta Gdyni</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Konieczność uzyskania właściwych uzgodnień zakresu i możliwości realizacji inwestycji z właścicielami działek, czyli 3140, 3139,3141,3041,3157,3143 (własność Skarb Państwa).</p> <p>Remont Nabrzeża Beniowskiego - nie zwiększy ilości nowych miejsc cumowniczych, długa procedura formalno-prawna: uzgadnianie zakresu i możliwości remontu z właścicielami działek, sporządzenie projektu technicznego, konieczność uzyskania pozwolenia wodno-prawnego.</p> <p>Remont Nabrzeża Młodego Żeglarza - długa procedura formalno-prawna, teren w władaniu Regionalnego Zarządu Infrastruktury Gdynia (przygotowanie nabrzeża pod postawienie nowego dźwigu: uzgodnienie możliwości z właścicielem działki, wykonanie badań gruntowych, geologicznych, wykonanie projektu remontu - około 1 rok).</p> <p>Wymiana dźwigu na Nabrzeżu Młodego Żeglarza - długa procedura formalno-prawna: konieczne uzgodnienia zakresu i możliwości jego realizacji z właścicielami działek, konieczność wykonania dokumentacji projektowej poprzedzonej wykonaniem badań gruntowych, geologicznych.</p> <p>Budowa bosmanatu - brak dokumentacji technicznej.</p>
Z_08	Rozbudowa mariny z zapleczem socjalnym dla żeglarzy w Porcie Morskim Hel	<p>Własność działek</p> <p>573/33 - Skarb Państwa (działka basenu portowego)</p> <p>573/54 – Skarb Państwa z użytkownikiem wieczystym Gminą</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p><u>Ogólne:</u></p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działki Skarbu Państwa.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p><u>Pomost:</u></p> <p>Wymagane zgłoszenie o budowie wydane przez organ administracji budowlanej (Pomorski Urząd Wojewódzki) dla pływającego pomostu cumowniczego, w tym zgłoszenie wodnoprawne (- pomost o długości < 25mb).</p> <p>Wymagana decyzja o pozwoleniu ustalającym lokalizację i określającym warunki wykorzystywania wydana przez Ministra Infrastruktury (brak planu zagospodarowania przestrzennego wód portowych Helu).</p>

		<p>Wymagane uzgodnienie z organem administracji morskiej – Urzędem Morskim w Gdyni.</p> <p>Teren w obszarze Natura 2000 – wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ.</p>
Z_09	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Porcie Morskim w Jastarni - etap II	<p>Własność działek</p> <p>88/28 - Skarb Państwa (działka wodna)</p> <p>5/30 – Skarb Państwa</p> <p>5/26 – Gmina Miasta Jastarni</p> <p>5/25 – Skarb Państwa</p> <p>4/1 – Skarb Państwa</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p><u>Ogólne:</u></p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję budowy pomostów – działki Skarbu Państwa.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p><u>Pomosty:</u></p> <p>Wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę wydana przez organ administracji budowlanej dla dodatkowych pomostów cumowniczych, w tym pozwolenie wodnoprawne (- pomosty o długości > 25mb).</p> <p>Wymagane uzgodnienie z organem administracji morskiej – Urzędem Morskim w Gdyni.</p> <p>Teren w obszarze Natura 2000 – wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ.</p> <p><u>Toaleta:</u></p> <p>Wymagane zgłoszenie do organu administracji budowlanej.</p> <p>Wymagane uzgodnienie z organem administracji morskiej – Urzędem Morskim w Gdyni.</p> <p>Projekt wymaga pozwolenia wodnoprawnego wydanego przez Wody Polskie ze względu na lokalizację w obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego.</p> <p>Teren w obszarze Nadmorskiego Parku Krajobrazowego – wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ.</p> <p><u>Szlabany:</u></p> <p>Nie wymaga zgłoszenia ani decyzji o pozwoleniu na budowę.</p> <p>Wymagane uzgodnienie z organem administracji morskiej – Urzędem Morskim w Gdyni.</p> <p>Projekt wymaga uzgodnienia z zarządcą pasa drogowego.</p> <p>Projekt wymaga pozwolenia wodnoprawnego wydanego przez Wody Polskie ze względu na lokalizację w obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego.</p> <p>Teren w obszarze Nadmorskiego Parku Krajobrazowego – wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ.</p> <p>Brak MPZP.</p>
Z_10	Budowa przystani jachtowej w Kuźnicy	<p>Własność działek</p> <p>286 - Skarb Państwa (działka morska)</p> <p>285/1 – Skarb Państwa</p> <p>285/2 – Skarb Państwa</p> <p>217/43 – Gmina Miasta Jastarni</p>

		<p>71/24 – Gmina Miasta Jastarni</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p><u>Ogólne:</u></p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działki Skarbu Państwa.</p> <p>Inwestor wystąpił do Urzędu Morskiego o opinię w zakresie możliwości realizacji inwestycji na niestanowiącym własności gminnej gruncie Skarbu Państwa w trwałym zarządzie UM.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p><u>Pomost:</u></p> <p>Wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę wydana przez organ administracji budowlanej dla dodatkowego pomostu cumowniczego, w tym pozwolenie wodnoprawne (- pomost o długości > 25mb).</p> <p>Wymagane uzgodnienie z organem administracji morskiej – Urzędem Morskim w Gdyni.</p> <p>Teren w obszarze Natura 2000 i w obszarze Nadmorskiego Parku Krajobrazowego – wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ.</p> <p><u>Budynek bosmanatu:</u></p> <p>Wymagane zgłoszenie do organu administracji budowlanej.</p> <p>Wymagane uzgodnienie z organem administracji morskiej – Urzędem Morskim w Gdyni.</p> <p>Ze względu na usytuowanie na obszarze w strefie restauracji urbanistycznej konieczne jest uzyskanie pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.</p> <p>Inwestycja wymaga pozwolenia wodnoprawnego wydanego przez Wody Polskie ze względu na lokalizację w obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego.</p> <p>Teren w obszarze Nadmorskiego Parku Krajobrazowego – wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ.</p> <p><u>Szlabany:</u></p> <p>Wymagane zgłoszenie do organu administracji budowlanej.</p> <p>Wymagane uzgodnienie z organem administracji morskiej – Urzędem Morskim w Gdyni.</p> <p>Ze względu na usytuowanie na obszarze w strefie restauracji urbanistycznej konieczne jest uzyskanie pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.</p> <p>Inwestycja wymaga uzgodnienia z zarządcą pasa drogowego.</p> <p>Inwestycja wymaga pozwolenia wodnoprawnego wydanego przez Wody Polskie ze względu na lokalizację w obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego.</p> <p>Teren w obszarze Nadmorskiego Parku Krajobrazowego – wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ.</p>
Z_11	Rozbudowa Przystani Żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie	<p>Własność działek:</p> <p>331/8 - Skarb Państwa (działka morska – pomosty)</p> <p>330/13 – Skarb Państwa z użytkowaniem wieczystym Szkuner Sp. z o.o. (działka nabrzeża – pomosty)</p> <p>330/15 – Skarb Państwa z użytkowaniem wieczystym Szkuner Sp. z o.o. (działka nabrzeża – pomosty)</p> <p>330/52 – Skarb Państwa z użytkowaniem wieczystym Szkuner Sp. z o.o. (działka nabrzeża – pomosty)</p> <p>Bariery realizacyjne</p>

		<p><u>Ogólne:</u></p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działka akwenu 331/8 jest własnością Skarbu Państwa.</p> <p><u>Pomosty pływające:</u></p> <p>W przypadku wprowadzenia zmian wynikających z koncepcji z 06.2023 do posiadanego projektu i decyzji o pozwoleniu na budowę z 2011 roku, dotyczących zmiany usytuowania i wymiarów projektowanych pomostów pływających, wymagane będzie uzyskanie zamiennej decyzji o pozwoleniu na budowę z organu administracji budowlanej wraz z ponownym wystąpieniem o wszystkie niezbędne decyzje i uzgodnienia – w tym - decyzję Ministra Infrastruktury, decyzję wodnoprawną, decyzję środowiskową oraz zatwierdzenie projektu przez organ administracji morskiej.</p> <p><u>Adaptacja budynku sieciarni na zaplecze socjalne dla żeglarzy:</u></p> <p>Wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę do organu administracji budowlanej.</p> <p>Wymagane uzgodnienie z organem administracji morskiej – Urzędem Morskim w Gdyni.</p> <p>Teren w obszarze otuliny Nadmorskiego Parku Krajobrazowego – wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ.</p>
Z_12	Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II	<p>Własność działek</p> <p><u>działki wodne:</u></p> <p>199/3 - Skarb Państwa, wykonawca prawa własności Starosta Pucki</p> <p>201/4, 201/7, 202/11, 202/13 – Gmina Miasta Puck</p> <p><u>działki lądowe:</u></p> <p>99/1, 199/4 - Skarb Państwa, wykonawca prawa własności Starosta Pucki</p> <p>108, 239, 240, 241 – Skarb Państwa</p> <p>85, 86, 101, 102/2, 103, 104, 108/3, 110, 112/6, 201/1, 201/5, 201/6, 201/8, 202/12, 202/15, 202/17, 206 – Gmina Miasta Puck</p> <p>106 – właściciel prywatny – użytkowanie Gmina Miasta Puck</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Nie stwierdzono.</p>
Z_13	Rozbudowa przystani w Białej Górze	<p>Własność działek</p> <p>415/2 (wodna)</p> <p>415/3</p> <p>271/1</p> <p>Działki lądowe stanowią własność powiatu kwidzyńskiego oraz powiatu sztumskiego i oddane w dzierżawę na okres 15 lat.</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działka wodna Skarbu Państwa oraz zmiany dotychczasowej umowy dzierżawy na działki lądowe w zakresie planowanej inwestycji.</p> <p>Projekt przystani dla nie mniej niż 10 statków lub wykorzystujący linię brzegową na długości większej niż 20 m wymaga decyzji środowiskowej.</p> <p>Budowa pomostu o szerokości powyżej 3 m i długości całkowitej powyżej 25 m, stanowiące sumę długości jego poszczególnych elementów wymaga pozwolenia wodnoprawnego.</p>

		<p>Rozbudowa pochylni – urządzenia wodnego – wymaga pozwolenia wodnoprawnego.</p> <p>Budowa pomostów o długości całkowitej powyżej 25 m i wysokości, liczonej od korony pomostu do dna akwenu, powyżej 2,50 m wymaga uzyskania pozwolenia na budowę.</p> <p>Zamykana wiata jest obiektem budowlanym wymagającym pozwolenia na budowę.</p> <p>Wymagana jest opinia nawigacyjna Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy – Delegatura Gdańsk.</p> <p>Przystań zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów wpisanych do rejestru zabytków województwa pomorskiego: Zespół Śluz na Nogacie nr 973 – wymagane uzgodnienie projektu z PWKZ.</p> <p>Inwestycje planowane na obszarach cennych przyrodniczo lub obszarach chronionych (jak np.: Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000) - muszą być realizowane pod nadzorem przyrodnika i ornitologa.</p> <p>Brak MPZP, konieczność uzyskania decyzji lokalizacyjnej.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej dla: rozbudowy slipu, rozbudowy hali, budowy nowych pomostów. Brak pozwolenia wodnoprawnego, brak decyzji środowiskowej, brak pozwolenia na budowę (pomost, wiata, rozbudowa hangaru, rozbudowa slipu).</p>
Z_14	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Biała Góra	<p>Własność działek</p> <p>298, 315, 236 - Własność Skarb Państwa w zarządzie: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polski</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Brak mpzp.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Teren w obszarze Natura 2000 i w obszarze chronionego krajobrazu – wymagana decyzja środowiskowa.</p> <p>Budowa pomostów o długości całkowitej powyżej 25 m i wysokości, liczonej od korony pomostu do dna akwenu, powyżej 2,50 m wymaga pozwolenia na budowę.</p> <p>Planowane pomosty będą zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów wpisanych do rejestru zabytków województwa pomorskiego: Zespół Śluz na Nogacie nr 973, pomost na dolnej wodzie zlokalizowany w strefie pełnej ochrony konserwatorskiej obiektu wpisanego do rejestru zabytków – potrzebne będzie uzgodnienie projektu pomostów z PWKZ.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_15	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Szonowo	<p>Własność działek</p> <p>20/1, 38/1 Własność Skarb Państwa w zarządzie: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polski</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Teren w obszarze Natura 2000 i w obszarze chronionego krajobrazu – wymagane: decyzja środowiskowa.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Budowa pomostów o długości całkowitej powyżej 25 m i wysokości, liczonej od korony pomostu do dna akwenu powyżej 2,50 m wymaga pozwolenia na budowę.</p> <p>Obiekt ujęty jest w gminnej ewidencji zabytków Gminy Malbork - pozwolenie na budowę wydaje organ administracji architektoniczno-budowlanej w uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków.</p>

		Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.
Z_16	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Rakowiec	<p>Własność działek</p> <p>131 – Własność Skarb Państwa w zarządzie: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie</p> <p>139/2 – Skarb Państwa</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Teren w obszarze Natura 2000 i w obszarze chronionego krajobrazu – wymagane: decyzja środowiskowa.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Budowa pomostów o długości całkowitej powyżej 25 m i wysokości, liczonej od korony pomostu do dna akwenu powyżej 2,50 m wymaga pozwolenia na budowę.</p> <p>Obiekt ujęty jest w gminnej ewidencji zabytków Gminy Malbork - pozwolenie na budowę wydaje organ administracji architektoniczno-budowlanej w uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p> <p>Brak mpzp.</p>
Z_17	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Michałowo	<p>Własność działek:</p> <p>1/4, 1 Własność Skarb Państwa w zarządzie: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie</p> <p>Bariery realizacyjne:</p> <p>Teren w obszarze Natura 2000 i w obszarze chronionego krajobrazu, wymagane: decyzja środowiskowa.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Budowa pomostów o długości całkowitej powyżej 25 m i wysokości, liczonej od korony pomostu do dna akwenu, powyżej 2,50 m wymaga pozwolenia na budowę.</p> <p>Obiekt ujęty jest w gminnej ewidencji zabytków gminy Nowy Dwór Gdański - pozwolenie na budowę wydaje organ administracji architektoniczno-budowlanej w uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków.</p> <p>Granica województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_18	Budowa mariny jachtowej w Porcie Morskim w Ustce	<p>Własność działek</p> <p>1560/79 – Skarb Państwa - Urząd Morski (działka morska)</p> <p>1560/80 – Skarb Państwa - Urząd Morski</p> <p>1560/81 – Skarb Państwa - Urząd Morski (działka morska)</p> <p>1560/103 – Skarb Państwa - Urząd Morski</p> <p>1560/112 – Skarb Państwa - Urząd Morski</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Budowa nowego portu jachtowego w awanporcie, ze względów bezpieczeństwa, możliwa jest do wykonania po wykonaniu infrastruktury hydrotechnicznej, będącej w gestii Urzędu Morskiego w Gdyni (falochrony osłonowe). Stosownie do nowej koncepcji Ministerstwa Infrastruktury, w Ustce miałby teraz powstać mniejszy niż planowano port serwisowy farm wiatrowych.</p>

		<p>Urząd Morski w Gdyni zaopiniował inwestycję negatywnie argumentując, że inwestycja może mieć duży negatywny wpływ na bezpieczeństwo na akwenu.</p> <p>Ze względu na lokalizację mariny na terenie morskich wód wewnętrznych i brak uchwalonego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Akwenów Portu Morskiego w Ustce, konieczne jest uzyskanie decyzji lokalizacyjnej dla planowanej inwestycji, którą wydaje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>Inwestor nie posiada prawa własności do działki, na której planowana jest inwestycja.</p> <p>Wymagane sporządzenia analizy nawigacyjnej i falowania.</p> <p>Brak dokumentacji koncepcyjno – technicznej.</p>
Z_19	Przebudowa infrastruktury portu jachtowego w Łebie	<p>Własność działek</p> <p>483 - "Port Jachtowy w Łebie" - Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Remont slipu i pirsu wymaga pozwolenia wodnoprawnego, które należy uzyskać od RZGW na podstawie dokumentacji technicznej (brak).</p>
Z_20	Budowa zaplecza socjalno-sanitarnego na przystani w Krynicy Morskiej – Piaski	<p>Własność działek</p> <p>182/1 – Urząd Morski w Gdyni, Skarb Państwa</p> <p>29/8 - Urząd Morski w Gdyni, Skarb Państwa</p> <p>29/7 – woda, Skarb Państwa</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Działki stanowią własność Skarbu Państwa, nadzór Urząd Morski w Gdyni – inwestor bez tytułu prawnego do gruntu - konieczne uzgodnienie i zaopiniowanie zakresu.</p> <p>Konieczne uzgodnienie z Urzędem Morskim w Gdyni możliwości budowy kontenera sanitarnego w miejscu istniejącego podestu betonowego, czy nie będzie kolidował z planowaną przez Urząd Morski budową drogi technologicznej zaprojektowanej równolegle do linii cumowniczej istniejącego Nabrzeża Zachodniego.</p> <p>Konieczne uzyskanie od Urzędu Morskiego zwolnienia z zakazów budowy w obszarze szczególnie zagrożenia powodzią.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Konieczne uzyskanie pozwolenia na budowę kontenera sanitarnego.</p>
Z_21	Przystań żeglarska w awanporcie Przekopu Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej	<p>Własność działek</p> <p>784/5 – Urząd Morski w Gdyni, Skarb Państwa</p> <p>1 – Skarb Państwa (działka wodna)</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Brak mpzp lub decyzji lokalizacyjnej.</p> <p>Konieczne uzgodnienia z administracją państwową: Urzędem Morskim w Gdyni, Strażą Graniczną, RDOŚ.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Sporządzenie oraz zatwierdzenie operatu wodno-prawnego.</p> <p>Konieczność uzyskania pozwolenia wodno-prawnego na budowę falochronu (przy wariantcie 1) i pomostów (przy wariantcie 2)</p> <p>Brak tytułu inwestora do nieruchomości - działki we władaniu Skarbu Państwa będących w zarządzie Urzędu Morskiego w Gdyni.</p> <p>Wymagane sporządzenia analizy nawigacyjnej i falowania.</p>

Z_22	Rozbudowa przystani jachtowej w Kątach Rybackich	<p>Własność działek</p> <p>537/4, 537/6, 537/5, 787/42, 787/42, 787/27, 539/6 (działka wodna), 539/8 – działki dzierżawione przez inwestora (Gminę Sztutowo) od Skarbu Państwa; przystań zarządzana przez Actus House Wojciech Pustkowski</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Konieczne uzyskanie wymaganych uzgodnień z Urzędem Morskim w Gdyni, RDOŚ, PGW Wody Polskie.</p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działki lądowe i wodne wymagają zmiany dotychczasowej umowy dzierżawy w zakresie planowanej inwestycji.</p> <p>Konieczne wykonanie kompleksowego projektu budowlanego, wielobranżowego, uzyskanie pozwolenia na budowę.</p> <p>Konieczne wykonanie operatu wodno-prawnego, uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego.</p> <p>Konieczność wykonania oceny oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji.</p>
Z_23	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Kanałowej w Sztutowie	<p>Własność działek</p> <p>347/2 Gmina Sztutowo</p> <p>347/1 Gmina Sztutowo</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Konieczne wykonanie dokumentacji technicznej.</p> <p>Konieczne wykonanie operatu wodno-prawnego.</p> <p>Konieczność uzyskania odpowiednich uzgodnień z PGW Wodami Polskimi, RDOŚ.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_24	Budowa przystani żeglarskiej w Rybince	<p>Własność działek</p> <p>160/1 – podmiot prywatny</p> <p>288/4 - woda, teren Skarbu Państwa</p> <p>1 – woda, teren Skarbu Państwa</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Konieczne wykonanie dokumentacji projektowej wielobranżowej; uzyskanie pozwolenia na budowę.</p> <p>Konieczność odrolnienia fragmentu działki.</p> <p>Konieczność wykonania badań gruntowych, geologicznych.</p> <p>Konieczne uzyskanie uzgodnień z PGW Wodami Polskimi, RDOŚ; pozwolenie wodnoprawne.</p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działka wodna Skarbu Państwa.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_25	Przebudowa i rozbudowa przystani żeglarskiej w Osłonce	<p>Własność działek</p> <p>1/2 - Skarb Państwa / Starosta Nowodworski (wody płynące – pomosty)</p> <p>3 i 32/3 – Skarb Państwa / PGWPGW Wody Polskie</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p><u>Ogólne</u></p>

		<p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działka wodna Skarbu Państwa.</p> <p><u>Cześć wodna (hydrotechniczna) przystani</u></p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę wydane przez organ administracji budowlanej, w tym pozwolenie wodnoprawne - dla rozbiórki istniejącego pomostu stałego oraz budowy nowego pomostu pływającego, a także na prace czerpalne.</p> <p>Zakres inwestycji, szczególnie zastosowanie y-bomów, nie może zaburzać użytkowania toru wodnego rzeki Szarpawy (II klasa) i musi być uzgodniony z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p> <p>Ze względu na istniejące formy ochrony przyrody - wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_26	Budowa miejsc cumowniczych przy ul. Podmiejskiej w Nowym Dworze Gdańskim	<p>Własność działek</p> <p>156 – Skarb Państwa (wody płynące)</p> <p>46 – Skarb Państwa</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p><u>Ogólne:</u></p> <p>Brak prawa do terenu pod inwestycję – działki Skarbu Państwa.</p> <p>Niezgodność inwestycji z MPZP – przypisane do terenów funkcje podstawowe nie przewidują realizacji elementów przystani wodnych.</p> <p><u>Cześć wodna (hydrotechniczna) nabrzeże cumownicze:</u></p> <p>Wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę wydana przez organ administracji budowlanej, w tym pozwolenie wodnoprawne - dla rozbiórki istniejącego oczepu oraz budowy nabrzeża, a także na prace czerpalne.</p> <p>Wymagane uzgodnienie z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk – lokalizacja w sąsiedztwie toru wodnego.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_27	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Bałtyckiej w Nowym Dworze Gdańskim	<p>Własność działek</p> <p>156 - Skarb Państwa (wody płynące)</p> <p>166 – Skarb Państwa, w użytkowaniu PGWPGW Wody Polskie</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p><u>Ogólne:</u></p> <p>Brak prawa do terenu pod inwestycję – działki Skarbu Państwa.</p> <p>Niezgodność inwestycji z MPZP – przypisane do terenów funkcje podstawowe nie przewidują realizacji elementów przystani wodnych.</p> <p><u>Cześć wodna (hydrotechniczna) przystani:</u></p> <p>Wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę wydana przez organ administracji budowlanej, w tym pozwolenie wodnoprawne i uzgodnienie środowiskowe.</p> <p>Wymagane uzgodnienie z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk – lokalizacja w sąsiedztwie toru wodnego.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p>

		<p>Prowadzenie prac oraz użytkowanie obiektu będzie się odbywać w bezpośrednim sąsiedztwie wału przeciwpowodziowego.</p> <p>Prawdopodobna konieczność sporządzenia analizy nawigacyjnej.</p>
Z_28	Budowa przystani żeglarskiej w Ząbrowie	<p>Własność działek:</p> <p>1 – Skarb Państwa (wody płynące)</p> <p>10 – Gmina Stare Pole</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Nie stwierdzono.</p>
Z_30	Rozbudowa przystani żeglarskiej Chorążówka	<p>Własność działek</p> <p>47/1 – osoba fizyczna (inwestor);</p> <p>47/2 – osoba fizyczna (inwestor);</p> <p>49 – Skarb Państwa w zarządzie RZGW (działka wodna)</p> <p>56 – Skarb Państwa w zarządzie RZGW</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Wymagane pozwolenie wodnoprawne na remont pochylni i na budowę pomostu o długości większej niż 25m.</p> <p>Wymagane pozwolenie na budowę: pomostu o długości większej niż 25 m, postawienie budynku kontenerowego o funkcji sanitarno-socjalnej.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_31	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku – etap III	<p>Własność działek</p> <p>56/1 – Skarb Państwa w zarządzie PGW Wody Polskie (działka wodna)</p> <p>56/3 – Skarb Państwa w zarządzie PGW Wody Polskie</p> <p>108/1 – Powiat Gdański (działka drogowa)</p> <p>152/1 – Skarb Państwa w zarządzie PGW Wody Polskie (działka wodna)</p> <p>152/2 – Skarb Państwa w zarządzie PGW Wody Polskie</p> <p>153 – Gmina miejska Gdańsk (działka drogowa)</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Planowany zakres inwestycji wymaga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dokumentacji technicznej; - uzyskania praw do działek wodnych od Skarbu Państwa; - pozwolenia wodnoprawnego; - decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedzonej pełną (z raportem) procedurą OOS; - pozwolenia na budowę; <p>Stosownie do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Cedry Wielkie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią (1%) - obszar międzywala - udokumentowane złoża kopalni A-Martwa Wiśła

		Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.
Z_32	Rozbudowa stacji wodnej w Wiślince – etap II	<p>Własność działek</p> <p>2/1 – gmina Pruszcz Gdański (działka wodna)</p> <p>4/1 – gmina Pruszcz Gdański</p> <p>7/1 – gmina Pruszcz Gdański</p> <p>7/2 – gmina Pruszcz Gdański</p> <p>11 – gmina Pruszcz Gdański</p> <p>38 – gmina Pruszcz Gdański</p> <p>5 – Skarb Państwa w zarządzie PGW Wody Polskie RZGW;</p> <p>36 – Skarb Państwa w zarządzie PGW Wody Polskie RZGW (działka wodna))</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działka wodna Skarbu Państwa.</p> <p>Inwestycja wymaga zgłoszenia prowadzenia działań do RDOŚ na podstawie art. 118 ustawy o ochronie przyrody.</p> <p>Konieczność uzyskania odpowiednich uzgodnień od instytucji, np. PGW Wody Polskie.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Brak pozwolenia na budowę budynku edukacyjno-socjalno-magazynowego.</p> <p>Brak pozwolenia wodnoprawnego i decyzji środowiskowej na przedłużenie osłony dla kanału podejściowego na akwen Martwej Wisły i pogłębienie toru.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_33	Budowa pomostu cumowniczo przy moście w Sobieszewie	<p>Własność działek</p> <p>202/2 Gmina Miasta Gdańska</p> <p>406 Skarb Państwa w zarządzie RZGW (działka wodna)</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Wymagane zgłoszenie wodnoprawne na budowę pomostu.</p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działka wodna Skarbu Państwa.</p> <p>Na podstawie przekazanego przez inwestora projektu stwierdzono, iż wysokość planowanego pomostu liczona od korony do dna akwenu przekracza 2,50 m, w związku z tym wymagane jest uzyskanie pozwolenia na budowę pomostu.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_35	Rozbudowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku – Etap III	<p>Własność działek</p> <p>1/1 - Miasto Malbork</p> <p>1/2 - woda, teren Skarbu Państwa</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Konieczność wykonania dokumentacji technicznej, uzyskania pozwolenia na budowę, pozwolenia wodnoprawnego.</p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działka wodna Skarbu Państwa.</p> <p>Konieczność uzyskania odpowiednich uzgodnień od instytucji, np. RZGW w Gdańsku Zarząd Zlewni w Elblągu.</p>

		<p>Brak mpzp.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_36	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy plaży miejskiej w Malborku	<p>Własność działek</p> <p>1 – Skarb Państwa, działka wodna dzierżawiona przez Miasto Malbork</p> <p>2 – Miasto Malbork</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Konieczność wykonania dokumentacji technicznej.</p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działka wodna Skarbu Państwa.</p> <p>Konieczność uzyskania odpowiednich uzgodnień od instytucji, np. = RZGW w Gdańsku Zarząd Zlewni w Elblągu, pozwolenia wodnoprawnego na budowę pomostu.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_37	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Mechelinkach	<p>Własność działek</p> <p>1 (działka morska) - Skarb Państwa</p> <p>2 (działka morska) – Skarb Państwa</p> <p>99/3 – Gmina Kosakowo</p> <p>99/6 – Gmina Kosakowo</p> <p>214/7 – Gmina Kosakowo</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p><u>Ogólne:</u></p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działki wodne Skarbu Państwa.</p> <p><u>Część wodna (hydrotechniczna) przystani:</u></p> <p>Wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę wydane przez organ administracji budowlanej (Pomorski Urząd Wojewódzki) dla nabrzeża oporowego, falochronów i pływających pomostów cumowniczych, w tym pozwolenie wodnoprawne.</p> <p>Wymagana decyzja o pozwoleniu ustalającym lokalizację i określającym warunki wykorzystywania wydana przez Ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (brak planu zagospodarowania przestrzennego wód zachodniej części Zatoki Gdańskiej).</p> <p>Wymagane uzgodnienie z organem administracji morskiej – Urzędem Morskim w Gdyni (analiza nawigacyjna i teren w obszarze Natura 2000 – wymagane uzgodnienie środowiskowe z RDOŚ).</p> <p>Przeprowadzone konsultacje z Urzędem Morskim w Gdyni (29.09.2023) sygnalizują, że przeszkodą w realizacji inwestycji może być:</p> <ul style="list-style-type: none"> - brak zgody RDOŚ na pogłębienie akwenu do zakładanej głębokości ze względu na chronioną roślinność podwodną; - analiza oddziaływania projektowanych falochronów na istniejący brzeg.
Z_38	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Gdańska Głowa	<p>Własność działek</p> <p>516, 1, 3/1 – Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Brak mpzp</p> <p>Teren w obszarze chronionego krajobrazu – wymagana ocena oddziaływania na środowisko.</p>

		<p>Budowa pomostów o długości całkowitej powyżej 25 m i wysokości, liczonej od korony pomostu do dna akwenu, powyżej 2,50 m wymaga pozwolenia na budowę.</p> <p>Konieczne uzgodnienie z RZGW – przez służbę przepływają barki od strony Wisły, planowany pomost od strony Wisły nie może stanowić przeszkody dla wpływających barek.</p> <p>Planowane pomosty będą zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów wpisanych w gminnej ewidencji zabytków – potrzebna będzie opinia Wydziału Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Nowym Dworze Gdańskim w uzgodnieniu z WKZ.</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>
Z_39	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Drewnicy	<p>Własność działek</p> <p>515/2 – własność Gmina Stegna</p> <p>468/1 - własność Gmina Stegna</p> <p>471/1 – własność Gmina Stegna</p> <p>471/2 – własność Gmina Stegna</p> <p>516 – własność Skarb Państwa (działka wodna)</p> <p>Bariery realizacyjne</p> <p>Wstępna negatywna opinia Dyrektora Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk na realizację zamierzenia.</p> <p>Brak dokumentacji technicznej.</p> <p>Brak prawa do własności terenu pod inwestycję – działki wodne Skarbu Państwa.</p> <p>Konieczne uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego na budowę pomostu i ślipu.</p> <p>Konieczne uzyskanie uzgodnień planowanego zakresu prac z PGW Wodami Polskimi, RDOŚ</p> <p>Możliwe konieczne wykonanie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia – screening środowiskowy</p> <p>Wymagane sporządzenie analizy nawigacyjnej i dokonanie uzgodnień z Urzędem Żeglugi Śródlądowej Delegatura Gdańsk.</p>

Źródło: opracowanie własne

Należy zaznaczyć, iż szczegółowy opis barier planistycznych i prawnych zawarty jest w tzw. „kartach zadań” dla poszczególnych inwestycji.

Do najważniejszych barier prawnych i planistycznych zidentyfikowanych w analizowanych zadaniach należą:

- brak prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, w szczególności w zakresie działek gruntu pokrytych wodami morskimi lub wodami śródlądowymi,
- brak MPZP lub decyzji lokalizacyjnej (lub zmiana zapisów MPZP),
- konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- konieczność sporządzenia analiz nawigacyjnych podlegających uzgodnieniu z dyrektorem właściwego terytorialnie urzędu morskiego, jeżeli taki obowiązek wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r.

w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 101, poz. 645),

- wymagane pozwolenie wodnoprawne,
- konieczność uzgodnień i zgłoszeń z organami administracji publicznej lub gestorami sieci (szczegółowo wskazanymi w poszczególnych kartach zadań lub powyższej tabeli),
- konieczne pozwolenie na budowę lub zgłoszenie robót.

Powyższe zestawienie jest typowym katalogiem działań niezbędnych do realizacji inwestycji przez inwestorów. Poszczególne lokalizacje charakteryzują się zróżnicowanym poziomem przygotowania inwestycji, od sytuacji braku rozpoczęcia etapu przedrealizacyjnego (łącznie z przypadkami braku identyfikacji właściciela nieruchomości), aż do sytuacji dysponowania pozwoleniem na budowę, po wszelkich uzgodnieniach.

Brak zaawansowania w przygotowaniu inwestycji nie jest czynnikiem, który wpływałby na możliwość zakwestionowania wykonalności danego zadania.

Równocześnie, Wykonawca niniejszej Analizy przy wypracowywaniu planowanego zakresu inwestycji zidentyfikował barierę w postaci potencjalnych trudności w procesie uzgodnień w procedurze inwestycyjnej zgodnie z wymogami prawa budowlanego dla wybranych inwestycji. Dlatego, dla wybranych inwestycji dokonano (niezależnie od konsultacji na wizjach lokalnych) roboczych konsultacji z instytucjami odpowiedzialnymi docelowo za proces uzgodnień, w tym: Urząd Morski w Gdyni, Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku, Dyrekcje Parków Krajobrazowych, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. W wyniku konsultacji, dla wybranych zadań:

- dokonano zmian w planowanych zakresach inwestycyjnych,
- dodano w kartach zadań zapisy o konieczności uwzględnienia zidentyfikowanych uwarunkowań realizacyjnych, np. w fazie opracowywania docelowej dokumentacji projektowej,
- zidentyfikowano zadania, których realizacja jest niemożliwa ze względu na brak zgody na realizację, przy braku równoważnych alternatyw realizacyjnych.

Należy podkreślić, że działania zrealizowane przez Wykonawcę w postaci:

- diagnozy sytuacji prawno - instytucjonalnej,
- oceny stanu przygotowania zadania do realizacji,
- wypracowania zakresu zadania (z uwzględnieniem konsultacji z instytucjami odpowiedzialnymi za proces uzgodnień) uprawdopodobniające skuteczne przeprowadzenie etapu przedrealizacyjnego,

mają na celu zmotywowanie inwestorów do jak najszybszej realizacji działań przygotowawczych i wymierną pomoc analityczną w celu uproszczenia realizacji wnioskowanych zadań.

2.4. Pomoc publiczna – identyfikacja, legalizacja

Stosownie do brzmienia art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm., dalej TFUE) z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.

Wywodząc z zapisów powyższych - wsparcie udzielone określone podmiotowi prowadzącemu działalność gospodarczą podlega regułom pomocy publicznej jeżeli łącznie spełnione są poniższe warunki:

- pomoc udzielana jest przez państwo lub ma swe źródło w środkach publicznych,
- przedsiębiorca uzyskuje przysporzenie na warunkach korzystniejszych od oferowanych na rynku,
- pomoc ma charakter selektywny tj. uprzywilejowanie dotyczy określonego przedsiębiorcy lub przedsiębiorców lub określonych towarów lub usług,
- grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE.

Badanie spełnienia przesłanek wyżej wskazanych stanowi tzw. test występowania pomocy publicznej. Należy zaznaczyć, iż w przypadku wszystkich projektów objętych tą analizą na pewno spełnione będą przesłanki:

- pochodzenia pomocy ze środków publicznych,
- selektywnego charakteru pomocy,

natomiast przesłanki dotyczące tego czy:

- przedsiębiorca uzyskuje przysporzenie na warunkach korzystniejszych niż rynkowe – ze względu na to, czy dany podmiot w ogóle będzie miał przymiot „przedsiębiorcy” (nie będzie nim np. gmina udostępniająca infrastrukturę nieodpłatnie),
- pomoc grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE, będą podlegały ocenie *ad casum*.

Należy wskazać, iż ze względu na treść orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych T-443/08 i T-455/08 Freistaat Sachsen, Flughafen Leipzig/Halle i in. przeciwko Komisji z 2011 roku niezmiernie trudnym będzie wykazanie, iż w projektach infrastrukturalnych (a z takim wszakże mamy tutaj do czynienia) nie występuje pomoc publiczna. Zasadniczą tezą przytoczonego orzeczenia jest to, iż budowa infrastruktury, która

wykorzystywana będzie do celów gospodarczych sama w sobie stanowi też działalność gospodarczą, tym samym zaś stosują się do niej zasady pomocy państwa.

Z przyjęciem założenia, że w projekcie nie występuje pomoc publiczna łączy się ryzyko późniejszego zidentyfikowania takiej pomocy, co powodować będzie konieczność zwrotu otrzymanego dofinansowania.

W sytuacji, w której beneficjent przyjmie założenie, że udostępni infrastrukturę nieodpłatnie bez jakiegokolwiek różnicowania sytuacji użytkowników przedmiotowej infrastruktury, należy przyjąć że pomoc publiczna nie wystąpi ponieważ brak jest przesłanki w postaci prowadzenia działalności gospodarczej z wykorzystaniem składowych wytworzonych w ramach projektu.

Na stan wiedzy aktualnej na moment opracowywania niniejszej Analizy wynika, iż w FEP 2021-2027 oraz w Szczegółowym Opisie Priorytetów Programu Fundusze dla Pomorza 2021-2027 (dalej jako SZOPP) nie wskazano działania dedykowanego wyłącznie współfinansowaniu projektów z zakresu infrastruktury turystycznej, jednakże należy podkreślić, iż w przypadku uzupełnienia przywołanych dokumentów o tego typu działanie, preferowanymi metodami legalizacji pomocy publicznej powinny być następujące akty prawne:

- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis oraz Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 29 września 2022 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2062),
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu oraz Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 11 grudnia 2022 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2686).

W kontekście problematyki pomocy publicznej należy zakładać, że w przypadkach, gdy infrastruktura będzie udostępniana użytkownikom:

- nieodpłatnie - ryzyko wystąpienia pomocy publicznej jest marginalne,
- odpłatnie – należy przeprowadzić test pomocy publicznej (o którym mowa powyżej) zgodnie z wymogami art. 107 ust. 1 TFUE i w razie spełnienia przesłanek występowania pomocy publicznej skorzystać z jednego ze schematów legalizacyjnych wyżej wskazanych (pomoc publiczna dozwolona).

2.5. Kwalifikowalność VAT

Stosownie do treści Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027, Rozdział 3. Szczególne warunki kwalifikowalności, podrozdział 3.5. Podatek od towarów i usług (VAT)⁹:

- podatek VAT w projekcie, którego łączny koszt jest mniejszy niż 5 mln EUR (włączając VAT), może być kwalifikowalny, z zastrzeżeniem, że kwalifikowalność VAT może zostać wyłączona w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych (dalej jako SZOOP), regulaminie wyboru projektów lub umowie o dofinansowanie,
- podatek VAT w projekcie, którego łączny koszt wynosi co najmniej 5 mln EUR (włączając VAT), jest niekwalifikowalny, z zastrzeżeniem że może być kwalifikowalny, gdy brak jest prawnej możliwości odzyskania podatku VAT zgodnie z przepisami prawa krajowego. Warunek kwalifikowalności wskazany w zdaniu poprzednim oznacza, iż zapłacony podatek VAT może być uznany za wydatek kwalifikowalny wyłącznie wówczas, gdy beneficjentowi ani żadnemu innemu podmiotowi zaangażowanemu w realizację projektu lub wykorzystującemu do działalności opodatkowanej produkty będące efektem realizacji projektu, zarówno w fazie realizacyjnej jak i operacyjnej, ani uczestnikowi projektu, czy innemu podmiotowi otrzymującemu wsparcie z EFS+, zgodnie z obowiązującym prawodawstwem krajowym, nie przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego lub ubiegania się o zwrot podatku VAT. Posiadanie wyżej wymienionego prawa (potencjalnej prawnej możliwości) wyklucza uznanie wydatku za kwalifikowalny, nawet jeśli faktycznie zwrot nie nastąpił, np. ze względu na niepodjęcie przez podmiot czynności zmierzających do realizacji tego prawa. Kwalifikowalność VAT może zostać wyłączona w SZOOP, regulaminie wyboru projektów lub umowie o dofinansowanie.

Stosownie do informacji uzyskanych od Zamawiającego w przypadku, gdy dla finansowania infrastruktury turystycznej zostanie przewidziane odrębne działanie w ramach FEP 2021-2027 należy zakładać, iż podatek od towarów i usług będzie niekwalifikowalny, co potwierdza treść Uchwały Nr 1215/410/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 8 grudnia 2022 r. w sprawie przyjęcia zasad kwalifikowalności wybranych wydatków w regionalnym programie Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027; § 1 ust. 1 pkt 1 przywołanej uchwały stanowi, iż podatek od towarów i usług (VAT) będzie stanowił wydatek niekwalifikowalny.

Z perspektywy potencjalnych inwestorów oznacza to konieczność zapewnienia wkładu własnego w realizację inwestycji na pokrycie odpowiedniej proporcji kosztów kwalifikowalnych (wynikającej z przyjętej stopy dofinansowania) oraz (w przypadku braku możliwości zwrotu VAT) – sfinansowania pełnej wartości wyliczonego podatku.

⁹ Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027, Minister Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa 2022 r.

Należy nadmienić, iż w przypadku finansowania infrastruktury turystycznej w ramach innych programów, z innych źródeł itd. koniecznym będzie uwzględnienie treści wytycznych dla tych właśnie programów lub źródeł finansowania. Należy jednakże nadmienić, iż treść takich wytycznych nie może być sprzeczna z powszechnie obowiązującym prawem w zakresie podatku od towarów i usług, który jest podatkiem zharmonizowanym w całej Unii Europejskiej.

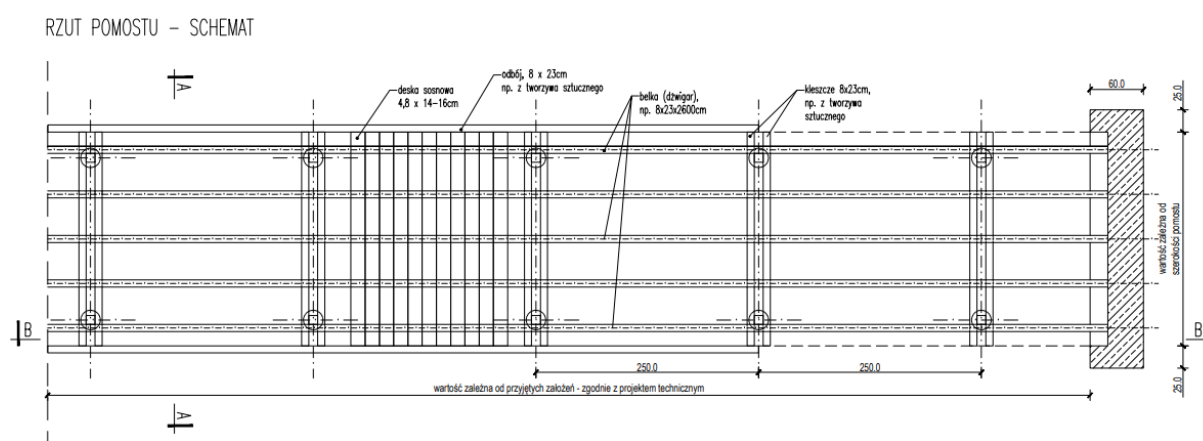
3. Wykonalność techniczno-technologiczna

3.1. Standardy zagospodarowania obiektów infrastruktury żeglarskiej

W zakresie prac Wykonawcy było opracowanie narzędzia wspierającego potencjalnych inwestorów w realizacji zadań inwestycyjnych.

Wykonanie szczegółowych wytycznych w tym dobrych praktyk i zaleceń, związanych z projektowaniem infrastruktury żeglarskiej na terenie województwa pomorskiego pozwala na projektowanie wysokiej jakości elementów wyposażania, urządzeń i obiektów kubaturowych dotyczących części lądowej i wodnej dla projektowanych turystycznych portów i przystani, zgodnie z aktualnym stanem prawnym, w sposób zapewniający bezpieczeństwo i komfort użytkowników, w tym funkcjonalność, układ i ustawienie pomostów, y-boomów, miejsca rezydenckie i gościnne, dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami, wraz z uwzględnieniem kwestii ochrony przyrody i krajobrazu. Dokument został opracowany pod tytułem „Standardy infrastruktury żeglarskiej w województwie pomorskim” w czerwcu 2023.

Rycina 4: Przykładowy element uwzględniony w dokumencie „Standardy infrastruktury żeglarskiej w województwie pomorskim”



Źródło: „Standardy infrastruktury żeglarskiej w województwie pomorskim”

Dokument zawiera praktyczny katalog rozwiązań typowo stosowanych w ramach zagospodarowania infrastruktury żeglarskiej (np. pomosty, slipy, elementy małej architektury). Istotna jest aktualizacja proponowanych parametrów elementów infrastruktury (np. pomostów), dokonana w ślad za zmieniającymi się uwarunkowaniami, w tym zwiększaniem się średniej długości jednostek operujących po szlakach i akwenach województwa pomorskiego. Zastosowanie rozwiązań z wytycznych pozwoli zachować równocześnie spójność (wizualną, funkcjonalną) infrastruktury żeglarskiej w regionie.

Rozwiązania prezentowane w wytycznych stanowiły bazę dla projektów zagospodarowania lokalizacji analizowanych w ramach niniejszej Analizy wykonalności.

Niniejsze wytyczne stanowią dokument odrębny od przedmiotowej Analizy wykonalności.

3.2. Wariantowanie zakresu Przedsięwzięcia

W przypadku przedsięwzięcia strategicznego pn. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego” jako priorytetowe inwestycje przewidziane do realizacji na lata 2021 – 2027, wskazano zamierzenia dotyczące kontynuacji dotychczas realizowanych i etapowanych zadań oraz związane z rozbudową bazy żeglarskiej. Przedmiotowe podejście wynika z potrzeb inwestycyjnych i ukierunkowania celów przedsięwzięcia na potrzeby rozwoju infrastruktury żeglarskiej nie tylko w obszarze Pętli Żuławskiej, ale też na pozostałych akwenach tj. Zatoce Gdańskiej, Puckiej, Zalewie Wiślanym i wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku. Stąd nie brano pod uwagę np. zadań dot. infrastruktury pasażerskiej czy obiektów mostowych.

Jak przedstawiono we Wprowadzeniu do niniejszej Analizy Wykonalności na początku pracy nad opracowaniem przeprowadzona została preselekcja zadań wynikających z dokumentu pn. Diagnoza stanu i koncepcja rozwoju turystyki wodnej w województwie pomorskim 2030 oraz zadań zgłoszonych dodatkowo zgodnie z pkt 5.5) Opisu Przedmiotu Zamówienia, która stanowiła wariantowe określenie preferowanych miejsc lokalizacji infrastruktury turystyki wodnej.

Zgłoszone zadania po uzyskaniu ze strony inwestorów potwierdzenia chęci ich realizacji zostały poddane selekcji merytorycznej z uwzględnieniem uwarunkowań nawigacyjnych, hydrologicznych, środowiskowych, własnościowych, ekonomiczno-społecznych oraz planistycznych. Oceny jakościowej dokonano na podstawie dostępnych informacji oraz merytorycznej wiedzy zespołu Wykonawcy.

Do kolejnego etapu prac nad Analizą Wykonalności zakwalifikowano 37 zadań, dla których to przeprowadzono wizję lokalną i opracowano Karty Zadań. Stanowią one załączniki do niniejszej Analizy Wykonalności i przedstawiają m.in zakresy poszczególnych inwestycji, które zostały opracowane na podstawie pierwotnych kart zadań pochodzących z Diagnozy stanu i koncepcji rozwoju turystyki wodnej w województwie pomorskim 2030, przeprowadzonych wizjach lokalnych oraz opinii ekspertów. Podczas prac nad niniejszymi zakresami zidentyfikowano dla poszczególnych zadań różne warianty realizacji inwestycji. Dotyczyły one preferowanych miejsc lokalizacji infrastruktury turystyki wodnej, technologii wykonywania poszczególnych założeń inwestycyjnych czy też uwzględnienia lub rezygnacji poszczególnych pozycji w zakresie zadania. Rozważane na etapie prac projektowych warianty realizacji poszczególnych zadań przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 7: Zidentyfikowane warianty realizacji zadań

Numer karty	Nazwa zadania	Typ obiektu	Wariant rekomendowany ¹⁰	Wariant alternatywny	Uzasadnienie wyboru
Z_01	Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II	Port Jachtowy	Nieuwzględnienie w zakresie zadania zakupu stałego lub mobilnego urządzenia do odbioru ścieków i substancji zaolejonych. Uwzględnienie w zakresie zadania budynku socjalno-magazynowego oraz zastąpienia istniejących pomostów pomostami pływającymi pełnobetonowymi i montażu standardowych Y-bomów	Uwzględnienie w zakresie zadania zakupu stałego lub mobilnego urządzenia do odbioru ścieków i substancji zaolejonych. Nie uwzględnienie w zakresie zadania budynku socjalno-magazynowego oraz zastąpienia istniejących pomostów pomostami pływającymi pełnobetonowymi i montażu standardowych Y-bomów	Inwestor nie widzi konieczności zakupu/montażu takiego urządzenia ze względu na istnienie takiego punktu w przystani bezpośrednio sąsiadującej z AKM Inwestor na etapie opracowania Karty Zadania zadeklarował chęć realizacji pełnego zakresu, ale z uwagi na skalę planowanych prac i ich kosztów możliwe jest etapowanie niniejszej inwestycji i rezygnacja z zakresu wskazanego w wariantcie rekomendowanym.
Z_02	Rozbudowa przystani żeglarskiej Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	Przystań jachtowa (żeglarska)	Brak uwzględnienia w zakresie prac inwestycyjnych remontu drogi.	Uwzględnienie w zakresie prac inwestycyjnych remontu drogi.	Inwestor podjął decyzję o nieuwzględnieniu w zakresie prac inwestycyjnych remontu drogi.
Z_03	Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II	Port Jachtowy	Uwzględnienie w zakresie prac inwestycyjnych zakupu pompy mobilnej do odbioru ścieków gospodarczo-bytowych z jednostek oraz budowę szczelnego zbiornika na zrzut olei czy możliwość zdania	Nie uwzględnienie w zakresie prac inwestycyjnych podanych zadań. Uwzględnienie w zakresie zadania rozbudowy nabrzeża E od strony Wisły Śmiałej o długości ok. 135 m	Opcjonalny zakres prac inwestycyjnych wynika z faktu, iż aktualnie Gdański Ośrodek Sportu przygotowuje wniosek aplikacyjny do projektu w ramach programu INTERREG Południowy Bałtyk. Projekt ten skupiać się będzie na zrównoważonym gospodarowaniu zasobami wodnymi w przystaniach jachtowych, a więc

¹⁰ W niniejszej tabeli nie przedstawiono całego zakresu inwestycyjnego planowanego do zrealizowania w ramach poszczególnych zadań. Przedstawiono jedynie poszczególne zagadnienia, dla których zidentyfikowano różne możliwe warianty ich realizacji.

			<p>zawartości toalet chemicznych z jednostek.</p> <p>Uwzględnienie w zakresie zadania rozbudowy nabrzeża E od strony Wisły Śmiałej o długości ok. 270 m</p>		<p>wspomniane powyżej (w dwóch ostatnich podpunktach) rozwiązania są również jego częścią. Niniejszy wniosek został złożony w listopadzie 2023 roku, natomiast decyzja o potencjalnym przyznaniu dofinansowania powinna zapaść w marcu lub kwietniu 2024.</p> <p>W przypadku otrzymania niniejszego dofinansowania wskazany zakres zostałby usunięty z przedmiotowego projektu.</p> <p>Inwestor na etapie opracowania Karty Zadania zadeklarował chęć realizacji rozbudowy nabrzeża E od strony Wisły Śmiałej o długości ok. 270 m, ale z uwagi na skalę planowanych prac i ich kosztów możliwe jest etapowanie niniejszej inwestycji i zmniejszenia o połowę planowanej długości rozbudowanego nabrzeża.</p>
Z_04	Modernizacja przystani GKM LOK w Gdańsku	Przystań jachtowa (żeglarska)	<p>Budowa zaplecza socjalnego modułowego: sanitariaty, prysznic i kuchnia dla żeglarzy – obok obecnego miejsca zaplecza letniego.</p>	<p>Budowa zaplecza socjalnego modułowego: sanitariaty, prysznic i kuchnia dla żeglarzy - w miejscu istniejącego budynku zlokalizowanego przy samym nabrzeżu od strony przystani Tamka.</p>	<p>Zrezygnowano z alternatywnej lokalizacji ze względu na planowany remont nabrzeża i potencjalną konieczność rozbiórki istniejącego obiektu.</p>
Z_05	Rozbudowa Przystani Cesarskiej w Gdańsku	Przystań jachtowa (żeglarska)	<p>Podłączenie klubu do sieci lub wykonanie przenośnego mobilnego modułu do odbioru ścieków.</p>	<p>Brak podłączenia klubu do sieci i niewykonanie mobilnego modułu do odbioru ścieków.</p>	<p>Inwestor podjął decyzję o braku podłączenia klubu do sieci i braku uwzględnienia w zakresie zadania mobilnego modułu do odbioru ścieków.</p>
Z_06	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy moło w Sopocie	Przystań jachtowa (żeglarska)	<p>Nieuwzględnienie w zakresie prac inwestycyjnych zwiększenia zakresu monitoringu, zakupu systemu</p>	<p>Uwzględnienie w zakresie prac inwestycyjnych zwiększenia zakresu monitoringu, zakupu systemu szybkiego ostrzegania,</p>	<p>Nieuwzględnienie wskazanego zakresu zadania jest decyzją Inwestora i wynika z faktu oszczędności kosztów.</p>

			szybkiego ostrzeżenia, oznakowania dla turysty wodnego w tym osób ze szczególnymi potrzebami, budowa pawilonu socjalno-sanitarnego oraz zakup dźwigu dla osób ze szczególnymi potrzebami ułatwiający przetransportowanie na łódź.	oznakowania dla turysty wodnego w tym osób ze szczególnymi potrzebami, budowa pawilonu socjalno-sanitarnego oraz zakup dźwigu dla osób ze szczególnymi potrzebami ułatwiający przetransportowanie na łódź.	
Z_07	Modernizacja przystani jachtowej „Marina Gdynia”	Przystań jachtowa (żeglarska)	Uwzględnienie w zakresie zadania budowy budynku bosmanatu z zapleczem socjalnym dla klientów maryny wraz z przygotowaniem terenu	Nie uwzględnienie w zakresie zadania budowy budynku bosmanatu z zapleczem socjalnym dla klientów maryny wraz z przygotowaniem terenu	Inwestor na etapie opracowania Karty Zadania zadeklarował chęć realizacji pełnego zakresu, ale z uwagi na skalę planowanych prac i ich kosztów możliwe jest etapowanie niniejszej inwestycji i rezygnacja z zakresu wskazanego w wariantcie rekomendowanym.-
Z_08	Rozbudowa maryny z zapleczem socjalnym dla żeglarzy w Porcie Morskim Hel	Przystań jachtowa (żeglarska)	Montaż pomostu pływającego o długości 24m, z pokładem drewnianym lub kompozytowym, których konstrukcję stanowią będą standardowe moduły siatkobetonowe na pływakach styropianowych o długości 12,0m i szerokości 2,4m.	Zakres inwestycyjny w zakresie pomostów wynikający z pierwotnej karty zadania: cztery nowe pomosty pływające typu ciężkiego wybudowane przy Nabrzeżu Wyładunkowym (nazwa historyczna) dla około 60 jednostek.	Pierwotny zakres dotyczący pomostów został odrzucony z uwagi na procedowany obecnie plan zagospodarowania przestrzennego i zgłaszane uwagi do niniejszego procesu.
Z_09	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Porcie Morskim w Jastarni - etap II	Port Jachtowy	-	-	-
Z_10	Budowa przystani jachtowej w Kuźnicy	Przystań jachtowa (żeglarska)	-	-	-
Z_11	Rozbudowa Przystani Żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie	Port jachtowy (żeglarski)	Uwzględnienie w zakresie zadania remontu nabrzeża	Nieuwzględnienie w zakresie zadania remontu nabrzeża	Inwestor na etapie opracowania Karty Zadania zadeklarował chęć realizacji pełnego zakresu, ale z uwagi na skalę

			Jachtowego, Mola Duńskiego i Pirsu Rybackiego nr 1	Jachtowego, Mola Duńskiego i Pirsu Rybackiego nr 1	planowanych prac i ich kosztów możliwe jest etapowanie niniejszej inwestycji i rezygnacja z zakresu wskazanego w wariantie rekomendowanym.
Z_12	Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II	Port jachtowy (żeglarski)	Uwzględnienie w zakresie zadania budowy placu do zimowania jednostek oraz placu publicznego	Nieuwzględnienie w zakresie zadania budowy placu do zimowania jednostek oraz placu publicznego	Inwestor na etapie opracowania Karty Zadania zadeklarował chęć realizacji pełnego zakresu, ale z uwagi na skalę planowanych prac i ich kosztów możliwe jest etapowanie niniejszej inwestycji i rezygnacja z zakresu wskazanego w wariantie rekomendowanym.
Z_13	Rozbudowa przystani w Białej Górze	Przystań jachtowa (żeglarska)	Budowa pomostów pływających o konstrukcji kompozytowej na siatkobetonowych pływakach dla około 24 nowych miejsc cumowniczych.	Wybudowanie pomostu stałego i cumowanie longside dla około 10 jednostek.	Inwestor podjął decyzję o realizacji wariantu zadania, który zakłada utworzenie większej liczby miejsc postojowych.
Z_14	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Biała Góra	Miejsca, pomosty cumownicze	<p>Lokalizacja: pomostów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Od strony Wisły „górną wodą” – ustawienie pomostu cumowniczego po zachodniej stronie śluzy przy prawym brzegu rzeki • Na Nogacie „dolną wodą” – pomost cumowniczy na przedłużeniu zachodniej kierownicy śluzy bez możliwości wyjścia na teren śluzy. 	<p>Lokalizacja: pomostów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Od strony Wisły „górną wodą” – ustawienie pomostu cumowniczego po zachodniej stronie śluzy przy lewym brzegu rzeki • Na Nogacie „dolną wodą” – pomost cumowniczy przy dalbach od strony przystani Biała Góra z uwzględnieniem możliwości wyjścia na teren śluzy 	Decyzję o wyborze rekomendowanej lokalizacji pomostów podjął zespół projektowy po dyskusji z ekspertami oraz zaczerpnięciu opinii użytkowników obiektu
Z_15	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Szonowo	Miejsca, pomosty cumownicze	-	-	-

Z_16	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Rakowiec	Miejsca, pomosty cumownicze	-	-	-
Z_17	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Michałowo	Miejsca, pomosty cumownicze	-	-	-
Z_18	Budowa mariny jachtowej w Porcie Morskim w Ustce	Przystań pasażersko-jachtowa (pasażersko-żeglarska)	Wykonanie falochronu osłonowego w ramach przedmiotowej inwestycji.	Nieuwzględnienie w zakresie zadania wykonania falochronu osłonowego.	W opinii ekspertów dla niniejszego zadania niezbędne jest wykonanie falochronu osłonowego.
Z_19	Przebudowa infrastruktury portu jachtowego w Łebie	Port jachtowy (żeglarski)	-	-	-
Z_20	Budowa zaplecza socjalno-sanitarnego na przystani w Krynicy Morskiej – Piaski	Przystań jachtowa (żeglarska)	Budowa kontenera sanitarnego samoobsługowego na istniejącym podejście betonowym.	Posadowienie budynku socjalno-sanitarnego w jednej z dwóch lokalizacji dopuszczalnej w ramach zapisów planu przestrzennego, tj. po lewej lub prawej stronie basenu.	Inwestor podjął decyzję o budowie kontenera sanitarnego samoobsługowego na istniejącym podejście betonowym z uwagi na fakt, iż niniejsze rozwiązanie jest mniej kosztochłonne i do niniejszej lokalizacji doprowadzone są media.
Z_21	Przystań żeglarska w awanporcie Przekopu Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej	Przystań jachtowa (żeglarska)	Wystawienie prostopadłe do nabrzeża zachodniego pomostu z pontonów falochronowych dł. ok. 50,0m.	Budowa prostopadłe do nabrzeża zachodniego osłonowego falochronu o dł. ok. 50,0m z pochłaniaczem falowania od strony północnej.	W opinii ekspertów dla niniejszego zadania zasadne jest wystawienie prostopadłe do nabrzeża zachodniego pomostu z pontonów falochronowych dł. ok. 50,0m..
Z_22	Rozbudowa przystani jachtowej w Kątach Rybackich	Przystań jachtowa (żeglarska)	Wykonanie nowego basenu portowego na 30 miejsc cumowniczych w miejscu obecnie terenów lądowych na wprost bosmanatu i sanitariatów.	Wybudowanie 25 metrowego pirsu na przedłużeniu nabrzeża południowego (na wprost istniejących pomostów z miejscami dla jednostek jachtowych) wraz z jego wyposażeniem w komorę tłumienia falowania	Wariant dotyczący nowego basenu/pirsu na południe od istniejącej przystani został odrzucony z uwagi na wykluczające go zapisy Studium uwarunkowań przestrzennych Wariant alternatywny dotyczący wybudowania 25-metrowego pirsu został odrzucony ze względu na znaczące nakłady

				Lub Wykonanie nowego basenu/ pirsu na południe od istniejącej przystani od strony Zalewu Wiślanego (obecne trzciniowiska).	inwestycyjne i mniejszą liczbę nowych miejsc cumowniczych.
Z_23	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Kanałowej w Sztutowie	Przystań jachtowa (żeglarska)	-	-	-
Z_24	Budowa przystani żeglarskiej w Rybince	Przystań jachtowa (żeglarska)	-	-	-
Z_25	Przebudowa i rozbudowa przystani żeglarskiej w Ostonce	Przystań jachtowa (żeglarska)	Budowa pomostów bez y- boomów i cumowanie jednostek longside.	Uwzględnienie w zakresie zadania y-boomów.	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku podczas konsultacji zakresu niniejszego zadania zwrócił uwagę na fakt, iż w analizowanym miejscu droga wodna musi mieć minimum 30 metrów szerokości i wątpliwe byłoby uzyskanie zgody na zakres zadania, który będzie wchodził w głąb rzeki i spowoduje, iż nie zostanie zachowana 30- metrowa szerokość toru wodnego.
Z_26	Budowa miejsc cumowniczych przy ul. Podmiejskiej w Nowym Dworze Gdańskim	Miejsca, pomosty cumownicze	-	-	-
Z_27	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Bałtyckiej w Nowym Dworze Gdańskim	Miejsca, pomosty cumownicze	Nieuwzględnienie w zakresie zadania budowy slipu na terenie szkoły przy ul. 3 Maja wraz z wykonaniem 2 miejsc do zimowania.	Budowa slipu na terenie szkoły przy ul. 3 Maja wraz z wykonaniem 2 miejsc do zimowania.	W opinii ekspertów z uwagi na kwestie techniczne nie jest zasadne zlokalizowanie pochylni we wskazanym miejscu (problemy z dojazdem, bardzo wąska rzeka - zlokalizowanie tam slipu wpływałoby na utrudnienia w nawigacji oraz zbyt płaski teren – brak wymaganych różnic wysokości do wykonania pochylni).

Z_28	Budowa przystani żeglarskiej w Ząbrowie	Przystań jachtowa (żeglarska)	Niewyposażenie pomostów w postumenty umożliwiające pobór energii.	Wypożyczenie pomostów w postumenty umożliwiające pobór energii elektrycznej, płatne za pomocą karty lub automatu wrzutowego na monety.	Inwestor podjął decyzję o niewyposażeniu pomostu w postumenty umożliwiające pobór energii.
Z_30	Rozbudowa przystani żeglarskiej Chorążówka	Przystań jachtowa (żeglarska)	-	-	-
Z_31	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku – etap III	Przystań jachtowa (żeglarska)	Uwzględnienie w zakresie zadania budowy platformy widokowej przy falochronie oraz budowy pirsu stałego. Dodatkowo budowa falochronu z dojściem do lądu zamiast falochronu osłonowego wyspowego	Nieuwzględnienie w zakresie zadania budowy platformy widokowej przy falochronie oraz budowy pirsu stałego. Dodatkowo, budowa czołowego falochronu osłonowego wyspowego zamiast falochronu z dojściem do lądu-	Inwestor na etapie opracowania Karty Zadania zadeklarował chęć realizacji pełnego zakresu, ale z uwagi na skalę planowanych prac i ich kosztów możliwe jest etapowanie niniejszej inwestycji i rezygnacja z zakresu wskazanego w wariantie rekomendowanym oraz zamiana falochronu osłonowego wyspowego zamiast falochronu z dojściem do lądu
Z_32	Rozbudowa stacji wodnej w Wiślince – etap II	Przystań jachtowa (żeglarska)	-	-	-
Z_33	Budowa pomostu cumowniczego przy moście w Sobieszewie	Miejsca, pomosty cumownicze	-	-	-
Z_35	Rozbudowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku – Etap III	Przystań jachtowa (żeglarska)	-	-	-
Z_36	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy plaży miejskiej w Malborku	Przystań jachtowa (żeglarska)	-	-	-
Z_37	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Mechelinkach	Przystań jachtowa (żeglarska)	Nieuwzględnienie w zakresie zadania budowy wielofunkcyjnego dwukondygnacyjnego budynku o powierzchni ok 600	Uwzględnienie w zakresie zadania budowy wielofunkcyjnego dwukondygnacyjnego budynku o powierzchni ok 600 m ² oraz	Inwestor doprecyzował po wizji lokalnej, iż przedmiotowe zadanie ma koncentrować się głównie na części wodnej i z uwagi na planowane koszty zrezygnował z uwzględnienia w zakresie zadania budowy

			m ² oraz hangaru łodziowego o powierzchni ok. 200 m ² , placu łodziowego oraz punktu obsługi kamperów.	hangaru łodziowego o powierzchni ok. 200 m ² , placu łodziowego oraz punktu obsługi kamperów	wielofunkcyjnego budynku, hangaru łodziowego, placu łodziowego oraz punktu obsługi kamperów
Z_38	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Gdańska Głowa	Miejsca, pomosty cumownicze	-	-	-
Z_39	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Drewnicy	Przystań jachtowa (żeglarska)	Przesunięcie linii brzegowej w głąb lądu w celu zminimalizowania ryzyka kolizji z jednostkami pływającymi pobliskim torem wodnym Brak uwzględnienia w zakresie prac inwestycyjnych pozycji montaż rampy i podnośnika dla osób ze szczególnymi potrzebami.	Nie uwzględnienie przesunięcia linii brzegowej w głąb lądu Uwzględnienie w zakresie prac inwestycyjnych pozycji montaż rampy i podnośnika dla osób ze szczególnymi potrzebami..	Inwestor podjął decyzję o rezygnacji z uwzględnienia w zakresie montażu rampy i podnośnika dla osób ze szczególnymi potrzebami. Przesunięcie linii brzegowej w głąb lądu okazało się konieczne z uwagi na ryzyko wystąpienia kolizji z jednostkami pływającymi pobliskim torem wodnym

Źródło: opracowanie własne

3.3. Założenia analizy wielokryterialnej

3.3.1. Zgodność z kryteriami horyzontalnymi.

Zarówno poszczególne zadania, jak i Przedsięwzięcie strategiczne w całości, powinno spełniać kryteria horyzontalne stosowane w programach oferujących dofinansowanie UE. Instytucja Zarządzająca FEP planuje organizację naboru wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć wzmacniających potencjał turystyczny województwa w perspektywie 2021-2027, w ramach Działania FEPM 06.11 Infrastruktura turystyki, dla którego nie opracowano jeszcze szczegółowych wytycznych. Mimo to, bazując na obecnych dokumentach programu Fundusze dla Pomorza 2021-2027 oraz przede wszystkim na doświadczeniach poprzedniego okresu programowania (w którym zgodność wnioskowanych zadań z kryteriami horyzontalnymi była warunkiem koniecznym dla uzyskania dofinansowania), dokonano przeglądu, czy i w jakim zakresie zadania i Przedsięwzięcie strategiczne w całości jest zgodne z kryteriami horyzontalnymi.

Analizy dokonano z uwzględnieniem zasady „nie czyń poważnych szkód” (DNSH), zrównoważonego oddziaływania na środowisko, potrzeby rozwoju cyfrowego, dostępności dla osób ze specjalnymi potrzebami, stabilności i efektywności finansowej oraz odporności na kryzys, równości mężczyzn i kobiet w tym uwzględniania aspektu płci oraz zapobiegania wszelkiej dyskryminacji.

Przestrzeganie zasady DNSH

Cele funduszy unijnych są realizowane zgodnie z potrzebą wspierania zrównoważonego rozwoju, określoną w art. 11 TFUE oraz z uwzględnieniem celów ONZ dotyczących zrównoważonego rozwoju, a także porozumienia paryskiego i zasady „nie czyń znaczącej szkody” (art. 9 ust. 4 rozporządzenia w sprawie wspólnych przepisów na lata 2021-2027).

Zgodność z zasadą „nie czyń znaczącej szkody” (zasadą DNSH) oceniana jest w odniesieniu do następujących sześciu celów środowiskowych, wynikających z art. 9 ww. rozporządzenia:

- łagodzenie zmian klimatu,
- adaptacja do zmian klimatu,
- odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich,
- gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling,
- zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi,
- ochrona i odtwarzanie bioróżnorodności i ekosystemów.

W ogólnym podejściu, jeśli dany rodzaj działania (wiązka projektów/obszar interwencji/typ projektów), na etapie oceny DNSH programu został uznany za zgodny z zasadą DNSH, oznacza to, że przedsięwzięcie realizowane w jego ramach również można uznać za zgodne z zasadą

DNSH. Przy czym rolą Instytucji Zarządzającej jest opracowanie odpowiednich kryteriów wyboru projektów tak, aby zapewnić ich zgodność z zasadą DNSH¹¹.

W art. 17 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 (Dz. U. UE. L. z 2020 r. Nr 198, str. 13 z późn. zm.).(tzw. rozporządzenia w sprawie taksonomii) dla każdego ze zdefiniowanych w art. 9 tego rozporządzenia celów środowiskowych wskazano sytuacje, w których dana działalność gospodarcza uznawana jest za działalność powodującą znaczne szkody; zatem:

Tabela 8: Działalności wyrządzające znaczne szkody

Cel środowiskowy	Działalność wyrządzająca znaczne szkody
łagodzenie zmian klimatu	prowadzi do znaczących emisji gazów cieplarnianych
adaptacja do zmian klimatu	prowadzi do nasilenia niekorzystnych skutków obecnych i oczekiwanych, przyszłych warunków klimatycznych, wywieranych na tę działalność lub na ludzi, przyrodę lub aktywa
odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich	szkodzi dobremu stanowi lub dobremu potencjałowi ekologicznemu jednolitych części wód, w tym wód powierzchniowych i wód podziemnych; lub dobremu stanowi środowiska wód morskich
gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling	prowadzi do znaczącego braku efektywności w wykorzystywaniu materiałów lub w bezpośrednim lub pośrednim wykorzystywaniu zasobów naturalnych, lub do znacznego zwiększenia wytwarzania, spalania lub unieszkodliwiania odpadów, lub jeżeli długoterwałe składowanie odpadów może wyrządzać znaczne i długoterminowe szkody dla środowiska
zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi	prowadzi do znaczącego wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub ziemi
ochrona i odtwarzanie bioróżnorodności i ekosystemów	w znacznym stopniu szkodzi dobremu stanowi i odporności ekosystemów lub jest szkodliwa dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii

Źródło: Opracowanie własne

¹¹Zgodność przedsięwzięć finansowanych ze środków Unii Europejskiej, w tym realizowanych w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, z zasadą „nie czyni znaczącej szkody” - zasadą DNSH. Podręcznik beneficjenta.

Ocena zgodności z celami środowiskowymi polega zatem na wykazaniu, że realizacja przedsięwzięcia (projektu) nie łączy się z wykonywaniem działalności powodującej znaczącą szkodę.

W dokumencie „Analiza spełniania zasady DNSH dla projektu programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027” stanowiącym załącznik do uchwały nr 1039/398/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 25 października 2022 r., wskazano, iż w przypadku Priorytetu 6., Celu szczegółowego (vi) – typu działania: Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych

- działanie nie będzie powodować poważnych szkód dla żadnego z celów środowiskowych;
- celem działania jest przede wszystkim wzmacnianie roli zrównoważonej turystyki poprzez wsparcie infrastrukturalne, które będzie sprzyjać aktywizacji i integracji lokalnych społeczności; W zakresie rozwoju infrastruktury szlaków turystyki aktywnej realizowane będą m. in. projekty turystyki żeglarskiej i morskiej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego, w tym: budowa i przebudowa pomostów, portów i przystani żeglarskich, poprawa dostępności do portów i przystani żeglarskich, oznakowanie, poprawa bezpieczeństwa, zakup wyposażenia i sprzętu dla edukacji żeglarskiej oraz utworzenie systemu zarządzania marinami,
- ewentualne negatywne oddziaływania, polegające na zwiększonej emisji gazów cieplarnianych, mogą powstawać na etapie rozwoju i użytkowania infrastruktury turystyki. Emisje mogą pochodzić z pracy maszyn, urządzeń i transportu, jednak większość z nich powinna ustąpić wraz z zakończeniem prac budowlanych, a skala ich oddziaływań ograniczyć do zasięgu lokalnego. Emisje mogą wiązać się również z rozwojem oferty między innymi turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej, Morza Bałtyckiego i polegać na zwiększonym ruchu jednostek pływających wyposażonych w silniki o napędzie spalinowym. Skala ich oddziaływań powinna być jednak niewielka w ujęciu regionalnym. Na etapie funkcjonowania wspartej infrastruktury umiarkowane emisje gazów cieplarnianych będą związane przede wszystkim z grzaniem lub chłodzeniem obiektów;
- zaplanowano między innymi rozwój infrastruktury szlaków turystycznych (w tym pomostów, miejsc postojowych, oznakowań), które skanalizują ruch turystyczny, ograniczą antropopresję oraz przyczynią się do osiągnięcia dobrego stanu jednolitych części wód, w tym powierzchniowych i podziemnych oraz wód morskich. Z kolei z rozwojem turystyki wodnej może wiązać się doposażenie portów i przystani żeglarskich w urządzenia odbioru nieczystości z jednostek pływających;
- zagospodarowanie wszelkiego rodzaju odpadów pochodzących z realizacji i użytkowania infrastruktury turystyki będzie odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i posiadanymi pozwoleniami. Powstające odpady będą zagospodarowywane z poszanowaniem hierarchii sposobów postępowania z

odpadami, w szczególności z potrzebą, na tyle na ile jest to możliwe, zapobiegania powstawaniu odpadów. Należy też dążyć do tego, by możliwie jak największa ilość odpadów poddawana była późniejszemu recyklingowi i innym procesom odzysku, a także ponownemu wykorzystaniu;

- w przypadku rozwoju oferty turystycznej należy dążyć do maksymalizacji ochrony istniejącej roślinności (zwłaszcza wysokiej) oraz w miarę możliwości do wprowadzania nowych nasadzeń. W razie wycinki drzew lub krzewów czynności te, jeżeli będzie to wymagane prawem, będą przeprowadzane po uzyskaniu stosownych zgód, przy czym ewentualna wycinka musi być uzasadniona i racjonalna, to jest prowadzona tylko w zakresie niezbędnym do realizacji przedsięwzięcia. Niezależnie od przepisów prawa, prace projektowe powinny w miarę możliwości zostać poprzedzone rozeznaniem zasobów przyrodniczych lub ich inwentaryzacją.

Jako działania zgodne z zasadą DNSH zaplanowano m.in.:

- modernizację oświetlenia, budowę nowych obiektów sanitarnych, wymianę zbiorników na ścieki bytowe, budowę punktów zlewnych do opróżniania przenośnych toalet;
- remonty i modernizację infrastruktury, budowę falochronów i pirsów. Budowę wiat dla żeglarzy, montaż oświetlenia i doprowadzenie wody oraz prądu do pomostów;
- zapewnienie przez Wykonawcę prac budowlanych stosowania nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu, dbałość o jego właściwą i ekonomiczną eksploatację;
- przechowywanie paliw i smarów w szczelnych zbiornikach w wydzielonych, uszczelnionych miejscach;
- wyposażenie terenu budowy w urządzenia sanitarne dla pracowników, ze szczelnymi pojemnikami do gromadzenia nieczystości płynnych o charakterze bytowym;
- zabezpieczenie miejsc wyznaczonych do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn budowlanych w obrębie placu budowy, poprzez wyłożenie terenu materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia budowy;
- gromadzenie odpadów w trakcie budowy w szczelnych pojemnikach umożliwiających ich segregację, a ewentualne elementy możliwe do ponownego wykorzystania będą składowane przez inwestora lub sprzedane. Zgromadzone odpady będą odbierane przez podmioty posiadające decyzje o pozwoleniu na transport odpadów i zostaną poddane procesom unieszkodliwiania zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami;
- na etapie operacyjnym przedsięwzięcia będą stosowane podobne rozwiązania jak na etapie inwestycyjnym ze zwróceniem szczególnej uwagi na ich selektywną zbiórkę;
- nie przewiduje się wystąpienia zanieczyszczeń powietrza na etapie operacyjnym inwestycji. Przed zanieczyszczeniami gleby i wody zabezpieczą będą szczelne sieci kanalizacji sanitarnej, zbiorniki na ścieki bytowe i punkty zlewnie toalet przenośnych;
- planuje się nasadzenia zastępcze, ograniczenie terenów utwardzonych.

Zasada zrównoważonego oddziaływania na środowisko

Projekt przewiduje również pozytywny wpływ na środowisko, poprzez organizację ruchu żeglarskiego i zmniejszenie antropopresji na środowisko naturalne. Realizacja tego przedsięwzięcia przyczyni się do ochrony dziedzictwa kulturowego i naturalnego, a także umożliwi dostęp do atrakcji turystycznych w regionie.

Projekt zakłada rozwój turystyki wodnej poprzez uzupełnienie infrastruktury łączącej Pętlę Żuławską z portami Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności oferty turystycznej. Bezpieczeństwo żeglugi zostanie poprawione przez modernizację infrastruktury nawigacyjnej zlokalizowanej przy przystaniach.

Realizacja niniejszego przedsięwzięcia związana jest z koniecznością rozwijania istniejących oraz budowania nowych urządzeń infrastruktury turystyki wodnej i wynika również z rosnących wymagań zarówno żeglarzy, jak i innych osób zainteresowanych tematyką turystyki wodnej. Ponadto wiąże się także z potrzebą poprawy komfortu postoju i pobytu żeglarzy oraz koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim osobom zainteresowanym korzystaniem z urządzeń infrastruktury wodnej. Wymagania te wymuszają wyposażenie obiektów infrastruktury żeglarskiej w odpowiednie urządzenia zagospodarowania turystycznego, które z jednej strony zwiększają standard wypoczynku żeglarzy, a z drugiej strony mogą przyczynić się do ochrony walorów turystycznych i przyrodniczych. Dzięki realizacji Przedsięwzięcia osiągnięty może zostać mniejszy wpływ działalności żeglarskiej na środowisko, lepsze zarządzanie odpadami, a w efekcie poprawa czystości akwenów. Efekty te mogą zostać osiągnięte dzięki rozwojowi infrastruktury sanitariatów, zapewnieniu odbioru zanieczyszczeń, ścieków, substancji zaolejonych, wód szarych, zęzowych, czy odpadów stałych oraz ich unieszkodliwiania zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami.

Województwo pomorskie wyróżnia się na tle kraju ponadprzeciętnymi walorami przyrodniczymi. Wynikają one ze znacznego zróżnicowania środowiska i krajobrazu naturalnego oraz z dużego stopnia zachowania naturalności niektórych ekosystemów. Ochrona tych wartości prowadzona jest w ramach ustawowego systemu obszarów chronionych i obejmuje wszystkie przewidziane prawem formy ochrony.

Zakładane rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne oraz rodzaj charakterystyki zagospodarowania terenów w okolicach planowanego przedsięwzięcia w maksymalnym stopniu ograniczają jej wpływ na środowisko. Kierując się jednak zasadą przezorności, w trakcie trwania prac budowlanych, jak i późniejszej eksploatacji inwestycji, przewiduje się następujące środki ochronne i minimalizujące potencjalne wpływy.

W trakcie realizacji całego przedsięwzięcia przewiduje się zużycie określonej ilości surowców mineralnych, materiałów, paliw oraz energii. Wielkość zużycia zależeć będzie od wielu czynników, m.in.: od ilości oraz stanu technicznego sprzętu budowlanego, sposobu wykonywania prac, wykształcenia oraz dyscypliny pracowników (np. wyłączanie urządzeń podczas przerw w pracy).

We wszystkich lokalizacjach przewiduje się oddziaływanie na obszary chronione na etapie inwestycyjnym. Będzie ono jednak krótkotrwałe w porównaniu z etapem operacyjnym i ustąpi w momencie zakończenia robót. Oddziaływanie na środowisko na tym etapie będzie ściśle związane z planowanymi w danej lokalizacji pracami. Planowane do wykonania prace mogą wiązać się z koniecznością wykonania prac w obrębie akwenów, wycinki zieleni, naruszenia istniejących nabrzeży i zmiany ukształtowania terenów.

Etap operacyjny przedsięwzięcia niesie ze sobą trudne do przewidzenia oddziaływanie, ponieważ będzie ono związane głównie z natężeniem ruchu turystycznego, poprawnego utrzymania wykonanej infrastruktury oraz kultury odwiedzających przystanie użytkowników.

Wszelkie planowane w ramach Projektu prace zostaną wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w tym związanymi z ochroną środowiska – m.in. z dochowaniem zasad i procedur określonych w Ustawie 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.).

Zastosowane rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne oraz rodzaj charakterystyki zagospodarowania terenów w okolicach planowanej inwestycji w maksymalnym stopniu ograniczają jej wpływ na środowisko. Kierując się jednak zasadą przezorności, w trakcie trwania prac budowlanych, jak i późniejszej eksploatacji inwestycji, przewiduje się różne środki ochronne i minimalizujące potencjalne wpływy na środowisko, co zostało szczegółowo opisane w rozdziale 5. niniejszej Analizy. Obejmuje to w szczególności działania w zakresie zachowania dbałości o:

- środowisko przyrodnicze;
- środowisko gruntowo-wodne;
- gospodarkę odpadami.

Jeśli chodzi o etap inwestycyjny i aspekty techniczne związane z jego prowadzeniem, to w trakcie realizacji całego przedsięwzięcia przewiduje się zużycie określonej ilości surowców mineralnych, materiałów, paliw oraz energii. Wielkość zużycia zależeć będzie od wielu czynników, m.in.: od ilości oraz stanu technicznego sprzętu budowlanego, sposobu wykonywania prac, wykszolenia oraz dyscypliny pracowników (np. wyłączanie urządzeń podczas przerw w pracy). Oddziaływanie na środowisko na tym etapie będzie ściśle związane z planowanymi w danej lokalizacji pracami i będzie bardzo zróżnicowane w zależności od planowanych do budowy obiektów – uwzględniony w tym zakresie musi zostać aspekt przestrzenny danej lokalizacji. Wszelkie prace należy więc powierzyć zaufanemu wykonawcy oraz kontrolować jego działania w trakcie prowadzenia robót.

Na etapie operacyjnym głównym źródłem oddziaływania na środowisko będą korzystający z infrastruktury turyści. Jej dobre przygotowanie i dobranie odpowiednich wytrzymałych materiałów (pod kątem technicznym i funkcjonalnym) powinno zminimalizować wpływ osób korzystających z przystani na pobliskie tereny zieleni, nie można jednak wykluczyć

negatywnego wpływu i konieczności monitorowania, dokonywania niezbędnych napraw i regularnych prac utrzymaniowych (np. wywożenia śmieci, sprzątnięcia sanitariatów, opróżniania toalet typu TOI TOI, odbiór ścieków, substancji zaolejonych, wód zęzowych itp.).

Stworzenie lepszej infrastruktury i większej liczby miejsc postojowych ograniczy powstawanie „dzikich” przystani i wchodzenie turystów na tereny chronione i cenne przyrodniczo. Oddziaływanie będzie skumulowane w jednym łatwym do kontrolowania miejscu, co w efekcie przynieść może pozytywny wpływ na środowisko.

Potrzeba rozwoju cyfrowego

Założenia Przedsięwzięcia odpowiadają także na potrzebę rozwoju cyfrowego. W kontekście turystyki wodnej, aspekty cyfrowe mogą stanowić istotny element przyciągający uwagę instytucji finansujących. Projekty, które uwzględniają nowoczesne udogodnienia, są bardziej konkurencyjne i przyciągają uwagę inwestorów, a także są zgodne z ideą cyfrowego rozwoju.

W ramach przedsięwzięcia zakłada się cyfrową dostępność informacji związanych z bazą danych dot. zakresu planowanych zadań poprzez udostępnienie lokalizacji na mapach w Internecie np. w ogólnodostępnej bazie Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego (<https://mapy.pbpr.pomorskie.pl/>). Zwiększy to transparentność i ułatwi potencjalnym zainteresowanym osobom dostęp do informacji. Ponadto za pośrednictwem dedykowanych stron internetowych np. <https://petlazulawska.pl/> a także planowanej platformy internetowej dot. innych akwenów są /będą podejmowane działania dot. wzmocnienia marki Pętli Żuławskiej i wykreowania produktu turystycznego z ofertą żeglarską dot. obszaru Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego. W tym celu będą wykorzystywane bazy online dot. infrastruktury żeglarskiej i jej oferty, mapy, przewodniki itp.

Ponadto promocja online poprzez dostęp do zasobów, w tym map i przewodników umożliwi skuteczną promocję atrakcji turystycznych, co może przyciągnąć większą liczbę turystów. Możliwym rozwiązaniem jest również stworzenie przez inwestorów narzędzi, które dałyby możliwość udostępniania informacji przez uprawnionym administratorów lub przez Województwo na podstawie danych przesłanych przez operatorów przystani. Celowe może być także skoordynowanie działań inwestorów w tym zakresie, tak aby osoby zainteresowane miały dostęp do danych dotyczących szlaków i infrastruktury w jednym miejscu, np. na jednej stronie internetowej czy w aplikacji.

Zakłada się także montaż WiFi w części przystani. Przyczyni się to do zapewnienia i poprawy łączności, co jest istotne dla podróżnych. Sprzyja to zarówno komunikacji, jak i korzystaniu z usług online, a także wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i szybkiego reagowania na potencjalne sytuacje problemowe.

Zintegrowana infrastruktura portowa wymaga efektywnej cyfrowej koordynacji. Jednym z celów przedsięwzięcia jest usprawnienie działania infrastruktury żeglarskiej poprzez utworzenie w ramach realizacji poszczególnych zadań systemu zarządzania marinami,

służącego m.in. do poboru opłat, dostępu do usług (np. dokonywanie rezerwacji miejsc postojowych w marinie, korzystanie z zaplecza socjano – sanitarnego (toalety, pralki, suszarki, natryski), uiszczenie opłat za postój jachtu, pobór wody lub prądy, zrzut ścieków, zdalne monitorowanie, dostęp do bramek, pomostów itp.). Użytkownik w tym celu otrzymuje kartę, która nadaje mu dostęp korzystania z udogodnień portu. Sama usługa płatności może być dokonywana za pomocą gotówki, karty płatniczej, czy elektronicznej karty stałego klienta, aplikacji. Rozwiązania cyfrowe umożliwią więc bardziej efektywne zarządzanie ruchem turystycznym, rezerwacjami oraz bezpieczeństwem na wodach. Planowane przedsięwzięcie zaś wpisuje się w te cele i zakłada działania odpowiadające na potrzebę rozwoju cyfrowego.

Zastosowanie powyższych cyfrowych działań przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności turystycznej województwa pomorskiego oraz całego polskiego wybrzeża Bałtyku, jako regionu przyjaznego dla żeglarzy i amatorów sportów wodnych, oferującego zarówno atrakcyjne akweny, jak i wysokiej jakości infrastrukturę turystyczną połączoną z wysokim poziomem usług w sektorze turystyki wodnej.

Dostępność dla osób ze specjalnymi potrzebami

Przedsięwzięcie odpowiadać będzie także na problemy związane z ograniczoną dostępnością infrastruktury brzegowej.

Na terenach objętych zadaniami przewiduje się w miarę możliwości wdrożenie udogodnień dla osób ze specjalnymi potrzebami, co przyczyni się nie tylko do wzrostu popularności żeglarstwa wśród osób ze specjalnymi potrzebami, ale również wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na przystaniach i nabrzeżach.

Możliwym do zastosowania rozwiązaniem jest projektowanie infrastruktury zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania. W tym zakresie proponuje się niwelację wszelkich barier architektonicznych poprzez budowę ramp dla wózków inwalidzkich czy też dziecięcych, zastosowanie powierzchni antypoślizgowych, wyznaczenie miejsc parkingowych o odpowiedniej wielkości – dla osób niepełnosprawnych, starszych czy dla rodzin z dziećmi. Proponuje się także wyznaczenie stref relaksu z ławkami w miejscach zacienionych bądź po wiatami, które mogą stanowić miejsce wypoczynku wszystkich zainteresowanych, ale będą szczególnie cenne dla osób starszych czy kobiet w ciąży.

Szczególnie istotne może być dostosowanie nie tylko infrastruktury, ale także elementów jej wyposażenia do potrzeb grup defaworyzowanych (odpowiednio nisko umiejscowione klaski, uchwyty, umywalki, krany działające na fotokomórkę), jak również zastosowanie ikonografik przeznaczonych dla osób słabowidzących. Przedsięwzięcie ma na celu poprawę stanu infrastruktury żeglarskiej, zwiększenie dostępności do portów i przystani żeglarskich. Zatem w zakresie infrastrukturalnym będzie realizowany w taki sposób, by umożliwić swobodny dostęp i korzystanie z atrakcji turystycznych przez osoby ze specjalnymi potrzebami. Rezultat ten może być osiągnięty w szczególności poprzez zastosowanie zasad uniwersalnego projektowania, a także likwidacji barier architektonicznych w dostępie do obiektów – budowę

ramp dla wózków, odpowiednich dojazdów z parkingów, dostosowanie miejsc parkingowych dla osób o specjalnych potrzebach, zastosowanie antypoślizgowych nawierzchni.

Ponadto dostępność informacji o szlakach i przystaniach na platformach online stanowić może istotne ułatwienie dla osób ze specjalnymi potrzebami. Narzędzia te będą bowiem pomocne w efektywnym planowaniu bezpiecznego wypoczynku przez osoby ze specjalnymi potrzebami.

Zrealizowane w ramach Przedsięwzięcia polepszenie widoczności i ułatwienie rozpoznania infrastruktury żeglarskiej poprzez jej oznakowanie (oznakowanie za pomocą alfabetu Braille'a, montaż planów dotykowych, montaż pętli indukcyjnych), w efekcie przyniesie pozytywny wpływ na zapewnienie dostępności dla osób słabo widzących, niedowidzących oraz słabosłyszących i ułatwi takim osobom korzystanie z efektów Przedsięwzięcia.

Szczególnym aspektem realizacji inwestycji jest wyrównywanie szans osób ze szczególnymi potrzebami w dostępie do wytworzonej infrastruktury. W związku z tym w ramach przedsięwzięcia przewidziano tam, gdzie jest to możliwe zakresy zadań, które będą miały pozytywny wpływ na zwiększenie możliwości aktywnego wypoczynku dla osób ze specjalnymi potrzebami, a także będą pozytywnie oddziaływać na wyrównanie szans w dostępie do pracy przy eksploatacji wytworzonej infrastruktury oraz usług okołoturystycznych, które powstaną jako efekt wzmożonego ruchu turystycznego na tych terenach.

Zapewnienie dostępności dla osób ze specjalnymi potrzebami nie tylko przyczyni się do efektywnej realizacji równościowych zasad, ale także otwiera region na szerszą grupę odbiorców, zwiększając atrakcyjność turystyczną i społeczno-gospodarczą wartość Przedsięwzięcia.

Stabilność i efektywność finansowa oraz odporność na kryzys

Przedsięwzięcie zakłada głównie budowę / rozbudowę obiektów w infrastrukturę turystyczną, co sprzyjać będzie długofalowemu, zrównoważonemu i stabilnemu rozwojowi regionu. Stabilność finansowa wspierana będzie przez projektowanie i wdrażanie działań, które będą korzystne dla społeczności lokalnych na przestrzeni lat.

Przedsięwzięcie pomoże wybudować infrastrukturę, zapewni jej spójność i bezpieczeństwo oraz promocję, natomiast zapewnienie jej dalszego funkcjonowania pozostawać będzie po stronie Beneficjentów (inwestorów). W ramach przygotowań do przedsięwzięcia przeprowadzono jednak analizę wielokryterialną w celu priorytetyzacji zadań oraz analizę środowiskową. Tego rodzaju badania sprzyjają więc takiemu ukształtowaniu przedsięwzięcia, które zapewnią jego spójność, a w efekcie stabilność i efektywność finansową, a także odporność na kryzysy np. związane z rynkiem usług turystycznych (jak np. pandemia COVID, kryzys gospodarczy, migracyjny, konflikty wojenne) czy zmianami klimatu.

Dla każdego analizowanego zadania zespół projektowy we współpracy z ekspertem do spraw turystyki żeglarskiej, ekspertem do spraw hydrotechnicznych i w porozumieniu z inwestorami opracował zakres planowanych do realizacji prac, który odpowiada na potrzeby i oczekiwania

przyszłych użytkowników. Tym samym zmaksymalizowano szansę na późniejsze samofinansowanie się planowanych przystani na etapie fazy eksploatacyjnej (rozszerzenie katalogu usług m.in. gastronomia, szkolenia, noclegi, zimowanie jednostek, naprawa sprzętu, żagli, slipowanie, wodowanie jednostek (travelift, dźwig) magazynowanie, czarterowanie jednostek itp.) oraz zminimalizowano ryzyko, iż w przypadku kryzysów wystąpi konieczność ich likwidacji. Należy również podkreślić, iż w większości przypadków zidentyfikowanymi potencjalnymi inwestorami będą JST, a polskie ustawodawstwo nie przewiduje ogłoszenia upadłości przez jednostki samorządu terytorialnego. Opracowany zakres prac w poszczególnych zadaniach przygotowano również z myślą o optymalizacji kosztów funkcjonowania przystani, co może mieć kluczowe znaczenie w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych.

SWP będzie pełnił funkcję koordynującą i inspirującą działania realizatorów (inwestorów) zadań ujętych w przedsięwzięciu tj. m.in.: JST i ich jednostek organizacyjnych, administracji państwowej i jej jednostek organizacyjnych, przedsiębiorstw, organizacji pozarządowych i społecznych.

W dniu 21 lipca 2021 r. Zarząd Województwa Pomorskiego podjął Uchwałę Nr 755/271/1 w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Strategicznego (dalej jako RPS) w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego, Uzasadnienia oraz Podsumowania do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego. Przedsięwzięcie strategiczne realizowane jest w ramach RPS, o czym szczegółowo mowa w rozdziale 2.1. niniejszej Analizy.

Realizacja celów RPS w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego finansowana będzie z następujących źródeł:

- środki europejskie;
- środki centralne;
- środki samorządowe;
- środki prywatne.

Przedsięwzięcie zakłada więc korzystanie ze zróżnicowanych środków, w tym m.in. z funduszy unijnych, co jest istotne z punktu widzenia dywersyfikacji źródeł finansowania. Działa to stabilizująco i pomaga zminimalizować ryzyko związane z jednym źródłem finansowania.

Ponadto w Kartach Zadań, które stanowią załączniki do niniejszej Analizy Wykonalności, przedstawiono zakresy poszczególnych inwestycji, które zostały opracowane m.in. na podstawie przeprowadzonych wizji lokalnych oraz opinii ekspertów. Podczas prac nad niniejszymi zakresami zidentyfikowano dla poszczególnych zadań różne warianty realizacji inwestycji. Takie podejście do przygotowania przedsięwzięcia zapewnia elastyczność w dostosowywaniu się do zmieniających się warunków i gwarantuje jego efektywną realizację.

W realizacji poszczególnych zadań może wystąpić także zaangażowanie sektora prywatnego, co zwiększyć może efektywność działań. Współpraca z przedsiębiorstwami wspiera stabilność projektu poprzez różnorodność zaangażowanych interesariuszy.

Zamierzenie skupia się na rozwinięciu zróżnicowanej oferty turystycznej, co zwiększa odporność na kryzysy poprzez dostosowywanie się do różnych warunków rynkowych i preferencji turystów.

Usprawnienie działania infrastruktury żeglarskiej poprzez utworzenie systemu zarządzania marinami, w tym poboru opłat i monitorowania działalności zwiększy zdolność do skutecznego reagowania na sytuacje kryzysowe, takie jak nagłe zjawiska pogodowe. Aby zapewnić jego efektywność, system zarządzania oparty może być o porozumienie poszczególnych inwestorów lub wdrożony pod indywidualne potrzeby inwestora np. dokonywanie rezerwacji miejsc postojowych w marinie, korzystanie z zaplecza socjano – sanitarnego, uiszczenie opłat za postój jachtu, pobór wody lub prądu, zrzut ścieków, zdalne monitorowanie, dostęp do bramek, pomostów itp.).

Lepsze zarządzanie przestrzenią portową, zwiększenie efektywności operacyjnej, możliwość oferowania lepszych usług, przełoży się na wyższe przychody i lepszą reputację.

Projekt wpłynie także pozytywnie na rozwój gospodarczy i społeczny regionu, nowe miejsca pracy, zwiększony przepływ turystów oraz możliwości rozwoju lokalnego biznesu. Więcej klientów, możliwości rozwoju nowych ofert turystycznych i usługowych spowoduje zaś wzrost dochodów związanych z żeglarstwem.

Ponadto nastąpi poprawa wizerunku regionu, zwiększenie atrakcyjności turystycznej, wzrost wpływów z turystyki i lepsze zarządzanie środowiskiem. Zwiększone zapotrzebowanie na usługi wpłynie zaś na możliwość realizacji nowych projektów, rozszerzenie dotychczasowej działalności i tworzenie nowych miejsc pracy.

Podsumowując, niniejsze strategiczne przedsięwzięcie nie tylko stawia na rozwój turystyki wodnej, ale także bierze pod uwagę stabilność finansową, efektywność działań oraz odporność na ewentualne kryzysy, co może przyczynić się do jego trwałego sukcesu jak i infrastruktury, która w jego ramach powstała.

Równość mężczyzn i kobiet w tym uwzględnianie aspektu płci oraz zapobieganie wszelkiej dyskryminacji

Cele Przedsięwzięcia a aspekty antydyskryminacyjne

Przedmiotowe przedsięwzięcie ma na celu zbudowanie zintegrowanej infrastruktury portowej i przystani żeglarskich, tworząc spójny i wszechstronny pakiet turystyczny, który będzie uzupełnieniem inwestycji zrealizowanych w ramach poprzednich programów. Cele szczegółowe niniejszego Przedsięwzięcia zostały natomiast wskazane w rozdziale 1.4 Cele przedsięwzięcia.

Założenia przedsięwzięcia są zgodne z przepisami antydyskryminacyjnymi, o których mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz. U. UE. L. z 2021 r. Nr 231, str. 159 z późn. zm; dalej: Rozporządzenie 2021/1060).

Realizacja projektu przedsięwzięcia jest także zgodna z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej z dnia 26 października 2012 r. (KPP) i nie powoduje naruszenia praw wskazanych w KPP. W Projekcie wyeliminowane zostaną jakiegokolwiek ryzyka tzw. niedozwolonej dyskryminacji (dyskryminacji negatywnej) tj. różnicowania dostępu do efektów projektu ze względu na płeć, rasę, kolor skóry, pochodzenie etniczne lub społeczne, cechy genetyczne, język, religię lub przekonania, poglądy polityczne lub wszelkie inne poglądy, przynależność do mniejszości narodowej, majątek, urodzenie, występowanie specjalnych potrzeb, wiek lub orientację seksualną.

Przedsięwzięcie jest więc zgodne z zasadą niedyskryminacji (art. 21 KPP), a także zapewnienia równości kobiet i mężczyzn (art. 23 KPP) na każdym jego etapie – zarówno w fazie inwestycyjnej, jak i podczas eksploatacji. W fazie inwestycyjnej nie przewiduje się jakichkolwiek dyskryminacyjnych barier w dostępie do zatrudnienia, a także w dostępie do procedur przetargowych w celu wyłonienia wykonawców poszczególnych prac. W fazie eksploatacji także zapewniona zostanie równość na wszelkich płaszczyznach, w tym równość kobiet i mężczyzn (np. poprzez odpowiednie przystosowanie sanitariatów do potrzeb obu płci czy zatrudnienia zarówno kobiet jak i mężczyzn m.in. do obsługi i zarządzania marinami, przystaniami), narodowościowym (np. poprzez umieszczanie informacji w popularnych językach obcych), czy ze względu na wiek bądź niepełnosprawność (przystosowanie architektoniczne obiektów dla osób starszych, rodzin z dziećmi, osób poruszających się na wózkach inwalidzkich).

W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się jakichkolwiek barier dostępności ze względu na wyznawaną religię i posiadaną narodowość. Proponuje się umieszczanie wszelkich informacji w popularnych w regionie czy w Polsce językach, tak aby mogli z nich korzystać bez przeszkód także obcokrajowcy i migranci.

Zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 wydanymi przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej (dalej: Wytyczne), zasada równości szans i niedyskryminacji oznacza wdrożenie działań umożliwiających wszystkim osobom sprawiedliwe i pełne uczestnictwo we wszystkich dziedzinach życia, bez względu na ich płeć, rasę, kolor skóry, pochodzenie etniczne lub społeczne, cechy genetyczne, język, religię lub przekonania, poglądy polityczne lub wszelkie

inne poglądy, przynależność do mniejszości narodowej, majątek, urodzenie, występowanie specjalnych potrzeb, wiek lub orientację seksualną.

W toku realizacji przedsięwzięcia nie zostaną podjęte jakiegokolwiek działania dyskryminujące (zarówno w sposób pośredni, jak i bezpośredni), sprzeczne z zasadami, o których mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenia 2021/1060. Zgodnie z brzmieniem tego przepisu państwa członkowskie i Komisja podejmują odpowiednie kroki w celu zapobiegania wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, występowanie specjalnych potrzeb, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów. Realizacja tych zamierzeń będzie miała miejsce na wszystkich etapach realizacji Przedsięwzięcia – zapewniony zostanie równy dostęp do zatrudnienia, zgodnie z przepisami Kodeksu pracy, który zawiera przepisy poświęcone tej tematyce. Wszelkie procedury przetargowe w celu wyłonienia wykonawców prowadzone będą z poszanowaniem równości i zasady niedyskryminacji. W fazie eksploatacji także zapewniona zostanie równość na wszelkich płaszczyznach, poprzez niwelowanie barier dla osób zagrożonych wykluczeniem i grup defaworyzowanych.

Wytworzone produkty przedsięwzięcia będą dostępne dla każdej kategorii odbiorców bez jakiegokolwiek zróżnicowania, zwłaszcza ze względu na jakiegokolwiek kryterium dyskryminujące. Pozwolą na to zaplanowane w poszczególnych zadaniach działania związane z ułatwianiem dostępu do obiektów turystyki wodnej. Działania te będą wykorzystywać rolę turystyki żeglarskiej w budowaniu spójności społecznej, w tym również w wymiarze międzypokoleniowym. Przysłuży się temu zastosowanie rozwiązań mających na celu usunięcie niedostępności dla grup defaworyzowanych – zapewnienie np. odpowiedniej wielkości i ilości miejsc parkingowych dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, dla rodzin z dziećmi czy osób starszych, zapewnienie odpowiednich powierzchni dla dojść do obiektów, a także dostosowanie sanitariatów do potrzeb zarówno wynikających z płci, jak i specjalnych potrzeb (np. lokowanie umywalk, toalet, dozowników na odpowiednich wysokościach).

Aspekt równości kobiet i mężczyzn

Przedsięwzięcie jest także zgodne z zasadą równości szans i niedyskryminacji oraz równości kobiet i mężczyzn, a także wpłynie pozytywnie na praktyczną ich realizację. Równość kobiet i mężczyzn należy rozumieć jako stan, w którym kobietom i mężczyznom przypisuje się taką samą wartość społeczną, równe prawa i obowiązki oraz gdy mają oni równy dostęp do zasobów (środki finansowe, szanse rozwoju).

Na poszczególnych etapach realizacji poszczególnych zadań zakwalifikowanych do przedsięwzięcia (na etapie przygotowania projektu, w trakcie realizacji oraz na etapie eksploatacji) podjęte zostaną odpowiednie kroki w celu zachowania zasady równości oraz zapobiegania wszelkiej dyskryminacji, w tym ze względu na płeć, narodowość, wiek, religię i inne wspomniane już aspekty. Efekty realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, takie jak

aktywizacja gospodarcza, czy rozwój turystyki będą w równym stopniu dotyczyć wszystkich grup.

To wszystko pozwala stwierdzić, że wobec zakładanych równych szans zatrudnienia dla obu płci, mniejszości przy wdrażaniu przedsięwzięcia, jak i późniejszej obsłudze czy też korzystaniu z infrastruktury wytworzonej w wyniku jego realizacji, przedsięwzięcie będzie miało pozytywny wpływ na realizację polityki równości i niedyskryminacji. Z finalnych efektów wdrażanych zadań tj. nowoczesnych portów i przystani żeglarskich h będą mogły korzystać w takim samym stopniu wszystkie grupy społeczne. Projekt zapewni równy dostęp do wytworzonych produktów, a wszystkie udostępniane materiały informacyjne nie będą zawierały elementów mogących wpłynąć na dyskryminację z jakiegokolwiek powodu. Realizacja przedsięwzięcia w równym stopniu zaspokoi potrzeby społeczne.

Powyższa analiza Przedsięwzięcia strategicznego pod kątem wytycznych horyzontalnych pozwala na wniosek o braku występowania przesłanek pozwalających wykazać brak zbieżności Przedsięwzięcia i poszczególnych zadań z kryteriami horyzontalnymi. Dlatego też, spełnienie kryteriów horyzontalnych nie powinno być ujmowane wprost w kryteriach umożliwiających priorytetyzację zadań na listę zadań rekomendowanych i listę zadań rezerwowych.

3.3.2. Kryteria wyboru zadań

W celu dokonania hierarchizacji poszczególnych zadań objętych przedmiotową analizą, której celem jest wybór inwestycji, które w największym stopniu zniwelują zidentyfikowane braki, problemy i potrzeby przedsięwzięcia, poddano je analizie wielokryterialnej. Analizę wielokryterialną przygotowano we współpracy z ekspertami i zespołem projektowym i podczas prac kierowano się takimi zasadami jak transparentność, selektywność czy priorytetowość. Biorąc pod uwagę zidentyfikowane problemy, które przyczyniają się do pogorszenia dostępności szlaków wodnych/akwenów oraz cele Przedsięwzięcia Strategicznego w analizie wielokryterialnej przyjęto następujące kryteria umożliwiające hierarchizację poszczególnych zadań:

Kontynuacja prac inwestycyjnych – kryterium rozumiane jako realizacja prac inwestycyjnych w zadaniach, które były realizowane w ramach projektu „Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I.” lub/i przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”. **Kryterium to otrzymało wagę – 20.** Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – projekt nie zakłada realizacji zadania w lokalizacji, która była uwzględniona w ramach projektu „Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I.” lub/i przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”;
- 2 punkty – projekt zakłada realizację zadania w lokalizacji, która była uwzględniona i przeprowadzono prace inwestycyjne w ramach projektu „Pętla Żuławska - rozwój

turystyki wodnej. Etap I.” lub/i przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”.

Fotografia 7: Weryfikacja kryterium kontynuacji na wizji lokalnej – elementy zrealizowanego pierwszego etapu rozbudowy portu jachtowego Górki Zachodnie w Gdańsku



Źródło: Materiały własne (DS Consulting)

Poprawa poziomu bezpieczeństwa – kryterium rozumiane jako planowana poprawa poziomu bezpieczeństwa żeglugi na śródlądowych i morskich szlakach wodnych. **Kryterium to otrzymało wagę – 15.** Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – planowana inwestycja swoim zakresem nie zakłada poprawy bezpieczeństwa żeglugi w miejscach określonych jako niebezpieczne lub charakteryzujące się średnim poziomem bezpieczeństwa;
- 1 punkt – planowana inwestycja zakłada poprawę poziomu bezpieczeństwa żeglugi w miejscach charakteryzujących się średnim poziomem bezpieczeństwa;
- 2 punkty – planowana inwestycja zakłada poprawę poziomu bezpieczeństwa żeglugi w miejscach określonych jako niebezpieczne dla żeglarzy

Utworzenie nowych miejsc postojowych – kryterium rozumiane jako planowana liczba nowych miejsc cumowniczych, które umożliwią przyjmowanie jednostek o długości powyżej 8 m. **Kryterium to otrzymało wagę – 15.** Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – w ramach realizacji zadania nie dojdzie do zwiększenia liczby miejsc cumowniczych dla jednostek o długości powyżej 8 m;
- 1 punkt – w ramach realizacji zadania powstanie do 20 miejsc cumowniczych dla jednostek o długości powyżej 8 m;
- 2 punkty – w ramach realizacji zadania powstanie powyżej 20 miejsc cumowniczych dla jednostek o długości powyżej 8 m.

Efektywność kosztowa stworzenia nowych miejsc postojowych – kryterium rozumiane jako stosunek planowanych nakładów inwestycyjnych na realizację zadania do planowanej liczby nowych miejsc cumowniczych. **Kryterium to otrzymało wagę – 15.** Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – wnioskodawca nie planuje zwiększenia liczby miejsc cumowniczych lub całkowite koszty projektu w odniesieniu do planowanej liczby nowych miejsc cumowniczych przekroczą kwotę 250 tys. PLN na jedno miejsce cumownicze;
- 1 punkt – całkowite koszty projektu w odniesieniu do planowanej liczby miejsc cumowniczych wahają się w przedziale od 100 tys. PLN do 250 tys. PLN na jedno miejsce cumownicze;
- 2 punkty – całkowite koszty projektu w odniesieniu do planowanej liczby nowych miejsc cumowniczych nie przekraczają kwoty 100 tys. PLN na jedno miejsce cumownicze.

Uwarunkowania nawigacyjne – kryterium rozumiane jako ocena dostępności wodnej do efektów planowanych inwestycji. W niniejszym kryterium brane będzie pod uwagę, czy wystąpią ograniczenia dotyczące poziomu zanurzenia jednostek korzystających z wyników realizacji projektu (dla nowych miejsc cumowniczych brane będzie pod uwagę wystąpienie ograniczeń dla ponad połowy nowopowstałych miejsc). **Kryterium to otrzymało wagę – 10.** Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – w ramach planowanego zadania wystąpią głębokości ograniczające możliwość korzystania z efektów projektu jednostkom o zanurzeniu > 1,0 m;
- 1 punkt – w ramach planowanego zadania wystąpią głębokości ograniczające możliwość korzystania z efektów projektu jednostkom o zanurzeniu > 1,5 m;
- 2 punkty – w ramach planowanego zadania nie wystąpią głębokości ograniczające w zasadniczy sposób wielkość jednostek.

Ryzyko dostępności gruntów – kryterium rozumiane jako zdolność organizacyjna wnioskodawcy do realizacji inwestycji z uwzględnieniem form dysponowania terenem i porozumień z obecnymi właścicielami gruntów (m.in. Wody Polskie czy osoby prywatne).

Kryterium to otrzymało wagę – 5. Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – wnioskodawca nie jest dysponentem całości gruntów (zarówno działek wodnych, jak i lądowych), na których ma być zrealizowany zakres zadania;
- 2 punkty – wnioskodawca jest dysponentem tj. jest właścicielem lub posiada prawo do użytkowania i przeprowadzenia planowanej inwestycji na wszystkich gruntach (zarówno działki wodne, jak i lądowe), na których ma być zrealizowany zakres zadania.

Poprawa warunków socjalno-sanitarnych – kryterium rozumiane jako poprawa zaplecza socjalno-sanitarnego w zakresie obsługi żeglarzy na lądzie oraz umożliwienie odbioru nieczystości z jednostek. **Kryterium to otrzymało wagę – 5.** Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – projekt nie zakłada poprawy warunków socjalno-sanitarnych w zakresie obsługi żeglarzy na lądzie oraz umożliwienia odbioru nieczystości z jednostek;
- 1 punkt – projekt zakłada poprawę zaplecza socjalno-sanitarnego lub dotyczy zadań, które zakładają wprowadzenie rozwiązań w zakresie odbioru nieczystości z jednostek lub obiektów, które są już wyposażone w urządzenia do odbioru zanieczyszczeń (ścieków) z jachtów;
- 2 punkty – projekt zakłada zarówno poprawę zaplecza socjalno-sanitarnego, jak i dotyczy zadań, które zakładają wprowadzenie rozwiązań w zakresie odbioru nieczystości z jednostek lub obiektów, które są już wyposażone w urządzenia do odbioru zanieczyszczeń (ścieków) z jachtów.

Zwiększenie liczby miejsc do zimowania jednostek – kryterium rozumiane jako zwiększenie liczby miejsc do zimowania jednostek wraz z zapewnieniem odpowiedniej infrastruktury lądowej do obsługi niniejszych miejsc. **Kryterium to otrzymało wagę – 5.** Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – projekt nie zakłada zwiększenia liczby miejsc do zimowania jednostek;
- 1 punkt – projekt zakłada zwiększenie do 25% liczby miejsc do zimowania jednostek o minimalnej długości 8 m w stosunku do dotychczas istniejących oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury lądowej do obsługi niniejszych miejsc;
- 2 punkty – projekt zakłada zwiększenie powyżej 25% liczby miejsc do zimowania jednostek o minimalnej długości 8 m w stosunku do dotychczas istniejących oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury lądowej do obsługi niniejszych miejsc.

Uwarunkowania hydrotechniczne - kryterium rozumiane jako konieczność wykonania w ramach zadania ciężkich robót hydrotechnicznych, przekładających się na ryzyko niepozyskania niezbędnych dokumentów formalno-prawnych i czas niezbędny do realizacji zadania. **Kryterium to otrzymało wagę – 5.** Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – realizacja zadania wymaga wykonania znacznego zakresu prac kafarowych/hydrotechnicznych wymagających wykorzystania ciężkiego sprzętu (np. budowa nabrzeża, falochronu, grodzy ze ścianki szczelnej, pirsu stałego) lub/i zakłada wykonanie znacznego zakresu robót czerpalnych/refulacyjnych wymagających użycia ciężkiego specjalistycznego ciężkiego sprzętu (np. rurociągu refulacyjnego);
- 1 punkt – realizacja zadania wymaga przeprowadzenia robót remontowych/przebudowy budowli hydrotechnicznych (np. przebudowa nabrzeża, pirsu) lub/i zakłada wykonanie robót czerpalnych/refulacyjnych niewymagających zaangażowania ciężkiego specjalistycznego sprzętu lub/i zakłada wykonanie prac kafarowych/hydrotechnicznych dotyczących posadowienia falochronu osłonowego;
- 2 punkty – realizacja zadania nie wymaga wykonania prac hydrotechnicznych lub też zakłada jedynie realizację robót kafarowych wymagających zaangażowania jedynie lekkiego sprzętu (np. pograżenie pali prowadzących pomosty, wykonanie ścianki o krótkich brusach) lub/i wykonanie prostych konstrukcji hydrotechnicznych (np. budowa pochylni, umocnienie brzegu, wykonanie pomostu pływającego, montaż y-boomów) lub/i wykonanie prac pogłębiarskich jedynie z wykorzystaniem lekkiego sprzętu (np. koparka na pontonie niezbędna do pogłębienia przy pomostach).

Odległość do najbliższego istniejącego obiektu – kryterium rozumiane jako ocena odległości planowanego przedsięwzięcia do najbliższego istniejącego obiektu o podobnym przeznaczeniu. Preferowane są zadania, które zakładają nową i zmodernizowaną infrastrukturę żeglarską w sposób niekumulujący usług żeglarskich w jednym obszarze. **Kryterium to otrzymało wagę – 5.** Ocenę punktową poszczególnych zadań ze względu na niniejsze kryterium ustalono w następujący sposób:

- 0 punktów – planowane przedsięwzięcie znajduje się w promieniu do 5 nm od najbliższego istniejącego obiektu o podobnym przeznaczeniu;
- 1 punkt – najbliższy istniejący obiekt o podobnym przeznaczeniu znajduje się w promieniu od 5 do 12 nm od planowanego przedsięwzięcia;
- 2 punkty – planowane przedsięwzięcie jest oddalone o minimum 12 nm od najbliższego istniejącego obiektu o podobnym przeznaczeniu lub dotyczy zadań, które zakładają powstanie nowych miejsc postojowych przy przeprawie przez śluzę lub most zwodzony.

W celu określenia poziomu bezpieczeństwa poszczególnych lokalizacji istotnego do kryterium „Poprawy poziomu bezpieczeństwa” przeprowadzono dodatkową analizę wielokryterialną, w której uwzględniono następujące podkryteria:

Bezpieczeństwo wejścia do portu/przystani – ocena czy do poszczególnych portów/przystani możliwe jest bezpieczne wejście jednostki niezależnie od warunków hydrometeorologicznych, waga kryterium – **30**:

- 0 punktów – planowana inwestycja dotyczy lokalizacji, która charakteryzuje się brakiem możliwości bezpiecznego wejścia jednostek żeglarskich niezależnie od warunków hydrometeorologicznych;
- 1 punkt – planowana inwestycja dotyczy lokalizacji, która charakteryzuje się możliwością bezpiecznego wejścia jednostek żeglarskich niezależnie od warunków hydrometeorologicznych;

Bezpieczeństwo manewrowania w porcie/przystani – ocena czy dla poszczególnych zadań zapewnione jest swobodne manewrowanie jednostek o długości adekwatnej dla miejsc do cumowania dostępnych w danej przystani – jakie parametry, **waga kryterium - 20**

- 0 punktów – planowana inwestycja dotyczy lokalizacji, w której występują czynniki (ograniczona przestrzeń, zafalowanie i silne prądy)wpływające na możliwość bezpiecznego manewrowania w porcie/przystani;
- 1 punkt – planowana inwestycja dotyczy lokalizacji, w której występuje możliwość bezpiecznego manewrowania w porcie/przystani;

Występowanie zafalowania w miejscu cumowania, silnych prądów lub znaczących zmian poziomu wody – ocena czy dla poszczególnych zadań występuje obecnie zjawisko zafalowania w miejscu cumowania jednostek, silne prądy lub znaczące zmiany poziomu wody, **waga kryterium - 30**

- 0 punktów – planowana inwestycja dotyczy lokalizacji, w której występuje zjawisko zafalowania w miejscu cumowania lub/i silne prądy lub/i znaczące zmiany poziomu wody wpływające na bezpieczeństwo użytkowników;
- 1 punkt – planowana inwestycja dotyczy lokalizacji, w której nie występuje zjawisko zafalowania w miejscu cumowania, silne prądy i znaczące zmiany poziomu wody wpływające na bezpieczeństwo użytkowników;

Typ miejsc do cumowania – ocena czy dla poszczególnych zadań występuje obecnie przeważająca liczba wydzielonych miejsc postojowych (y-bomy lub pale cumownicze), które gwarantują zwiększone bezpieczeństwo postoju jednostek, **waga kryterium – 20:**

- 0 punktów – planowana inwestycja dotyczy lokalizacji, w której przeważająca liczba obecnych miejsc cumowniczych zakłada cumowanie przy nabrzeżach lub stałych pomostach lub cumowanie longside lub nie ma obecnie miejsc do cumowania;
- 1 punkt – planowana inwestycja dotyczy lokalizacji, w której przeważająca liczba obecnych miejsc cumowniczych zakłada cumowanie przy wydzielonych miejscach postojowych (y-bomy lub pale cumownicze);

Interpretacja wyników analizy wielokryterialnej dla niniejszego kryterium

- >75 pkt - Bezpieczna lokalizacja,
- 50-74 pkt – Lokalizacja charakteryzująca się średnim poziomem bezpieczeństwa,
- <50 – Niebezpieczna lokalizacja.

W poniższej tabeli przedstawieniowo analizę wielokryterialną służącą określeniu istniejącego poziomu bezpieczeństwa poszczególnych lokalizacji.

Tabela 9: Wyniki analizy wielokryterialnej dla kryterium poziomu bezpieczeństwa

Numer karty	Zadanie	Ocena kryterium bezpieczeństwa wejścia	PKT kryterium bezpieczeństwa wejścia	Ocena kryterium bezpieczeństwa manewrowania	PKT kryterium bezpieczeństwa manewrowania	Ocena kryterium warunki hydrologiczne	PKT kryterium warunki hydrologiczne	Ocena kryterium typ miejsc cumowania	Ocena kryterium typ miejsc do cumowania	Suma punktów	Poziom bezpieczeństwa
Z_01	Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II	1	30	1	20	1	30	1	20	100	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_02	Rozbudowa przystani żeglarskiej Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	1	30	1	20	0	0	1	20	70	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_03	Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II	1	30	1	20	1	30	1	20	100	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_04	Modernizacja przystani GKM LOK w Gdańsku	1	30	1	20	0	0	1	20	70	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_05	Rozbudowa Przystani Cesarskiej w Gdańsku	1	30	1	20	1	30	1	20	100	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_06	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy molo w Sopocie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Miejsce Niebezpieczne
Z_07	Modernizacja przystani jachtowej „Marina Gdynia”	0	0	1	20	1	30	1	20	70	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_08	Rozbudowa mariny z zapleczem socjalnym dla żeglarzy w Porcie Morskim Hel	1	30	1	20	0	0	1	20	70	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_09	Rozbudowa portu jachtowego w Porcie Morskim w Jastarni - etap II	1	30	1	20	1	30	1	20	100	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_10	Budowa przystani jachtowej Kuźnicy	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_11	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie	0	0	1	20	1	30	1	20	70	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_12	Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II	0	0	0	0	0	0	1	20	20	Miejsce Niebezpieczne
Z_13	Rozbudowa przystani w Białej Górze	1	30	1	20	0	0	1	20	70	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_14	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Biała Góra	0	0	1	20	0	0	0	0	20	Miejsce Niebezpieczne
Z_15	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Szonowo	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_16	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Rakowiec	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa

Z_17	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Michałowo	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_18	Budowa mariny jachtowej w Porcie Morskim w Ustce	0	0	0	0	0	0	1	20	20	Miejsce Niebezpieczne
Z_19	Przebudowa infrastruktury portu jachtowego w Łebie	0	0	1	20	1	30	1	20	70	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_20	Budowa zaplecza socjalno-sanitarnego na przystani w Krynicy Morskiej – Piaski	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Miejsce Niebezpieczne
Z_21	Przystań żeglarska w awanporcie Przekopu Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej	1	30	1	20	00	0	0	0	5050	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_22	Rozbudowa przystani jachtowej w Kątach Rybackich	1	30	1	20	0	0	1	20	70	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_23	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Kanałowej w Sztutowie	1	30	1	20	1	30	1	20	100	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_24	Budowa przystani żeglarskiej w Rybince	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_25	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Osłonce	1	30	0	0	0	0	0	0	30	Miejsce Niebezpieczne
Z_26	Budowa miejsc cumowniczych przy ul. Podmiejskiej w Nowym Dworze Gdańskim	1	30	0	0	1	30	0	0	60	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_27	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Bałtyckiej w Nowym Dworze Gdańskim	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_28	Budowa przystani żeglarskiej w Ząbrowie	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_30	Rozbudowa przystani żeglarskiej Chorążówka	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_31	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku – etap III	0	0	1	20	0	0	1	20	40	Miejsce Niebezpieczne
Z_32	Rozbudowa stancji wodnej w Wiślince – etap II	0	0	1	20	1	30	1	20	70	Średni Poziom Bezpieczeństwa
Z_33	Budowa pomostu cumowniczego przy moście w Sobieszewie	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_35	Rozbudowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku – Etap III	1	30	1	20	1	30	1	20	100	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_36	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy plaży miejskiej w Malborku	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
Z_37	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Mechelinkach	0	0	1	20	0	0	0	0	20	Miejsce Niebezpieczne
Z_38	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Gdańska Głowa	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa

Z_39	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Drewnicy	1	30	1	20	1	30	0	0	80	Wysoki Poziom Bezpieczeństwa
------	--	---	----	---	----	---	----	---	---	----	---------------------------------

Źródło: Opracowanie własne

Spośród powyżej analizowanych zadań, w przypadku trzech zidentyfikowano na etapie opracowywania Kart Zadań, iż realizacja zakresu zadania nie wpłynie na poprawę poziomu bezpieczeństwa w danej lokalizacji:

- „Rozbudowa przystani w Białej Górze” - przedstawiciele PGW Wody Polskie podczas konsultacji planowanego zakresu wskazali na możliwy problem z falowaniem wywoływanym zrzutem wody z jazu przelewowego ze śluzy Biała Góra, co wpłynie na bezpieczeństwo cumowania,
- „Budowa mariny jachtowej w Porcie Morskim w Ustce” - negatywna opinia dotycząca poziomu bezpieczeństwa przedstawicieli Urzędu Morskiego wyrażona podczas konsultacji planowanego zakresu,
- „Budowa zaplecza socjalno-sanitarnego na przystani w Krynicy Morskiej – Piaski” - zakres zadania dotyczy jedynie zaplecza socjalno-sanitarnego i nie przełoży się na poprawę bezpieczeństwa jednostek pływających.

3.4. Wyniki analizy wielokryterialnej - priorytetyzacja zadań

W poniższych tabelach przedstawione zostały zbiorcze wyniki analizy wielokryterialnej przedsięwzięcia pt. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego”. Najpierw poszczególne zadania zostały ocenione z uwzględnieniem zaproponowanych kryteriów na podstawie informacji z opracowywanych Kart Zadań, dodatkowych materiałów i informacji przekazanych przez inwestorów oraz oceny eksperta do spraw turystyki żeglarskiej i eksperta do spraw hydrotechnicznych. Następnie przyznane oceny zostały przemnożone przez określone wagi poszczególnych kryteriów, co przełożyło się na określenie całkowitej liczby punktów otrzymanych przez poszczególne zadania w niniejszej analizie wielokryterialnej.

Tabela 10: Wyniki analizy wielokryterialnej – oceny w kryteriach

Numer karty	Zadanie	Kryterium kontynuacja prac	Kryterium poprawa bezpieczeństwa	Kryterium nowe miejsca cumownicze	Kryterium efektywność kosztowa	Kryterium uwarunkowania nawigacyjne	Kryterium dostępność gruntów	Kryterium poprawa warunków socjalno-sanitarnych	Kryterium nowe miejsca do zimowania	Kryterium uwarunkowania hydrotechniczne	Kryterium odległość od najbliższego obiektu
Z_01	Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II	2	0	1	0	2	0	2	0	1	0
Z_02	Rozbudowa przystani żeglarskiej Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	0	1	2	1	0	0	2	0	1	0
Z_03	Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II	2	0	2	0	2	2	2	2	0	0
Z_04	Modernizacja przystani GKM LOK w Gdańsku	0	1	2	2	2	0	1	0	2	0
Z_05	Rozbudowa Przystani Cesarskiej w Gdańsku	0	0	1	0	2	0	1	0	2	0
Z_06	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy moło w Sopocie	2	2	1	0	2	0	1	0	2	0
Z_07	Modernizacja przystani jachtowej „Marina Gdynia”	0	1	0	0	2	0	2	0	1	0
Z_08	Rozbudowa marina z zapleczem socjalnym dla żeglarzy w Porcie Morskim Hel	0	1	1	0	2	0	2	0	2	1
Z_09	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Porcie Morskim w Jastarni - etap II	2	0	1	2	1	0	2	0	2	1
Z_10	Budowa przystani jachtowej w Kuźnicy	0	0	2	1	1	0	2	1	2	1
Z_11	Rozbudowa Przystani Żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie	0	1	2	0	2	0	2	0	1	2
Z_12	Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II	2	2	2	0	2	2	1	2	0	1
Z_13	Rozbudowa przystani w Białej Górze	2	0	2	1	1	0	1	0	2	1
Z_14	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Biała Góra	0	2	1	2	1	2	0	0	2	2

Numer karty	Zadanie	Kryterium Kontynuacja prac	Kryterium poprawa bezpieczeństwa	Kryterium nowe miejsca cumownicze	Kryterium efektywność kosztowa	Kryterium uwarunkowania nawigacyjne	Kryterium dostępność gruntów	Kryterium poprawa warunków socjalno-sanitarnych	Kryterium nowe miejsca do zimowania	Kryterium uwarunkowania hydrotechniczne	Kryterium odległość od najbliższego obiektu
Z_15	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach– Śluza Szonowo	0	0	1	2	1	2	0	0	2	2
Z_16	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Rakowiec	0	0	1	2	1	2	0	0	2	2
Z_17	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach– Śluza Michałowo	0	0	1	2	1	2	0	0	2	2
Z_18	Budowa mariny jachtowej w Porcie Morskim w Ustce	0	0	2	0	2	0	2	0	0	2
Z_19	Przebudowa infrastruktury portu jachtowego w Łebie	0	1	0	1	1	2	2	0	1	2
Z_20	Budowa zaplecza socjalno-sanitarnego na przystani w Krynicy Morskiej – Piaski	0	0	0	0	2	0	1	0	2	1
Z_21	Przystań żeglarska w awanporcie Przekopu Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej	0	1	1	1	2	0	1	0	2	2
Z_22	Rozbudowa przystani jachtowej w Kątach Rybackich	2	1	2	0	2	0	1	0	1	1
Z_23	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Kanałowej w Sztutowie	0	0	1	0	1	2	2	0	1	0
Z_24	Budowa przystani żeglarskiej w Rybince	0	0	1	0	1	0	1	2	1	0
Z_25	Przebudowa i rozbudowa przystani żeglarskiej w Osłonce	2	2	0	0	1	0	1	0	2	0
Z_26	Budowa miejsc cumowniczych przy ul. Podmiejskiej w Nowym Dworze Gdańskim	0	1	1	0	0	0	0	0	2	2
Z_27	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Bałtyckiej w Nowym Dworze Gdańskim	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0
Z_28	Budowa przystani żeglarskiej w Ząbrowie	0	0	1	1	1	2	1	0	2	1
Z_30	Rozbudowa przystani żeglarskiej Chorążówka	0	0	1	0	1	0	1	0	2	0

Numer karty	Zadanie	Kryterium Kontynuacja prac	Kryterium poprawa bezpieczeństwa	Kryterium nowe miejsca cumownicze	Kryterium efektywność kosztowa	Kryterium uwarunkowania nawigacyjne	Kryterium dostępność gruntów	Kryterium poprawa warunków socjalno-sanitarnych	Kryterium nowe miejsca do zimowania	Kryterium uwarunkowania hydrotechniczne	Kryterium odległość od najbliższego obiektu
Z_31	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku – etap III	2	2	2	0	2	0	2	0	0	1
Z_32	Rozbudowa stacji wodnej w Wiślince – etap II	2	1	0	0	1	0	2	0	1	0
Z_33	Budowa pomostu cumowniczego przy moście w Sobieszewie	0	0	1	2	2	0	0	0	2	2
Z_35	Rozbudowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku – Etap III	2	0	2	2	2	0	2	0	2	0
Z_36	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy plaży miejskiej w Malborku	0	0	1	2	2	0	2	0	2	0
Z_37	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Mechelinkach	0	2	2	0	1	0	0	0	0	1
Z_38	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Gdańska Głowa	2	0	1	2	1	2	0	0	2	2
Z_39	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Drewnicy	2	0	1	0	1	0	0	0	2	0

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11: Wyniki analizy wielokryterialnej – punktacja z uwzględnieniem wag

Numer karty	Zadanie	Kryterium kontynuacja prac	Kryterium poprawa bezpieczeństwa	Kryterium nowe miejsca cumownicze	Kryterium efektywność kosztowa	Kryterium uwarunkowania nawigacyjne	Kryterium dostępność gruntów	Kryterium poprawa warunków socjalno-sanitarnych	Kryterium nowe miejsca do zimowania	Kryterium uwarunkowania hydrotechniczne	Kryterium odległość od najbliższego obiektu	Suma punktów
Z_01	Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II	40	0	15	0	20	0	10	0	5	0	90
Z_02	Rozbudowa przystani żeglarskiej Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	0	15	30	15	0	0	10	0	5	0	75
Z_03	Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II	40	0	30	0	20	10	10	10	0	0	120
Z_04	Modernizacja przystani GKM LOK w Gdańsku	0	15	30	30	20	0	5	0	10	0	110
Z_05	Rozbudowa Przystani Cesarskiej w Gdańsku	0	0	15	0	20	0	5	0	10	0	50
Z_06	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy moło w Sopocie	40	30	15	0	20	0	5	0	10	0	120
Z_07	Modernizacja przystani jachtowej „Marina Gdynia”	0	15	0	0	20	0	10	0	5	0	50
Z_08	Rozbudowa marin y z zapleczem socjalnym dla żeglarzy w Porcie Morskim Hel	0	15	15	0	20	0	10	0	10	5	75
Z_09	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Porcie Morskim w Jastarni - etap II	40	0	15	30	10	0	10	0	10	5	120
Z_10	Budowa przystani jachtowej w Kuźnicy	0	0	30	15	10	0	10	5	10	5	85
Z_11	Rozbudowa Przystani Żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie	0	15	30	0	20	0	10	0	5	10	90
Z_12	Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II	40	30	30	0	20	10	5	10	0	5	150
Z_13	Rozbudowa przystani w Białej Górze	40	0	30	15	10	0	5	0	10	5	115
Z_14	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Biała Góra	0	30	15	30	10	10	0	0	10	10	115

Numer karty	Zadanie	Kryterium Kontynuacja prac	Kryterium poprawa bezpieczeństwa	Kryterium nowe miejsca cumownicze	Kryterium efektywność kosztowa	Kryterium uwarunkowania nawigacyjne	Kryterium dostępność gruntów	Kryterium poprawa warunków socjalno-sanitarnych	Kryterium nowe miejsca do zimowania	Kryterium uwarunkowania hydrotechniczne	Kryterium odległość od najbliższego obiektu	Suma punktów
Z_15	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach– Śluza Szonowo	0	0	15	30	10	10	0	0	10	10	85
Z_16	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Rakowiec	0	0	15	30	10	10	0	0	10	10	85
Z_17	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach– Śluza Michałowo	0	0	15	30	10	10	0	0	10	10	85
Z_18	Budowa mariny jachtowej w Porcie Morskim w Ustce	0	0	30	0	20	0	10	0	0	10	70
Z_19	Przebudowa infrastruktury portu jachtowego w Łebie	0	15	0	15	10	10	10	0	5	10	75
Z_20	Budowa zaplecza socjalno-sanitarnego na przystani w Krynicy Morskiej – Piaski	0	0	0	0	20	0	5	0	10	5	40
Z_21	Przystań żeglarska w awanporcie Przekopu Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej	0	15	15	15	20	0	5	0	10	10	90
Z_22	Rozbudowa przystani jachtowej w Kątach Rybackich	40	15	30	0	20	0	5	0	5	5	120
Z_23	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Kanałowej w Sztutowie	0	0	15	0	10	10	10	0	5	0	50
Z_24	Budowa przystani żeglarskiej w Rybince	0	0	15	0	10	0	5	10	5	0	45
Z_25	Przebudowa i rozbudowa przystani żeglarskiej w Osłonce	40	30	0	0	10	0	5	0	10	0	95
Z_26	Budowa miejsc cumowniczych przy ul. Podmiejskiej w Nowym Dworze Gdańskim	0	15	15	0	0	0	0	0	10	10	50
Z_27	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Bałtyckiej w Nowym Dworze Gdańskim	0	0	15	15	0	0	0	0	5	0	35
Z_28	Budowa przystani żeglarskiej w Ząbrowie	0	0	15	15	10	10	5	0	10	5	70
Z_30	Rozbudowa przystani żeglarskiej Chorążówka	0	0	15	0	10	0	5	0	10	0	40

Numer karty	Zadanie	Kryterium Kontynuacja prac	Kryterium poprawa bezpieczeństwa	Kryterium nowe miejsca cumownicze	Kryterium efektywność kosztowa	Kryterium uwarunkowania nawigacyjne	Kryterium dostępność gruntów	Kryterium poprawa warunków socjalno-sanitarnych	Kryterium nowe miejsca do zimowania	Kryterium uwarunkowania hydrotechniczne	Kryterium odległość od najbliższego obiektu	Suma punktów
Z_31	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku – etap III	40	30	30	0	20	0	10	0	0	5	135
Z_32	Rozbudowa stacji wodnej w Wiślince – etap II	40	15	0	0	10	0	10	0	5	0	80
Z_33	Budowa pomostu cumowniczego przy moście w Sobieszewie	0	0	15	30	20	0	0	0	10	10	85
Z_35	Rozbudowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku – Etap III	40	0	30	30	20	0	10	0	10	0	140
Z_36	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy plaży miejskiej w Malborku	0	0	15	30	20	0	10	0	10	0	85
Z_37	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Mechelinkach	0	30	30	0	10	0	0	0	0	5	75
Z_38	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Gdańska Głowa	40	0	15	30	10	10	0	0	10	10	125
Z_39	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Drewnicy	40	0	15	0	10	0	0	0	10	0	75

Źródło: Opracowanie własne

3.4.1. Zadania rekomendowane

Powyższa analiza wykonalności pozwoliła na dokonanie hierarchizacji poszczególnych zadań objętych przedmiotową analizą i tym samym przyczyniła się do określenia inwestycji, które w największym stopniu zniwelują zidentyfikowane bariery, problemy i potrzeby przedsięwzięcia. Zadania te zostały określone w przedmiotowej Analizie Wykonalności jako zadania rekomendowane do realizacji w ramach przedsięwzięcia pt. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego”. Za próg punktowy rekomendacji uznano medianę wyników uzyskanych w analizie wielokryterialnej tj. 85 punktów. Poniżej przedstawiono listę zadań, które w analizie wielokryterialnej uzyskały wymagany rezultat.

Ujęcie danego zadania na liście zadań rekomendowanych oznacza, że jego realizacja jest priorytetowa z perspektywy celów realizacji Przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego”.

Ujęcie na liście nie wiąże się natomiast z jakimkolwiek zobowiązaniem Samorządu Województwa Pomorskiego do przyznania wsparcia finansowego w realizacji inwestycji. Przykładowo IZ FEP planuje nabór/nabory na współfinansowanie zadań inwestycyjnych wzmacniających potencjał m.in. turystyki wodnej w regionie, jednak warunki udziału w nim (w tym ewentualne preferencje jak np. kryteria wykorzystane w analizie wielokryterialnej (do wyboru), umożliwiające hierarchizację zadań w ramach Analizy Wykonalności lub fakt ujęcia zadania w zakresie przedsięwzięcia strategicznego czy też wysokość deklarowanego wkładu własnego inwestora) nie są jeszcze znane.

Tabela 12: Lista zadań rekomendowanych

Lp.	Numer karty	Nazwa zadania	Liczba punktów
1	Z_12	Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II	150
2	Z_35	Rozbudowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku – Etap III	140
3	Z_31	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku – etap III	135
4	Z_38	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Gdańska Głowa	125
5	Z_06	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy molo w Sopocie	120
6	Z_22	Rozbudowa przystani jachtowej w Kątach Rybackich	120
7	Z_09	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Porcie Morskim w Jastarni - etap II	120
8	Z_03	Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II	120

9	Z_14	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Biała Góra	115
10	Z_13	Rozbudowa przystani w Białej Górze	115
11	Z_04	Modernizacja przystani GKM LOK w Gdańsku	110
12	Z_25	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Osłonce	95
13	Z_01	Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II	90
14	Z_11	Rozbudowa Przystani Żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie	90
15	Z_21	Przystań żeglarska w awanporcie Przekopu Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej	90
16	Z_36	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy plaży miejskiej w Malborku	85
17	Z_10	Budowa przystani jachtowej w Kuźnicy	85
18	Z_15	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Szonowo	85
19	Z_16	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Rakowiec	85
20	Z_17	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Michałowo	85
21	Z_33	Budowa pomostu cumowniczego przy moście w Sobieszewie	85

Źródło: Opracowanie własne

3.4.2. Zadania rezerwowe

W poniższej tabeli przedstawiono natomiast listę zadań, które w przeprowadzonej analizie wielokryterialnej nie osiągnęły tzw. progu punktowego rekomendacji, tj. 85 punktów i tym samym trafiły na listę zadań rezerwowych.

Umieszczenie na liście nie kwestionuje zasadności lub wykonalności realizacji zadania, jednak zidentyfikowane cechy wskazują na niższy priorytet w stosunku do zadań umieszczonych na liście zadań rekomendowanych.

Tabela 13: Lista zadań rezerwowych

Lp.	Numer karty	Nazwa zadania	Liczba punktów
1	Z_32	Rozbudowa stacji wodnej w Wiślince – etap II	80
2	Z_39	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Drewnicy	75
3	Z_02	Rozbudowa przystani żeglarskiej Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	75
4	Z_08	Rozbudowa mariny z zapleczem socjalnym dla żeglarzy w Porcie Morskim Hel	75
5	Z_19	Przebudowa infrastruktury portu jachtowego w Łebie	75
6	Z_37	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Mechelinkach	75
7	Z_28	Budowa przystani żeglarskiej w Ząbrowie	70
8	Z_18	Budowa mariny jachtowej w Porcie Morskim w Ustce	70
9	Z_05	Rozbudowa Przystani Cesarskiej w Gdańsku	50
10	Z_07	Modernizacja przystani jachtowej „Marina Gdynia”	50
11	Z_23	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Kanałowej w Sztutowie	50
12	Z_26	Budowa miejsc cumowniczych przy ul. Podmiejskiej w Nowym Dworze Gdańskim	50
13	Z_24	Budowa przystani żeglarskiej w Rybinie	45
14	Z_20	Budowa zaplecza socjalno-sanitarnego na przystani w Krynicy Morskiej – Piaski	40
15	Z_30	Rozbudowa przystani żeglarskiej Chorążówka	40
16	Z_27	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Bałtyckiej w Nowym Dworze Gdańskim	35

Źródło: Opracowanie własne

4. Wykonalność finansowo-ekonomiczna

Z uwagi na fakt, iż na dzień 9.12.2023 roku brak jest w zapisach SZOP FEP 2021-2027 dedykowanego działania dla projektów z zakresu rozwoju regionalnych projektów turystycznych, to rekomenduje się uzupełnienie niniejszych dokumentów o działanie współfinansowania projektów dotyczących infrastruktury turystycznej na terenie województwa pomorskiego. W celu określenia założeń do wykonalności finansowo-ekonomicznej oparto się więc na zapisach dotyczących działania 8.4 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2014-2020, które to dotyczyło wsparcia projektów składających się m.in. na przedsięwzięcie strategiczne pt. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”. W ramach niniejszego działania możliwe było uzyskanie dofinansowania w wysokości do 85% kosztów kwalifikowalnych na typy projektów wymienione w pkt. 5 opisu Działania 8.4 zamieszczonego w SZOP RPO WP 2014 -2020, tj.:

- budowę, przebudowę i rozbudowę obiektów publicznej infrastruktury turystycznej o znaczeniu regionalnym lub ponadregionalnym (m.in. porty, przystanie i pomosty służące turystyce wodnej, przenoski),
- budowę, przebudowę i rozbudowę liniowej publicznej infrastruktury turystycznej o znaczeniu regionalnym lub ponadregionalnym służącej rozwojowi całorocznych, specyficznych form turystyki w oparciu o jednolite standardy identyfikujące dziedzictwo regionu (m.in.: trasy rowerowe, szlaki wodne, konne, piesze wraz z oznakowaniem).

4.1. Planowane nakłady inwestycyjne

W dokumencie pt. „Regionalny Program Strategiczny w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego Załącznik nr 1 do uchwały nr 61/421/23 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 17 stycznia 2023 r.” wskazano, iż przedsięwzięcie pt. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego” opierać się będzie na takich działaniach jak:

- budowa, rozbudowa, przebudowa lub remont pomostów, portów i przystani żeglarskich,
- poprawa dostępności do pomostów, portów i przystani żeglarskich (przebudowa niskich mostów, linii energetycznych, torów wodnych itp.),
- budowa, rozbudowa, przebudowa lub remont obiektów małej architektury i zaplecza technicznego, w tym magazynów dla sprzętu pływającego,
- oznakowanie szlaków i akwenów,
- poprawę bezpieczeństwa i czystości na akwenach portowych,

- instalacja punktów odbioru nieczystości z jednostek pływających (stacjonarne, mobilne),
- działania informacyjno-promocyjne,
- opracowanie pełnej dokumentacji projektowo-techniczno-środowiskowej,
- zakup wyposażenia i sprzętu dla edukacji żeglarskiej,
- utworzenie/modernizacja systemu zarządzania marinami, poboru opłat i monitorowania (w tym również sprzęt) oraz systemu ostrzegania o ewentualnych zagrożeniach np. pogodowych, zanieczyszczeniach wód itp.,
- współpraca z kluczowymi interesariuszami na rzecz poprawy warunków nawigacyjnych i żeglugowych na akwenach,
- współpraca z organizacjami i podmiotami gospodarczymi zainteresowanymi rozwojem.

W związku z powyższym rekomendowane jest ujęcie w kosztach kwalifikowalnych wskazanych dla działania, polegającego na współfinansowaniu projektów dotyczących infrastruktury turystycznej na terenie województwa pomorskiego propozycji rozwiązań (hydrotechnicznych, kubaturowych wraz z zagospodarowaniem terenu oraz technicznych) wskazanych w Kartach Zadań, tj. m.in:

- modernizacja, rozbudowa, remont i budowa różnych typów nabrzeży (np. skarpowe, ze ścianek szczelnych, bulwarowe),
- poszerzenie i pogłębienie toru wodnego,
- wyrównanie i umocnienie nabrzeża,
- załadowanie obszaru,
- przeprowadzenie prac pogłębiarskich, powiększenie basenu w głąb lądu,
- budowa falochronu (np. osłonowego, narzutowego, w postaci grodzy ze ściany szczelnej z wypełnieniem urobkiem),
- wymiana opierzenia na falochronie,
- wydłużenie falochronu,
- budowa pirsu (osłonowego z wygaszaczem fali, stałego),
- budowa pochylni i slipów np. regatowych, betonowych, ziemnych),
- budowa lub wymiana pomostów na: pływający (np. na palach), żelbetowy, y-bomów, trapów, bramek wejściowych,
- rozbudowa systemu monitoringu, wdrożenie systemu przedpłatowego na media,
- budowa budynku socjalno – magazynowego, bosmanatu z węzłem sanitarnym i biurem, sanitariatów, kontenerów sanitarnych samoobsługowych wraz z wyposażeniem,
- remont i budowa dróg wewnętrznych i dojazdowych,

- wykonanie nawierzchni utwardzonych, chodników parkingów i placów do zimowania jednostek,
- wycinki i nasadzenia zieleni, trawników,
- budowa, renowacja i demontaż małej architektury i ogrodzeń,
- rozbiórki elementów zagospodarowania terenu kolidujących z projektowaną infrastrukturą,
- budowa sieci elektroenergetycznej i przyłączy zasilających, sieci wodociągowej i przyłączy zasilających, przyłącza sieci kanalizacji sanitarnej,
- budowa przepompowni ścieków,
- budowa kanalizacji technologicznej i teletechnicznej wraz ze zbiornikiem podziemnym,
- przebudowa sieci średniego napięcia,
- budowa torów najazdowych dla samodzielnego dźwigu bramnego,
- wymiana żurawia portowego, montaż żurawika,
- zakup urządzeń i wyposażenia do odbioru zanieczyszczeń takich jak wody zęzowe, szare oraz substancje zaolejone z jednostek;
- montaż lub wymiana grafiki tablicy informacyjno – promocyjnej typu żagiel.

Dodatkowo rekomendowane jest ujęcie w kosztach kwalifikowalnych pozycji dotyczących opracowania dokumentacji projektowej wraz z uzgodnieniami oraz nadzoru inwestorskiego.

Szacunkowe nakłady na planowany zakres prac inwestycyjnych

Największą grupę nakładów inwestycyjnych stanowią koszty zagospodarowania lokalizacji określone w Kartach Zadań. Są to nakłady inwestycyjne określone przez zespół projektowy na podstawie ich doświadczeń oraz aktualnych uwarunkowań rynkowych czy też na podstawie szacunków przedstawionych przez inwestorów. Tabela nr 14 pt. Szacunkowe nakłady na planowany zakres prac inwestycyjnych przedstawia wysokość nakładów inwestycyjnych netto i brutto w poszczególnych lokalizacjach.

Nakłady na dokumentację projektową i uzgodnienia

W ramach prac przygotowawczych inwestorzy, którzy nie dysponują pozwoleniem na budowę na zakładany zakres prac inwestycyjnych w Kartach Zadań będą musieli ponieść również nakłady na dokumentację projektową i uzgodnienia. Na podstawie doświadczeń zespołu projektowego szacuje się, iż niniejsze koszty będą stanowić 5% wartości brutto nakładów planowanych do poniesienia na zagospodarowanie poszczególnych lokalizacji przedstawionych w Kartach Zadań. Z uwagi na fakt, iż trzy zadania: „Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II”, „Górki Zachodnie – rozbudowa portu jacht” oraz „Budowa przystani żeglarskiej w Ząbrowie” dysponują pełną dokumentacją techniczną oraz pozwoleniem na budowę, to dla niniejszych inwestycji nie założono szacunkowych kosztów na przygotowanie dokumentacji projektowej.

Nadzór inwestorski

W ramach realizacji robót budowlanych inwestorzy będą musieli ponieść również nakłady na nadzór inwestorski. Na podstawie doświadczeń zespołu projektowego oraz informacji zawartych w opracowaniu Secocenbud - Wartość kosztorysowa inwestycji (pozycja WKI 7.710.11. Nadzór inwestorski – bez kontroli rozliczeń budowy, wartość minimalna 1,5%, wartość maksymalna 2,5%, szacuje się, iż niniejsze koszty będą stanowiły 2% wartości brutto nakładów planowanych do poniesienia na zagospodarowanie poszczególnych lokalizacji przedstawionych w Kartach Zadań.

Podatek VAT

Z uwagi na zapisy zawarte w niniejszym opracowaniu w rozdziale 2.5 Kwalifikowalność podatku VAT w analizie wykonalności finansowo-ekonomicznej założono, iż w przypadku przedsięwzięcia pt. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego” podatek VAT będzie stanowił koszt niekwalifikowalny.

Koszty niekwalifikowalne

W wytycznych dla poszczególnych działań, dla których ogłoszono konkursy w ramach Programu Fundusze dla Pomorza 2021-2027 można znaleźć zapisy, iż „inwestycje nie mogą przyczyniać się do zwiększenia natężenia ruchu samochodowego. Budowa nowych dróg lub parkingów (jako nieodłącznych elementów większego projektu) będzie możliwa tylko jeśli nie będą one dominującymi częściami tego projektu, a ich koszt nie przekroczy 15% kosztów kwalifikowalnych”. Dla niniejszego przedsięwzięcia rekomendujemy jednak zastosowanie wyjątku od powyższych zapisów z uwagi na fakt, iż planowane rozwiązania komunikacyjne w ramach realizowanych zadań nie będą pełniły funkcji stricte transportowej, a ich celem będzie dopełnienie funkcjonalności poszczególnych obiektów. Dodatkowo w ramach części planowanych zadań przewidziano realizację placów postojowych które będą zarówno wykorzystywane w okresie letnim jako miejsca postojowe dla osób korzystających z przystani, a w okresie zimowym będą służyć jako miejsca do zimowania jednostek – co jest jedną z kluczowych funkcji działalności przystani żeglarskich.

Stosownie do treści Wytycznych dotyczących kwalifikowalności, kwalifikowalne co do zasady są koszty poniesione po dniu 1 stycznia 2021 r. Należy jednak uwzględnić, iż w przypadku zadań w których zidentyfikowana zostanie pomoc publiczna wymagane jest spełnienie tzw. efektu zachęty. Stosownie do zasad dotyczących efektu zachęty, za kwalifikowalne uznaje się wydatki poniesione jedynie po dniu złożenia wniosku o udzielenie pomocy publicznej, co w analizowanych przypadkach będzie dniem złożenia wniosku o dofinansowanie przedsięwzięcia.

Na podstawie powyższych założeń określono budżet przedsięwzięcia z uwzględnieniem poziomu dofinansowania oraz środkami niezbędnymi do poniesienia w ramach wkładu własnego.

Tabela 14: Szacunkowe nakłady na planowany zakres prac inwestycyjnych

Numer karty	Nazwa zadania	Punktacja z analizy wielokryt.	Rekomendacja	Szacunkowe nakłady na zakres inwestycyjny	Szacunkowe nakłady na dokumentację	Szacunkowe nakłady na nadzór inwestorski	Szacunkowe koszty całkowite brutto	VAT	Szacunkowe koszty całkowite netto	Dofinansowanie 85% kosztów kwalifik.	Wkład własny
Z_12	Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II	150	TAK	43 030 000,00	-	860 600,00	43 890 600,00	8 207 185,37	35 683 414,63	30 330 902,44	13 559 697,56
Z_35	Rozbudowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku – Etap III	140	TAK	1 334 000,00	66 700,00	26 680,00	1 427 380,00	266 908,46	1 160 471,54	986 400,81	440 979,19
Z_31	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku – etap III	135	TAK	74 078 000,00	3 703 900,00	1 481 560,00	79 263 460,00	14 821 622,60	64 441 837,40	54 775 561,79	24 487 898,21
Z_38	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Gdańska Głowa	125	TAK	318 000,00	15 900,00	6 360,00	340 260,00	63 625,85	276 634,15	235 139,02	105 120,98
Z_06	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy moło w Sopocie	120	TAK	6 012 000,00	300 600,00	120 240,00	6 432 840,00	1 202 888,78	5 229 951,22	4 445 458,54	1 987 381,46
Z_22	Rozbudowa przystani jachtowej w Kątach Rybackich	120	TAK	10 330 000,00	516 500,00	206 600,00	11 053 100,00	2 066 839,84	8 986 260,16	7 638 321,14	3 414 778,86
Z_03	Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II	120	TAK	35 327 000,00	-	706 540,00	36 033 540,00	6 737 979,02	29 295 560,98	24 901 226,83	11 132 313,17

Numer karty	Nazwa zadania	Punktacja z analizy wielokryt.	Rekomendacja	Szacunkowe nakłady na zakres inwestycyjny	Szacunkowe nakłady na dokumentację	Szacunkowe nakłady na nadzór inwestorski	Szacunkowe koszty całkowite brutto	VAT	Szacunkowe koszty całkowite netto	Dofinansowanie 85% kosztów kwalifik.	Wkład własny
Z_09	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Porcie Morskim w Jastarni - etap II	120	TAK	2 110 000,00	105 500,00	42 200,00	2 257 700,00	422 171,54	1 835 528,46	1 560 199,19	697 500,81
Z_14	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Biała Góra	115	TAK	318 000,00	15 900,00	6 360,00	340 260,00	63 625,85	276 634,15	235 139,02	105 120,98
Z_13	Rozbudowa przystani w Białej Górze	115	TAK	3 175 000,00	158 750,00	63 500,00	3 397 250,00	635 258,13	2 761 991,87	2 347 693,09	1 049 556,91
Z_04	Modernizacja przystani GKM LOK w Gdańsku	110	TAK	2 371 000,00	118 550,00	47 420,00	2 536 970,00	474 392,76	2 062 577,24	1 753 190,65	783 779,35
Z_25	Przebudowa i rozbudowa przystani żeglarskiej w Osłonce	95	TAK	1 379 000,00	68 950,00	27 580,00	1 475 530,00	275 912,11	1 199 617,89	1 019 675,20	455 854,80
Z_01	Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II	90	TAK	15 052 000,00	752 600,00	301 040,00	16 105 640,00	3 011 623,74	13 094 016,26	11 129 913,82	4 975 726,18
Z_11	Rozbudowa Przystani Żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie	90	TAK	27 047 000,00	1 352 350,00	540 940,00	28 940 290,00	5 411 598,94	23 528 691,06	19 999 387,40	8 940 902,60
Z_21	Przystań żeglarska w awanporcie Przekopu	90	TAK	2 256 000,00	112 800,00	45 120,00	2 413 920,00	451 383,41	1 962 536,59	1 668 156,10	745 763,90

Numer karty	Nazwa zadania	Punktacja z analizy wielokryt.	Rekomendacja	Szacunkowe nakłady na zakres inwestycyjny	Szacunkowe nakłady na dokumentację	Szacunkowe nakłady na nadzór inwestorski	Szacunkowe koszty całkowite brutto	VAT	Szacunkowe koszty całkowite netto	Dofinansowanie 85% kosztów kwalifik.	Wkład własny
	Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej										
Z_15	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Szonowo	85	TAK	344 000,00	17 200,00	6 880,00	368 080,00	68 827,97	299 252,03	254 364,23	113 715,77
Z_16	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Rakowiec	85	TAK	344 000,00	17 200,00	6 880,00	368 080,00	68 827,97	299 252,03	254 364,23	113 715,77
Z_17	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Michałowo	85	TAK	344 000,00	17 200,00	6 880,00	368 080,00	68 827,97	299 252,03	254 364,23	113 715,77
Z_36	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy plaży miejskiej w Malborku	85	TAK	1 068 000,00	53 400,00	21 360,00	1 142 760,00	213 686,83	929 073,17	789 712,20	353 047,80
Z_10	Budowa przystani jachtowej w Kuźnicy	85	TAK	3 541 000,00	177 050,00	70 820,00	3 788 870,00	708 487,89	3 080 382,11	2 618 324,80	1 170 545,20
Z_33	Budowa pomostu cumowniczego przy moście w Sobieszewie	85	TAK	375 000,00	18 750,00	7 500,00	401 250,00	75 030,49	326 219,51	277 286,59	123 963,41
Z_32	Rozbudowa stancji wodnej w Wiślinie – etap II	80	Rezerwa	12 456 000,00	622 800,00	249 120,00	13 327 920,00	2 492 212,68	10 835 707,32	9 210 351,22	4 117 568,78

Numer karty	Nazwa zadania	Punktacja z analizy wielokryt.	Rekomendacja	Szacunkowe nakłady na zakres inwestycyjny	Szacunkowe nakłady na dokumentację	Szacunkowe nakłady na nadzór inwestorski	Szacunkowe koszty całkowite brutto	VAT	Szacunkowe koszty całkowite netto	Dofinansowanie 85% kosztów kwalifik.	Wkład własny
Z_39	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Drewnicy	75	Rezerwa	3 287 000,00	164 350,00	65 740,00	3 517 090,00	657 667,24	2 859 422,76	2 430 509,35	1 086 580,65
Z_02	Rozbudowa przystani żeglarskiej Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	75	Rezerwa	11 752 000,00	587 600,00	235 040,00	12 574 640,00	2 351 355,45	10 223 284,55	8 689 791,87	3 884 848,13
Z_08	Rozbudowa mariny z zapleczem socjalnym dla żeglarzy w Porcie Morskim Hel	75	Rezerwa	6 252 000,00	312 600,00	125 040,00	6 689 640,00	1 250 908,29	5 438 731,71	4 622 921,95	2 066 718,05
Z_19	Przebudowa infrastruktury portu jachtowego w Łebie	75	Rezerwa	3 660 000,00	183 000,00	73 200,00	3 916 200,00	732 297,56	3 183 902,44	2 706 317,07	1 209 882,93
Z_37	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Mechelinkach	75	Rezerwa	118 426 000,00	5 921 300,00	2 368 520,00	126 715 820,00	23 694 828,13	103 020 991,87	87 567 843,09	39 147 976,91
Z_28	Budowa przystani żeglarskiej w Ząbrowie	70	Rezerwa	2 041 000,00	-	40 820,00	2 081 820,00	389 283,41	1 692 536,59	1 438 656,10	643 163,90
Z_18	Budowa mariny jachtowej w Porcie Morskim w Uście	70	Rezerwa	30 503 000,00	1 525 150,00	610 060,00	32 638 210,00	6 103 079,92	26 535 130,08	22 554 860,57	10 083 349,43
Z_05	Rozbudowa Przystani Cesarskiej w Gdańsku	50	Rezerwa	2 923 000,00	146 150,00	58 460,00	3 127 610,00	584 837,64	2 542 772,36	2 161 356,50	966 253,50

Numer karty	Nazwa zadania	Punktacja z analizy wielokryt.	Rekomendacja	Szacunkowe nakłady na zakres inwestycyjny	Szacunkowe nakłady na dokumentację	Szacunkowe nakłady na nadzór inwestorski	Szacunkowe koszty całkowite brutto	VAT	Szacunkowe koszty całkowite netto	Dofinansowanie 85% kosztów kwalifik.	Wkład własny
Z_07	Modernizacja przystani jachtowej „Marina Gdynia”	50	Rezerwa	19 157 000,00	957 850,00	383 140,00	20 497 990,00	3 832 957,48	16 665 032,52	14 165 277,64	6 332 712,36
Z_26	Budowa miejsc cumowniczych przy ul. Podmiejskiej w Nowym Dworze Gdańskim	50	Rezerwa	1 128 000,00	56 400,00	22 560,00	1 206 960,00	225 691,71	981 268,29	834 078,05	372 881,95
Z_23	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Kanałowej w Sztutowie	50	Rezerwa	5 523 000,00	276 150,00	110 460,00	5 909 610,00	1 105 049,02	4 804 560,98	4 083 876,83	1 825 733,17
Z_24	Budowa przystani żeglarskiej w Rybince	45	Rezerwa	10 658 000,00	532 900,00	213 160,00	11 404 060,00	2 132 466,50	9 271 593,50	7 880 854,47	3 523 205,53
Z_20	Budowa zaplecza socjalno-sanitarnego na przystani w Krynicy Morskiej – Piaski	40	Rezerwa	999 000,00	49 950,00	19 980,00	1 068 930,00	199 881,22	869 048,78	738 691,46	330 238,54
Z_30	Rozbudowa przystani żeglarskiej Chorążówka	40	Rezerwa	3 064 000,00	153 200,00	61 280,00	3 278 480,00	613 049,11	2 665 430,89	2 265 616,26	1 012 863,74
Z_27	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Bałtyckiej w Nowym Dworze Gdańskim	35	Rezerwa	1 638 000,00	81 900,00	32 760,00	1 752 660,00	327 733,17	1 424 926,83	1 211 187,80	541 472,20

Źródło: Opracowanie własne

Sumaryczne zestawienie zadań rekomendowanych do realizacji przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 15: Sumaryczne szacunkowe nakłady na planowany zakres prac inwestycyjnych rekomendowanych zadań

LP.	Wyszczególnienie	Suma dla rekomendowanych zadań
1.	Szacunkowy koszt inwestycji brutto	230 153 000,00 zł
2.	Szacunkowe nakłady na dokumentację	7 589 800,00 zł
3.	Szacunkowe nakłady na nadzór	4 603 060,00 zł
4.	Szacunkowy całkowity koszt inwestycji brutto	242 345 860,00 zł
5.	VAT	45 316 705,53 zł
6.	Szacunkowy koszt całkowity netto	197 029 154,47 zł
7.	Dofinansowanie (85%)	167 474 781,32 zł
8.	Wkład własny	74 871 078,68 zł

Źródło: Opracowanie własne

Z uwagi na zidentyfikowane przez zespół projektowy znaczące koszty szacunkowe związane z zadaniami inwestycyjnymi oraz ograniczoną możliwość pozyskania dofinansowania zewnętrznego, rekomendowane jest etapowanie poszczególnych inwestycji (tam gdzie to możliwe). Etapowanie poszczególnych zadań (m.in. takich zadań jak „Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II”, „Rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku – etap III”, „Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II”, „Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II” czy też „Rozbudowa Przystani Żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie”) pozwoli na rozłożenie kosztów inwestycji w czasie, co z kolei umożliwi lepszą kontrolę nad wydatkami oraz dostosowanie się do dostępnych zasobów finansowych. Decyzja o etapowaniu projektów wymaga jednak szczegółowej konsultacji z inwestorami w celu określenia priorytetów oraz uzyskania deklaracji zrealizowania całego zakresu zadania zawartego w Karcie Zadania.

Dopuszczenie procesu etapowania w ramach niniejszego przedsięwzięcia zwiększy możliwości inwestorów w zakresie dywersyfikacji źródeł finansowania oraz wpłynie na przyspieszenie uzyskania przez nich gotowości do realizacji zadań. Należy jednak pamiętać, iż niezrealizowanie części zakresu wskazanego w Karcie Zadania może wpłynąć na zmianę punktacji w przeprowadzonej w ramach niniejszego opracowania analizie wielokryterialnej,

co może przełożyć się na konieczność jej aktualizacji i nieosiągnięcie limitu punktów niezbędnych do uzyskania statusu zadania rekomendowanego do realizacji.

4.2. Planowane koszty operacyjne

Koszty operacyjne funkcjonowania portów/przystani i tym podobnych obiektów zależą od szeregu zmiennych czynników, do których można zaliczyć:

- lokalizacja i rozmiar - koszty mogą różnić się w zależności od lokalizacji przystani. Przystanie w atrakcyjnych turystycznie miejscach lub w dużych miastach mogą mieć wyższe koszty działalności ze względu na bardziej atrakcyjne a tym samym znacznie droższe grunty i konieczność dostosowania się do bardziej rygorystycznych przepisów. Rozmiar obiektu (skala, zakres, stopień zabudowy intensywność powstałej infrastruktury, urządzeń, wyposażenia, mediów, itp.) także wpływa na koszty – większe przystanie mogą wymagać zwiększonej liczby personelu do obsługi i administracji;
- utrzymanie i konserwacja - regularna konserwacja pomostów, urządzeń bezpieczeństwa czy oświetlenia oraz montaż, demontaż, składowanie pomostów, uzyskiwanie certyfikatów, atestów, świadectwa przeglądów. Koszty te mogą wzrastać w przypadku starszych przystani wymagających częstszych remontów;
- personel - wynagrodzenia dla pracowników przystani, w tym zarządzających, administracyjnych i obsługi klienta, stanowią znaczną część kosztów operacyjnych;
- ubezpieczenie - OC i inne polisy ubezpieczeniowe są niezbędne do ochrony przystani przed różnymi ryzykami;
- bezpieczeństwo i nadzór - inwestycje w systemy bezpieczeństwa, takie jak kamery i oświetlenie, a także koszty związane z nadzorem i ochroną przystani;
- usługi dla klientów - koszty związane z oferowaniem dodatkowych usług, takich jak dostęp do pryszniców, toalet, Wi-Fi, czy obsługa techniczna łodzi;
- opłaty administracyjne i licencje - opłaty administracyjne i koszty związane z uzyskaniem niezbędnych licencji i pozwoleń na działalność;
- marketing i reklama - koszty związane z promocją przystani i przyciąganiem nowych klientów.

W związku z powyższym nie jest możliwe opracowanie katalogu jednostkowych kosztów operacyjnych, który byłby adekwatny dla każdej nowo planowanej przystani. W ramach niniejszej Analizy przygotowano więc orientacyjny katalog kosztów operacyjnych na podstawie informacji uzyskanych od interesariuszy Przedsięwzięcia, dotyczących faktycznie ponoszonych kosztów eksploatacyjnych oraz wiedzy eksperta do spraw turystyki żeglarskiej.

Tabela 16: Katalog kosztów operacyjnych dotyczących funkcjonowania przystani żeglarskich

LP.	Wyszczególnienie	Przystań do 150 stanowisk i powierzchni do 2 ha [zł na rok]	Przystań 150 -300 stanowisk i powierzchni 5-8 ha [zł na rok]
1.	Energia elektryczna - jachty	15 000 - 18 000	20 000 – 35 000
2.	Energia elektryczna - oświetlenie	2 000 – 3 000	5 000 – 9 000
3.	Energia elektryczna - przystań	6 000 – 10 000	10 000 – 25 000
4.	Woda ze ściekami	2 500 – 3 000	5 000 – 9 000
5.	Woda na jachty bez ścieków	1 500 – 2 000	2 000 – 4 000
6.	Śmieci segregowane	4 500 – 5 500	75 000 – 120 000
7.	Koszty obsługi bosmańskiej	70 000 – 90 000	90 000 – 150 000
8.	Koszty obsługi finansowej	ok. 25 000	25 000 – 45 000
9.	Koszty zarządu przystani	Brak (zarząd społeczny)	ok. 50 000
10.	ZUS	12 000 – 15 000	20 000 – 50 000
11.	Podatki od nieruchomości	25 000 – 30 000	50 000 – 80 000
12.	Podatki od dzierżawy wieczystej	100	500
13.	Koszty biurowe	1 200 – 2 500	5 000 – 8 000
14.	Remonty bieżące infrastruktury	5 000 – 18 000	20 000 – 45 000
15.	Materiały eksploatacyjne	3 000 – 4 000	10 000 – 20 000
16.	Sprzątanie	12 000 – 36 000	60 000 – 84 000
17.	Usługi telekomunikacyjne	1 500 – 2 000	4 000 – 6 000
18.	Przeglądy obowiązkowe	zgodnie z obowiązującymi przepisami UM lub RZGW	
19.	Opłaty RZGW	2 % od wartości przystani	
20.	Ubezpieczenia przystani OC + NW	1 000 – 1 500	4 000 – 6 000

21.	Organizacja imprez i promocja	3 000 – 4 000	5 000 – 10 000
22.	Materiały eksploatacyjne	ok. 3 000	5 000 – 20 000
23.	Odbiór odpadów ropopochodnych	Z umową na odbiór bezpłatne	
24.	Nakłady odtworzeniowe	2%-10% początkowych nakładów	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku i Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Sopocie oraz eksperta do spraw turystyki żeglarskiej

Dodatkowo szacując koszty eksploatacyjne dotyczące funkcjonowania przystani należy mieć na uwadze potencjalną konieczność ponoszenia wydatków na:

- koszt utrzymania systemów kontroli dostępu: 1 000 – 5 000 zł - roczny koszt produkcji zagubionych kart dostępowych, drobne awarie i konserwacje systemu,
- pogłębianie / podczyszczanie: 50-150 zł za m³ - stawka zależna od technologii, wielkości zlecenia i jakości dna (konieczne badania gruntu),
- montaż/demontaż infrastruktury sezonowej - 5 000 zł – 90 000 za jednorazową operację - koszty orientacyjne, zmienne w zależności od zakresu prac. Konieczność wykonania 2 razy w sezonie. Mogą obejmować zarówno demontaż pomostów pływających jak i sezonowych obiektów lądowych – bosmanatów, sanitariatów, co wiąże się z odłączeniem i zabezpieczeniem sieci/ mediów. W ostatnim przypadku koszty niwelowane są przez częściowe uniknięcie opłat za media i innych kosztów utrzymania w miesiącach poza sezonem. Koszty mogą obejmować również transport i koszt składowania/ zabezpieczenia elementów, jeśli miejsce składowania jest zlokalizowane poza przystanią.

4.3. Potencjalne źródła finansowania

Analizując zakresy zadań przedstawione w niniejszym dokumencie zaproponowano możliwości finansowania zakresu tych działań ze środków własnych gmin oraz funduszy zewnętrznych, zarówno krajowych, jak i unijnych.

4.3.1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego (gminy)

Stosownie do brzmienia art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 z późn. zm.) – zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne obejmują sprawy ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej oraz kultury fizycznej i turystyki, w tym terenów rekreacyjnych i urządzeń sportowych (tak odpowiednio pkt 1 oraz 10 przywołanego ustępu).

Realizacja zadań własnych gminy w pierwszej kolejności podlega finansowaniu w ramach środków własnych gminy pochodzących w wiodącej części z dochodów własnych lub subwencji ogólnej.

4.3.2. Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027

W treści dokumentu „Program Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027” przewidziano możliwość finansowania przedsięwzięć w obszarze infrastruktury turystyki, jednakże na dzień sporządzenia tej analizy wykonalności nie znajduje to odzwierciedlenia w treści SZOP (brak jest dedykowanego działania dla projektów z zakresu rozwoju regionalnych projektów turystycznych). Należy jednakże zaznaczyć, iż zmiana SZOP rozszerzająca katalog działań o dedykowane dla infrastruktury turystycznej działanie 6.11 powinna opierać się o założenia jak poniżej wskazane, a będące transpozycją zapisów programu operacyjnego Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027.

Cel szczegółowy:

EFRR.CP4.VI - Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych.

Opis działania:

Wszystkie działania realizowane w ramach celu szczegółowego przyczyniać się będą do wzmacniania roli zrównoważonej turystyki w procesie zwiększania spójności społecznej województwa i będą powiązane z działaniami realizowanymi w ramach EFS+, w szczególności w ramach celu 4 (g), dotyczącego podnoszenia kompetencji kadr turystyki w zakresie prowadzenia działalności turystycznej, nawiązywania współpracy i partnerstw ponadinstytucjonalnych oraz rozwoju społecznych funkcji turystyki wpływających na wzrost wiedzy oraz zmianę zachowań i postaw w obszarze tożsamości regionalnej.

Realizowane będą projekty, które:

- poprzedzone zostały analizą popytu i oceną potrzeb w celu ograniczenia ryzyka nieefektywności,
- są skoordynowane z projektami realizowanymi na sąsiadujących obszarach, unikając nakładania się i konkurencji,
- mają wpływ na szerokie stymulowanie aktywności turystycznej, jak również są trwałe i będą utrzymywane po ich zakończeniu.

Ponadto realizowane projekty powinny zawierać mechanizmy zapewniające samofinansowanie się wspartych obiektów, np. poprzez zaangażowanie środków prywatnych.

W obszarze infrastruktury turystyki realizowane będą przedsięwzięcia dotyczące:

- tworzenia i rozwoju turystycznych szlaków tematycznych, służących w szczególności aktywizacji i integracji społecznej,

- tworzenia i rozwoju produktów turystycznych w ramach zintegrowanej oferty turystyczno-kulturalno-zdrowotnej (w tym uzdrowiskowej, medycznej, kulinarnej stanowiącej część dziedzictwa kulturowego regionu),
- rozwoju infrastruktury szlaków turystyki aktywnej,
- wsparcia rozwoju turystyki biznesowej.

Realizowane będą projekty:

- dostępne dla osób ze szczególnymi potrzebami,
- zapewniające ofertę dedykowaną osobom dotkniętym/zagrożonym ubóstwem i wykluczeniem społecznym oraz ich rodzinom,
- ograniczające negatywny wpływ turystyki na środowisko naturalne,
- dotyczące zintegrowanych produktów i usług turystycznych, wykorzystujących efekt współpracy i synergii w ramach współpracy międzysektorowej (m.in. w obszarze kultury, nauki, edukacji, integracji społecznej, rozrywki).

Preferowane będą projekty:

- przyczyniające się do powstawania miejsc pracy dla osób biernych zawodowo lub bezrobotnych w ramach produktu turystycznego,
- wykorzystujące potencjał lokalnych podmiotów ekonomii społecznej/przedsiębiorstw społecznych.

W obszarze infrastruktury turystyki działania realizowane będą w sposób kompleksowy i koordynowany przez Samorząd Województwa Pomorskiego i obejmą m.in. turystykę żeglarską i morską w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego, w tym: budowę i przebudowę pomostów, portów i przystani żeglarskich, poprawę dostępności do portów i przystani żeglarskich, oznakowanie, poprawę bezpieczeństwa, zakup wyposażenia i sprzętu dla edukacji żeglarskiej oraz utworzenie systemu zarządzania marinami. W ramach projektów możliwe będzie realizowanie działań służących likwidacji barier architektonicznych oraz poprawę dostępności cyfrowej i informacyjno-komunikacyjnej, w szczególności w oparciu o projektowanie uniwersalne lub zastosowanie racjonalnego usprawnienia. W całym Celu inwestycje nie mogą przyczyniać się do zwiększenia natężenia ruchu samochodowego, a elementy infrastruktury dotyczące budowy nowych dróg lub parkingów nie będą wspierane, chyba że stanowią nieodłączny element większego projektu, nie są one dominującym elementem tego projektu, a ich koszt nie przekracza 15% kosztów kwalifikowalnych. W miastach projekty te nie mogą obejmować budowy nowych dróg lub parkingów wykorzystywanych przez pojazdy samochodowe ani zwiększenia ich pojemności lub przepustowości, z wyłączeniem niezbędnych miejsc postojowych użytkowanych tylko przez osoby z niepełnosprawnościami. Powyższe interwencje będą mieć bezpośrednie przełożenie

na wzrost poziomu aktywizacji społecznej, przyczynią się także do rozwoju gospodarczego (np. w zakresie tworzenia nowych miejsc pracy). Wszystkie inwestycje będą respektować zasadę zrównoważonego oddziaływania na środowisko, potrzebę rozwoju cyfrowego, zasadę dostępności dla osób ze specjalnymi potrzebami, zasadę stabilności i efektywności finansowej oraz odporności na kryzys.

Główne grupy docelowe

Mieszkańcy województwa pomorskiego, turyści, w tym osoby ze specjalnymi potrzebami.

Działania na rzecz zapewnienia równości, włączenia społecznego i niedyskryminacji

Działania w ramach Celu prowadzone będą zgodnie z zasadami horyzontalnymi wynikającymi ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, w szczególności z zasadą spójności społecznej (poprzez dopasowanie interwencji do potrzeb odbiorców) oraz zasadą wspierania postaw obywatelskich (poprzez zapewnienie infrastruktury dla aktywności społecznej mieszkańców oraz kształtowania postaw kulturalnych), a także zgodnie z innymi zasadami horyzontalnymi (w szczególności w zakresie zgodności z Kartą Praw Podstawowych UE) właściwymi dla okresu programowania 2021-2027 (*vide* rozdział 3.3.1 Analizy).

W obszarze równości kobiet i mężczyzn, uwzględniania aspektu płci oraz zapobiegania wszelkiej dyskryminacji podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programu obowiązywać będą zasady wskazane w Rozdziale I FEP 2021-2027.

Poprzez zastosowanie architektonicznego, cyfrowego oraz informacyjno-promocyjnego standardu dostępności, infrastruktura turystyki będzie dostępna dla ogółu społeczeństwa, odpowiadając jednocześnie na szczególne potrzeby kobiet, osób z niepełnosprawnościami: ruchową, wzrokową, słuchową, intelektualną, seniorów oraz opiekunów osób zależnych.

Szczególne terytoria docelowe, z uwzględnieniem planowanego wykorzystania narzędzi terytorialnych

W zakresie infrastruktury turystyki, preferowane będą projekty realizowane na obszarach:

- o wysokim potencjale turystyczno-rekreacyjnym środowiska przyrodniczego i kulturowego,
- strefy obszarów jezior, rzek, pasa nadbrzeżnego i obszaru Delt Wisły.

W ramach realizacji Celu przewiduje się zastosowanie instrumentu rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność.

Planowane wykorzystanie instrumentów finansowych:

W ramach realizacji celu nie przewiduje się wykorzystania instrumentów finansowych. W obszarze turystyki wsparcie ukierunkowane jest na rozwój strategicznej infrastruktury turystycznej o charakterze publicznym i otwartym, która stworzy podstawy do zaangażowania

sfery prywatnej w przyszłości. Dlatego również w tym zakresie planuje się wsparcie bezzwrotne.

Potencjalni beneficjenci

Administracja publiczna, przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa realizujące cele publiczne, służby publiczne, organizacje społeczne, związki wyznaniowe.

Inne zagadnienia

Warto zaznaczyć, że projekty planowane do realizacji w ramach FEP 2021-2027 muszą wpisywać się w Regionalny Program Strategiczny w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego. Sugerowane jest zatem uwzględnienie w zapisach działania 6.11 wymogu zgodności lub preferencji zgodności inwestycji z przedsięwzięciem strategicznym „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego”.

Projekty będą wybierane w drodze otwartego naboru konkursowego organizowanego przez Instytucję Zarządzającą, a wsparcie przyjmie postać dotacji.

W ocenie sporządzających niniejszą analizę jest zasadnym, aby preferowane były projekty, w których zarówno na etapie przygotowania jak również inwestycji i operacyjności uwzględniono zapisy dokumentu *Standardy infrastruktury żeglarskiej w województwie pomorskim*.

4.3.3. Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych

Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych ma na celu dofinansowanie projektów inwestycyjnych realizowanych przez województwa, gminy, powiaty, miasta lub ich związki w całej Polsce. Jednostki samorządu terytorialnego oraz związki jednostek samorządu terytorialnego mogły ubiegać się o bezzwrotne dotacje realizowanych inwestycji.

W ramach naborów Programu Inwestycji Strategicznych przyznawano środki na realizację projektów dotyczących budowy lub modernizacji infrastruktury turystycznej lub sportowej dla takich zadań jak modernizacja zaplecza portu jachtowego w Pucku, zagospodarowanie ośrodka wodno-sportowego w Bolesławcu – Etap II, modernizacja Wodnego Centrum Rekreacji i Hali Sportowej w Świebodzicach, budowa wraz z niezbędną infrastrukturą stadionu wielofunkcyjnego oraz kompleksu wodno-rekreacyjnego i edukacyjnego w Mikołajkach, czy też budowa ecomariny w Tolkmicku wraz z zapleczem socjalnym, edukacyjno-hotelowym oraz rekreacyjnym.

W ramach szóstego naboru promesę uzyskała natomiast Gmina Stare Pole na projekt pn. "Budowa przystani wodnej w Ząbrowie", który jest rozpatrywany w ramach przedmiotowej Analizy Wykonalności.

Ze względu na brak aktualnych na koniec 2023 roku naborów mechanizm i zasady Programu przedstawione zostały na podstawie regulaminu naboru dla ostatniej dotychczasowej edycji - ósmej.

Podmiotem uprawnionym do składania wniosków były jednostki samorządu terytorialnego oraz związki jednostek samorządu terytorialnego. Dofinansowanie z Programu przeznaczano na pokrycie wydatków związanych z realizacją zadań inwestycyjnych w ramach następujących obszarów inwestycyjnych:

- 1) budowa lub modernizacja infrastruktury drogowej;
- 2) budowa lub modernizacja infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, w tym oczyszczalni;
- 3) budowa lub modernizacja źródeł ciepła sieciowego zeroemisyjnego;
- 4) budowa lub modernizacja indywidualnych źródeł ciepła zeroemisyjnego;
- 5) budowa lub modernizacja infrastruktury gospodarki odpadami, w tym spalarnie, przetwarzanie biologiczne, segregacja;
- 6) odnawialne źródła energii;
- 7) tabor z napędem zeroemisyjnym;
- 8) budowa lub modernizacja źródeł ciepła sieciowego niskoemisyjnego;
- 9) budowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej;
- 10) budowa lub modernizacja infrastruktury elektroenergetycznej, z wyłączeniem infrastruktury oświetleniowej;
- 11) cyfryzacja usług publicznych i komunalnych;
- 12) poprawa efektywności energetycznej budynków i instalacji publicznych;
- 13) innowacyjne rozwiązania w elektroenergetyce;
- 14) rewitalizacja obszarów miejskich;
- 15) budowa lub modernizacja infrastruktury kulturalnej;
- 16) budowa lub modernizacja infrastruktury turystycznej;
- 17) budowa lub modernizacja infrastruktury sportowej;
- 18) budowa lub modernizacja infrastruktury technicznej drogowej;
- 19) budowa lub modernizacja infrastruktury tramwajowej, w tym zajezdni;
- 20) budowa lub modernizacja infrastruktury kolejowej, w tym stacji utrzymaniowo-naprawczej;
- 21) budowa lub modernizacja infrastruktury transportu wodnego;
- 22) tabor transportu kolejowego;
- 23) tabor transportu tramwajowego;
- 24) tabor z napędem niskoemisyjnym;
- 25) budowa lub modernizacja kanalizacji deszczowej;
- 26) gospodarka wodna, w tym melioracja, retencja, osuszanie;
- 27) budowa lub modernizacja indywidualnych źródeł ciepła niskoemisyjnego;

- 28) budowa i modernizacja infrastruktury społecznej;
- 29) budowa lub modernizacja infrastruktury edukacyjnej;
- 30) rewitalizacja obszarów i/lub budynków zdegradowanych i/lub przemysłowych;
- 31) tabor zbiorowego transportu drogowego;
- 32) tabor zbiorowego transportu wodnego;
- 33) budowa lub modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej;
- 34) budowa i organizacja inkubatorów przedsiębiorczości;
- 35) budowa i organizacja parków naukowo-technologicznych;
- 36) rozbiórka obiektów i urządzeń budowlanych.

Dofinansowanie mogło być przyznane jedynie w przypadku posiadania przez wnioskodawcę udziału własnego na realizację inwestycji pochodzącego ze środków innych niż środki z Programu, w wysokości nie niższej niż:

- 5% wartości inwestycji dla wniosków z obszarów 1 – 6;
- 10% wartości inwestycji dla wniosków z obszarów 7 – 17;
- 15% wartości inwestycji dla wniosków z obszarów 18 – 30;
- 20% wartości inwestycji dla wniosków z obszarów 31 – 36.

Obszary wsparcia stanowiła więc budowa lub modernizacja infrastruktury turystycznej lub sportowej, gdzie 90% wartości inwestycji było dofinansowywane, natomiast pozostałe 10% musiało pochodzić z wkładu własnego.

Wnioski należało składać do Prezesa Rady Ministrów za pośrednictwem Banku Gospodarstwa Krajowego w Aplikacji Polski Ład. Po decyzji Prezesa Rady Ministrów o objęciu danej inwestycji dofinansowaniem ze środków programu, BGK wystawiał promesę wstępną, dzięki której JST/związek JST mógł uruchomić postępowanie zakupowe niezbędne do realizacji inwestycji. Po rozstrzygnięciu postępowań zakupowych JST/związek JST wnioskuje do BGK, za pośrednictwem Aplikacji Polski Ład, o udzielenie promesy inwestycyjnej dofinansowania inwestycji ze środków programu.

Po podpisaniu umów z wykonawcą/wykonawcami i realizacji inwestycji (lub jej etapów) JST/związek JST wnioskowało do BGK o wypłatę z promesy (lub jej transzy), zgodnie z harmonogramem realizacji inwestycji. Następnie wypłaty były realizowane w tzw. oknach płatniczych ogłaszanych na stronie internetowej banku.

Co ważne, JST/związek JST może złożyć maksymalnie 3 wnioski o dofinansowanie:

- wniosek o najniższym limicie wartości dofinansowania, nieprzekraczającym 2 miliony złotych jest obligatoryjny,
- kwota drugiego wniosku nie może przekroczyć 8 milionów złotych wartości dofinansowania,

- kwota trzeciego wniosku nie może przekroczyć 30 milionów złotych wartości dofinansowania.

Fotografia 8: Lokalizacja planowanej przystani w Ząbrowie



Źródło: Materiały własne (DS Consulting).

W momencie powstawania opracowania nie ma informacji dotyczących kolejnych naborów w ramach niniejszego Funduszu.

4.3.4. Interreg Południowy Bałtyk

Turystyka to jeden z wiodących sektorów gospodarki. Pomimo obecności różnorodnych atrakcji turystycznych, nieskażonych i fascynujących krajobrazów przyrodniczych oraz przyzwoitej bazy noclegowej odnotowano relatywnie duże rozbieżności między regionami w obszarze Południowego Bałtyku. Zrównoważone wykorzystanie dóbr środowiskowych do budowania oferty przełamującej sezonowość w dziedzinie turystyki może przyczynić się do rozwoju całego obszaru Programu.

Jednym z działań Programu Interreg Południowy Bałtyk jest **działanie 2.2: Promowanie zrównoważonego wykorzystania wody**, które ma na celu szeroko zakrojone wsparcie skutecznej i zrównoważonej gospodarki wodnej. W ramach tego działania przewidziano możliwość realizacji transgranicznych działań pilotażowych jako części projektów. Mogą one obejmować elementy infrastruktury i wyposażenia o charakterze pilotażowym i demonstracyjnym.

Działanie to będzie wspierać Cel Szczegółowy 2.5 Promowanie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej. Jego cele ukierunkowane są na szeroko zakrojone wsparcie skutecznego i zrównoważonego użytkowania gruntów i gospodarki wodnej, zwłaszcza:

- w dziedzinie ograniczania odprowadzania substancji odżywczych i niebezpiecznych do dorzeczy rzek, a następnie do Morza Bałtyckiego,
- w celu zwalczania eutrofizacji i różnych substancji niebezpiecznych (takich jak tworzywa sztuczne lub zatopiona broń chemiczna) w środowisku wodnym, w tym w środowisku morskim, a tym samym poprawy jakości wody.

W ramach tego Celu Szczegółowego mogą być realizowane zarówno projekty regularne, jak i na małą skalę, do których można zaliczyć:

- opracowywanie, prezentowanie i wdrażanie transgranicznych rozwiązań w zakresie zielonych technologii w gospodarce wodnej (w tym zrównoważonego użytkowania gruntów oraz zbiórki i oczyszczania ścieków) oraz w opartej o naturę gospodarce wodami powodziowym na OPB,
- wspólne opracowywanie rozwiązań, które pomagają w zabezpieczeniu różnych sprzecznych sposobów użytkowania wody służących interesom publicznym (np. rekreacja i czas wolny w porównaniu z wykorzystaniem wody, jak również ochrona zasobów wodnych), jak również przyszłych dostaw wody (zarówno wody pitnej, jak i wody przemysłowej).

Drugim z działań Programu stanowiącym potencjalne źródło dofinansowań dla analizowanych zadań jest **działanie 3.1 Rozwój zrównoważonej, odpornej i innowacyjnej turystyki** wchodzące w Priorytet 3: Atrakcyjny Południowy Bałtyk – aktywacja potencjału turystycznego Obszaru Południowego Bałtyku.

Główne interwencje, które mogą być wspierane to: rozwój sieciowych produktów i usług turystycznych, budowanie współpracy pomiędzy regionami i krajami w celu wzmocnienia oferty dla turystów; zachowanie dziedzictwa kulturowego i środowiska naturalnego regionu jako głównych atrakcji turystycznych; poprawa oferty turystycznej i kulturalnej oraz tworzenie nowych ofert w Obszarze Południowego Bałtyku, w szczególności dedykowanych krajowej turystyce przyrodniczej i turystyce lokalnej; wykorzystanie potencjału sektorów kulturalnych i kreatywnych oraz zasobów naturalnych jako sposobu na wzmocnienie atrakcyjności turystycznej OPB; przeprowadzanie wspólnych wydarzeń dla turystów i mieszkańców.

W tym działaniu nacisk na zrównoważony rozwój turystyki będzie uwzględniał zasady i cele określone przez UNEP (United Nations Environment Programme) i WTO (World Trade Organization) w: "MAKING TOURISM MORE SUSTAINABLE - A Guide for Policy Makers", a więc przede wszystkim:

- zmniejszenie negatywnego wpływu podróży i turystyki na środowisko naturalne poprzez prowadzenie przedsięwzięć mających na celu zachowanie różnorodności biologicznej,
- ochronę bogatej i zróżnicowanej oferty przyrodniczej (a także kulturowej) obszaru oraz zrównoważone wykorzystanie zasobów takich jak energia i woda,
- zaspokojenie potrzeb potencjalnych turystów bez uszczerbku dla potrzeb mieszkańców.

W tym działaniu przewidziano możliwość realizacji transgranicznych działań pilotażowych w ramach projektów. Mogą one obejmować elementy infrastruktury i wyposażenia o charakterze pilotażowym i demonstracyjnym. Realizacja infrastruktury na dużą skalę nie jest możliwa.

Wśród przykładowych działań można wymienić:

- budowanie lub wzmacnianie transgranicznych sieci współpracy podmiotów turystycznych i kulturalnych Obszaru Południowego Bałtyku oraz wymiana wiedzy w zakresie rozwoju turystyki lub kultury,
- zwiększenie wspólnego potencjału turystycznego i wzmocnienie wspólnej oferty turystycznej i kulturalnej, w tym:
- wspólne strategie i wspólne rozwiązania dla sektorów turystyki i kultury, w tym przemysłów kreatywnych, rozwój innowacyjnych rozwiązań związanych z turystyką i kulturą (w tym rozwiązania cyfrowe, a także wsparcie na rzecz podnoszenia umiejętności cyfrowych jako uzupełniająca część projektów);
- poprawa transgranicznej oferty i produktów zrównoważonej turystyki, mała infrastruktura turystyczna, w tym także małe inwestycje w transgraniczne szlaki turystyczne i zachowanie wspólnego dziedzictwa kulturowego, dostosowanie tych obiektów do potrzeb osób o specjalnych wymaganiach lub z niepełnosprawnościami;
- działania wzmacniające wymiar zrównoważonego rozwoju turystyki: rozwiązania proekologiczne, ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko, promocja slow tourism i turystyki zdrowotnej, działania włączające społeczności lokalne w funkcjonowanie sektorów turystyki i kultury, wykorzystanie innowacji społecznych w turystyce i kulturze.
- działania promujące wspólną markę Południowego Bałtyku i wspólne dziedzictwo kulturowe lub przyrodnicze turystyki np. kampanie promocyjne lub wydarzenia.

Działania powinny koncentrować się na poprawie oferty turystycznej i kulturalnej, tworzeniu nowych i innowacyjnych usług i produktów, zmniejszając negatywny wpływ turystyki na środowisko naturalne, czy też łagodzić sezonowość turystyki przechodząc na zrównoważoną turystykę całoroczną.

Projekty mogą obejmować działania pilotażowe dotyczące elementów infrastruktury i wyposażenia. Wspierana jest jednak mała infrastruktura lub urządzenia o niewielkim, uzupełniającym charakterze, jeżeli wykaże się ich wkład w realizację celów Działania. Warto podkreślić, że program nie wspiera dużych projektów infrastrukturalnych, tj. projektów, których głównym lub jedynym celem jest sfinansowanie jednego lub większej liczby obiektów infrastrukturalnych. Planowana infrastruktura powinna wnieść bezpośredni wkład w produkt i rezultat projektu i może być finansowana z Programu Południowy Bałtyk, jeżeli ma wyraźny charakter transgraniczny, co oznacza, że:

- ma charakter pilotażowy tzn., że stworzy możliwe do przeniesienia praktyczne rozwiązanie (plan) poprzez studium przypadku w jednym obszarze, które jest w dalszym projekcie wspólnie oceniane przez Partnerów i przygotowane do wykorzystania i wdrożenia w co najmniej jednym z pozostałych uczestniczących krajów. Oczekuje się, że projekty zawierające takie komponenty wykażą silne działania w zakresie transferu/upowszechniania, które zapewnią zastosowanie opracowanego rozwiązania w innych krajach i kontekstach; lub
- ma charakter uzupełniania brakujących ogniw na poziomie obszaru Południowego Bałtyku, tj. posiada transgraniczne powiązanie fizyczne lub funkcjonalne (np. wspólna oferta turystyczna, wspólne aplikacje cyfrowe z elementami infrastrukturalnymi), jego umiejscowienie zostało przeanalizowane z perspektywy transgranicznej i wykazuje wpływ społeczno-gospodarczy lub środowiskowy ponad granicami państwowymi.

Wsparcie oferowane jest w formie bezzwrotnej dotacji do 80% wydatków kwalifikowalnych, a co najmniej 20% wydatków musi stanowić wkład własny, przy założeniu że wartość projektu jest do 5 mln euro. Program Południowego Bałtyku nie określa żadnych ograniczeń co do wielkości nakładów na infrastrukturę (w procentach lub wartościach nominalnych) w projekcie. Każda propozycja inwestycyjna będzie oceniana indywidualnie pod kątem kryterium stosunku jakości do ceny, tj. kosztów w stosunku do poziomu innowacyjności, transgranicznego charakteru oraz integracji i komplementarności z innymi działaniami projektowymi..

Ponadto, w programie obowiązuje zasada partnerstwa, tzn. projekty muszą być realizowane w międzynarodowym partnerstwie podmiotów pochodzących z co najmniej 2 państw członkowskich objętych programem i muszą przynosić korzyści dla pogranicza oraz jego mieszkańców.

Główne grupy docelowe:

- Instytucje publiczne i równoważne podmioty publiczne w OPB;
- MŚP;
- Instytucje kultury;

- Turyści obszarów/obiektów dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego w Obszarze Południowego Bałtyku;
- Obywatele regionu, zwłaszcza w bardziej atrakcyjnych obszarach (np. na wybrzeżu).

W 2023 roku zostały ogłoszone trzy nabory na projekty regularne, natomiast kolejne nabory wniosków w programie Południowy Bałtyk zostaną ogłoszone już w I połowie 2024 r.

4.3.5. Fundusze norweskie

W programie obecnie nie ma aktualnych naborów, które umożliwiłyby staranie się o dofinansowanie zakresów zadań rozpatrywanych w ramach przedmiotowego opracowania. Należy jednak zaznaczyć, iż w nowej perspektywie finansowej 2021-2027 tzw. Fundusze norweskie mogą być kontynuowane i w takim wypadku należy zweryfikować czy poszczególne zadania i zakładane zakresy prac inwestycyjnych umożliwią aplikowanie o środki z niniejszego Programu.

W ramach minionej perspektywy finansowej prowadzony był otwarty nabór (w okresie 10.01.2022 – 7.04.2022) w ramach dofinansowania „Innowacje w obszarze wód śródlądowych lub morskich”.

Celem działania było zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorców prowadzących działalność w obszarze wód śródlądowych, morskich lub ich bezpośredniego otoczenia poprzez działania prowadzące do wdrożenia w przedsiębiorstwie innowacyjnych procesów, produktów, usług lub rozwiązań, które rozwiną działalność gospodarczą przedsiębiorcy, w tym wzrost przychodów, zysku lub zatrudnienia. Projekty w ramach tego naboru mogły jednocześnie przyczynić się do ograniczenia zanieczyszczenia wód i ich otoczenia.

Wsparcie mogły otrzymać mikro-, małe lub średnie firmy, które zamknęły jeden rok obrotowy trwający przynajmniej 12 miesięcy oraz przynajmniej w jednym zamkniętym roku obrotowym w okresie 3 lat poprzedzających rok, w którym złożyły wniosek o udzielenie wsparcia osiągnęły przychody ze sprzedaży nie niższe niż równowartość 20 tysięcy euro.

Wsparcie mogło zostać przeznaczone na następujące wydatki:

- inwestycyjne (m.in. w portach morskich lub śródlądowych):
 - maszyny i urządzenia,
 - roboty budowlane,
 - wartości niematerialne i prawne,
 - dodatkowe koszty w zakresie ochrony środowiska,
- eksperymentalne prace rozwojowe,
- usługi doradcze.

W niniejszym naborze maksymalnie można było otrzymać dofinansowanie w postaci bezzwrotnej dotacji w wysokości 2 000 000 EURO, które mogło stanowić 80% całkowitych kosztów projektu, a pozostałe 20% musiał stanowić wkład własny.

4.3.6. Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021-2027

Program Fundusze Europejskie dla Rybactwa (FER) jest instrumentem wsparcia sektorów rybactwa i gospodarki morskiej w Polsce współfinansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EFMRA).

Celem programu jest realizacja wspólnej polityki rybołówstwa, unijnej polityki morskiej oraz Europejskiego Zielonego Ładu, wzmocnienie odporności sektora rybackiego oraz rozwój zrównoważonej niebieskiej gospodarki, promowanie zrównoważonego rybołówstwa i ochrony żywych zasobów morza oraz zapewnienie bezpieczeństwa żywnościowego.

Program będzie skierowany do:

- podmiotów prowadzących działalność w zakresie rybołówstwa morskiego, rybactwa śródlądowego, chowu i hodowli ryb, przetwarzania i obrotu produktami rybołówstwa i akwakultury;
- Rybackich Lokalnych Grup Działania;
- organizacji rybackich, organizacji zrzeszających producentów akwakultury, organizacji producentów ryb, związków, stowarzyszeń fundacji i organizacji pożytku publicznego realizujących statutowe działania w zakresie rybactwa;
- instytutów naukowo-badawczych;
- administracji.

Jednym z priorytetów jest Priorytet: 3. Sprzyjanie zrównoważonej niebieskiej gospodarce na obszarach przybrzeżnych, wyspiarskich i śródlądowych oraz wspieranie rozwoju społeczności rybackich i sektora akwakultury, w ramach którego realizowane ma być działanie 3.1. Realizacja lokalnych strategii rozwoju i współpraca, obejmując operacje ukierunkowane na ochronę i odbudowę bioróżnorodności środowiskowej przyczyniające się do przeciwdziałania zmianom klimatu i wspomagające dostosowanie się do tych zmian.

W ramach tego działania mają być również realizowane operacje wspomagające rozwój przedsiębiorczości, w tym w ramach działalności uzupełniającej dochody z rybactwa, takiej jak tworzenie i rozwój turystyki (w tym budowa i modernizacja obiektów małej bazy noclegowej) w oparciu o dziedzictwo kulturowe obszarów zależnych od rybactwa (poza obszarami chronionymi np. Natura 2000 i zagrożonymi nadmierną turystyką) czy działalności związanej z niebieską gospodarką.

Wsparcie oferowane jest w formie zwrotu poniesionych kosztów kwalifikowalnych w wysokości nawet do 100% tych kosztów bądź w formie finansowania na podstawie stawek

jednostkowych. W zależności od warunków naboru wartość dotacji oraz sposób finansowania mogą ulegać zmianie.

W Programie na koniec 2023 roku nie było jednak aktualnych naborów, które umożliwiłyby staranie się o dofinansowanie w formie bezzwrotnej dotacji zakresów zadań rozpatrywanych w ramach przedmiotowego opracowania.

4.4. Harmonogram wdrożenia

Weryfikując bariery prawne i planistyczne poszczególnych zadań zweryfikowano, iż analizowane zadania w znaczący sposób różnią się w zakresie gotowości do realizacji i charakteryzują się odmiennymi czynnikami, wpływającymi na długość planowanego procesu przygotowawczego. Do etapów realizacji projektów żeglarskich¹² można więc zaliczyć m.in.:

- pozyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - stosownie do treści Kart Zadań ustalono, że dla części zadań będzie konieczne uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Czas uzyskiwania decyzji uzależniony jest od tego czy w ramach postępowania konieczne jest sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko, co znacząco wpływa na wydłużenie czasu niezbędnego do uzyskania decyzji;
- pozyskanie/dostosowanie do zamierzeń dokumentu planistycznego – dotyczy takich zamierzeń budowlanych, które muszą być zgodne z dokumentem planistycznym obowiązującym na terenie danej gminy (miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego), a w jego braku z koniecznością uzyskania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego;
- uzyskanie prawa do nieruchomości na cele budowlane i późniejsze zapewnienie trwałości projektu - ze względu na wymogi ustawy prawo budowlane inwestor musi dysponować podstawą do korzystania z nieruchomości na cele budowlane, jest to warunek konieczny przeprowadzenia jakiegokolwiek inwestycji. Ponadto tytuł prawny do nieruchomości nie może być krótszy niż okres trwałości projektu;
- opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzgodnieniami i pozwoleniem na budowę – czas niezbędny na wybór wykonawcy dokumentacji technicznej, jej opracowanie oraz uzyskanie wszystkich niezbędnych uzgodnień wraz z pozwoleniem na budowę (o ile jest wymagane);
- uzyskanie zewnętrznego dofinansowania – czas niezbędny na przygotowanie dokumentacji aplikacyjnej oraz na etap wyboru projektów w sposób konkurencyjnych zakwalifikowanych do dofinansowania i podpisanie umowy o dofinansowanie;

¹² Szczegółowo proces planowania inwestycji żeglarskiej został przedstawiony w opracowaniu pt. Standardy infrastruktury żeglarskiej w województwie pomorskim

- wybór wykonawcy robót budowlanych - czas niezbędny na przeprowadzenie procedury wyboru wykonawcy uzależniony jest od tego czy zamówienie publiczne będzie udzielane zgodnie z tzw. "procedurą krajową", gdzie terminy ustawowe są krótsze czy też "procedurą europejską", gdzie terminy ustawowe są wydłużone. Dodatkowo należy przewidzieć czas niezbędny na prawidłową ocenę ofert oraz ewentualne odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej oraz okres „standstill” od wyboru oferty do zawarcia umowy z wykonawcą;
- realizacja prac inwestycyjnych – czas niezbędny na realizację przyjętych w Kartach Zadań rozwiązań projektowych w części hydrotechnicznej, w części kubaturowej i zagospodarowania terenu oraz w części infrastruktury technicznej. Planując realizację inwestycji należy uwzględnić ryzyka wynikające z okresów ochronnych, dostaw i warunków produkcji materiałów, uwarunkowania hydro-meteorologiczne itp.

Należy zaznaczyć, iż nie wszystkie rozpatrywane zadania będą wymagały realizacji każdego ze wskazanych wyżej etapów. Dodatkowo niektóre z nich mogą być realizowane równolegle.

W poniższej tabeli przedstawiono szacunkowy czas wymagany na wdrożenie poszczególnych etapów realizacji projektu.

Tabela 17: Szacunkowy czas na realizację poszczególnych etapów projektu¹³

LP.	Etap	Szacunkowy czas
1.	Pozyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – poprzedzone tzw. postępowaniem kwalifikacyjnym (screeningowym)	<ul style="list-style-type: none"> • Zadanie nie wymaga pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – 0 miesięcy • Zadanie wymaga pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach bez konieczności sporządzenia raportu – od 3 do 6 miesięcy • Zadanie wymaga pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z koniecznością sporządzenia raportu – od 9 do 18 miesięcy
2.	Pozyskanie/dostosowanie do zamierzeń dokumentu planistycznego	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt jest zgodny z MPZP – 0 miesięcy • Wystąpienie o decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego dla zadań, gdzie nie ma MPZP – 6-12 miesięcy • Zmiana MPZP jeżeli zakres zadania jest niezgodny z zapisami uchwalonego planu miejscowego – od 1 do 3 lat

¹³Należy zwrócić uwagę, iż przedstawione w niniejszej tabeli terminy są orientacyjne i zostały opracowane na podstawie wiedzy zespołu projektowego. W jednostkowych przypadkach może się zdarzyć, iż dana pozycja w harmonogramie będzie wymagać więcej czasu niż wskazano w niniejszym opracowaniu.

3.	Uzyskanie prawa do nieruchomości na cele budowlane i późniejsze zapewnienie trwałości projektu	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestor dysponuje prawem do gruntów – 0 miesięcy • Inwestor nie dysponuje prawem do gruntu lądowego – od 3 miesięcy do 3 lat • Inwestor nie dysponuje prawem do gruntu wodnego – od 3 miesięcy do roku
4.	Opracowanie dokumentacji technicznej	<ul style="list-style-type: none"> • Przygotowanie postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługę projektowania i uzyskania pozwolenia na budowę – od 3 do 6 miesięcy • Opracowanie dokumentacji technicznej – od 6 miesięcy do 24 miesięcy, w tym • Uzgodnienia na etapie prac projektowych (o ile to konieczne) z następującymi podmiotami: <ul style="list-style-type: none"> - Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska – od 3 do 12 miesięcy - Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (właściwy regionalny zarząd gospodarki wodnej) – od 6 do 24 miesięcy - Urząd Morski – od 3 do 9 miesięcy - Urząd Żeglugi Śródlądowej – od 3 do 12 miesięcy - Właściwy konserwator zabytków – od 3 do 18 miesięcy - Gestorzy sieci – od 1 do 6 miesięcy • Uzyskanie pozwolenia na budowę lub zgłoszenie robót budowlanych – od 1 (zgłoszenie) do 12 miesięcy
5.	Uzyskanie zewnętrznego dofinansowania	<ol style="list-style-type: none"> a) Sporządzenie i złożenie wniosku o dofinansowanie – ok. 3 miesięcy b) Etap oceny wniosku o dofinansowanie – od 3 do 6 miesięcy c) Podpisanie umowy o dofinansowanie – ok. 3 miesiące
6.	Wybór wykonawcy robót budowlanych	<ol style="list-style-type: none"> a) Zamówienie publiczne na wybór wykonawcy zgodne z tzw. „procedurą krajową” (dla zadań o koszcie realizacji mniejszym niż 5,382 mln euro) – do 6 miesięcy b) Zamówienie publiczne na wybór wykonawcy zgodne z tzw. „procedurą europejską” (dla zadań o koszcie realizacji większym niż 5,382 mln euro) – do 12 miesięcy
7.	Realizacja prac inwestycyjnych	<ol style="list-style-type: none"> a) Planowany zakres zadania nie zakłada realizacji skomplikowanych prac hydrotechnicznych – do 1 roku b) Planowany zakres zadania zakłada realizację skomplikowanych prac hydrotechnicznych – do 4 lat

Źródło: Opracowanie własne

Biorąc pod uwagę przedstawiony szacunkowy czas na realizację poszczególnych etapów projektu, proces planowania inwestycji żeglarskiej szczegółowo przedstawiony w opracowaniu pt. Standardy infrastruktury żeglarskiej w województwie pomorskim oraz zidentyfikowane dla poszczególnych zadań zakwalifikowanych do przedmiotowej Analizy

Wykonalności barier prawnych i planistycznych zespół projektowy we współpracy z ekspertem do spraw turystyki żeglarskiej i ekspertem do spraw hydrotechnicznych oszacował wykonalność czasową dla poszczególnych zadań. Zakłada się, że ich końcowy okres realizacji będzie spójny z okresem kwalifikowania wydatków dla programów współfinansowanych z funduszy unijnych w perspektywie 2021-2027, tj. z zasadą n+3, która umożliwi rozliczanie wspartych projektów do 2030 roku. Wyjątek stanowić mogą projekty, których realizacja będzie możliwa dopiero po wdrożeniu projektów komplementarnych (np. planowanych do realizacji przez Urząd Morski w Gdyni, z terminem wykonania niemożliwym do określenia na etapie sporządzania przedmiotowego opracowania).

W celu określenia horyzontu czasowego analizowanych zadań założono, iż inwestorzy rozpoczną określone m.in. w Kartach Zadań niezbędne do wykonania prace przygotowawcze na początku II kwartału 2024 roku. Analizując przedstawiony w poniższej tabeli harmonogram należy brać jednak pod uwagę, iż jego adekwatność w dużej mierze będzie zależeć od jakości opracowywanych na etapie prac przygotowawczych dokumentów oraz obciążenia pracą poszczególnych urzędów i instytucji zaangażowanych w proces wszelkich uzgodnień. Należy też mieć na uwadze odwołania do wyższej instancji np. od decyzji środowiskowej, obowiązku ponownej oceny środowiskowej, lokalizacyjnej czy od decyzji o pozwoleniu na budowę/rozbiórkę itp. Przy skompilowanych uzgodnieniach i pozyskiwaniu stosowanych pozwoleń proces, z uwagi na rozpatrywanie odwoływań i wynikających z nich skutków, może się wydłużyć o ok. 1 – 1,5 roku.

Dodatkowo prognozowana realizacja prac inwestycyjnych może się przedłużyć z uwagi na konieczność dostosowania terminów prac do uwarunkowań hydro-meteorologicznych czy okresów ochronnych. Niniejszy harmonogram nie zakłada również przerw po zakończeniu prac przygotowawczych, które mogą wystąpić w przypadku konieczności pozyskania zewnętrznego finansowania. Należy wziąć pod uwagę ryzyko wydłużenia przedstawionego poniżej szacunkowego harmonogramu w przypadku wystąpienia na etapie prac przygotowawczych lub fazie robót budowlanych nieoczekiwanych czynników, których identyfikacja na etapie opracowywania Kart Zadań była niemożliwa.

Tabela 18: Szacunkowy harmonogram realizacji poszczególnych zadań

Zadanie	Prace projektowe (liczba miesięcy)	Roboty budowlane (liczba miesięcy)	Czas całkowity (liczba miesięcy)	Rok																																				
				Rok 2024				Rok 2025				Rok 2026				Rok 2027				Rok 2028				Rok 2029				Rok 2030				Rok 2031				Rok 2032				Rok 2033
				II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I					
Z_01	Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II	24	12	36																																				
Z_02	Rozbudowa przystani żeglarskiej Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	42	12	54																																				
Z_03	Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II	0	24	24																																				
Z_04	Modernizacja przystani GKM LOK w Gdańsku	36	12	48																																				
Z_05	Rozbudowa Przystani Cesarskiej w Gdańsku	36	12	48																																				
Z_06	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy moło w Sopocie	18	12	30																																				
Z_07	Modernizacja przystani jachtowej „Marina Gdynia”	12	12	24																																				
Z_08	Rozbudowa mariny z zapleczem socjalnym dla żeglarzy w Porcie Morskim Hel	12	6	18																																				
Z_09	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Porcie Morskim w Jastarni - etap II	12	6	18																																				
Z_10	Budowa przystani jachtowej w Kuźnicy	18	6	24																																				
Z_11	Rozbudowa Przystani Żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie	12	12	24																																				
Z_12	Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II	0	18	18																																				
Z_13	Rozbudowa przystani w Białej Górze	24	12	36																																				
Z_14	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Biała Góra	18	6	24																																				
Z_15	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach– Śluza Szonowo	18	6	24																																				

Analizując powyższy szacunkowy harmonogram realizacji poszczególnych zadań należy wziąć również pod uwagę fakt, iż w przypadku JST planowane prace muszą być poprzedzone zabezpieczeniem planowanej kwoty w budżecie. Może to spowodować opóźnienie wdrażania planowanych prac projektowych lub/i realizacji robót budowlanych, do czasu przyjęcia stosownej zmiany w budżecie.

Na podstawie powyższej tabeli określono szacunkowy okres gotowości analizowanych zadań do aplikowania o zewnętrzne środki lub/i gotowości do rozpoczynania procesu inwestycyjnego.

Tabela 19: Szacunkowy okres gotowości analizowanych zadań

Numer karty	Nazwa Zadania	Szacunkowy okres gotowości do realizacji	Szacunkowy okres zakończenia inwestycji
Z_28	Budowa przystani żeglarskiej w Ząbrowie	I kw. 2024	I kw. 2025
Z_12	Rozbudowa i przebudowa portu rybacko – jachtowego w Pucku – etap II	I kw. 2024	III kw. 2025
Z_03	Górki Zachodnie – rozbudowa portu jachtowego – etap II	I kw. 2024	I kw. 2026
Z_08	Rozbudowa mariny z zapleczem socjalnym dla żeglarzy w Porcie Morskim Hel	I kw. 2025	III kw. 2025
Z_09	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Porcie Morskim w Jastarni - etap II	I kw. 2025	III kw. 2025
Z_33	Budowa pomostu cumowniczego przy moście w Sobieszewie	I kw. 2025	III kw. 2025
Z_20	Budowa zaplecza socjalno-sanitarnego na przystani w Krynicy Morskiej – Piaski	I kw. 2025	III kw. 2025
Z_21	Przystań żeglarska w awanporcie Przekopu Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej	I kw. 2025	III kw. 2025
Z_07	Modernizacja przystani jachtowej „Marina Gdynia”	I kw. 2025	I kw. 2026
Z_11	Rozbudowa Przystani Żeglarskiej w Porcie "Szkuner" we Władysławowie	I kw. 2025	I kw. 2026
Z_35	Rozbudowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku – Etap III	III kw. 2025	I kw. 2026
Z_36	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy plaży miejskiej w Malborku	III kw. 2025	I kw. 2026
Z_38	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Gdańska Głowa	III kw. 2025	I kw. 2026
Z_25	Przebudowa i rozbudowa przystani żeglarskiej w Osłonce	III kw. 2025	I kw. 2026
Z_14	Budowa stanowisk cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Biała Góra	III kw. 2025	I kw. 2026

Numer karty	Nazwa Zadania	Szacunkowy okres gotowości do realizacji	Szacunkowy okres zakończenia inwestycji
Z_15	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach– Śluza Szonowo	III kw. 2025	I kw. 2026
Z_16	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach – Śluza Rakowiec	III kw. 2025	I kw. 2026
Z_17	Budowa stanowiskach cumowniczych na górnych i dolnych stanowiskach– Śluza Michałowo	III kw. 2025	I kw. 2026
Z_10	Budowa przystani jachtowej w Kuźnicy	III kw. 2025	I kw. 2026
Z_06	Rozbudowa przystani żeglarskiej przy moło w Sopocie	III kw. 2025	III kw. 2026
Z_32	Rozbudowa stancy wodnej w Wiślince – etap II	III kw. 2025	III kw. 2026
Z_26	Budowa miejsc cumowniczych przy ul. Podmiejskiej w Nowym Dworze Gdańskim	III kw. 2025	III kw. 2026
Z_27	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Bałtyckiej w Nowym Dworze Gdańskim	I kw. 2026	III kw. 2026
Z_01	Rozbudowa i przebudowa przystani Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku Górki Zachodnie - etap II	I kw. 2026	I kw. 2027
Z_39	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Drewnicy	I kw. 2026	I kw. 2027
Z_13	Rozbudowa przystani w Białej Górze	I kw. 2026	I kw. 2027
Z_19	Przebudowa infrastruktury portu jachtowego w Łebie	I kw. 2026	I kw. 2027
Z_23	Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Kanałowej w Sztutowie	I kw. 2026	I kw. 2027
Z_30	Rozbudowa przystani żeglarskiej Chorążówka	I kw. 2026	I kw. 2027
Z_24	Budowa przystani żeglarskiej w Rybince	I kw. 2026	I kw. 2028
Z_31	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Błotniku – etap III	I kw. 2026	I kw. 2028
Z_04	Modernizacja przystani GKM LOK w Gdańsku	I kw. 2027	I kw. 2028
Z_05	Rozbudowa Przystani Cesarskiej w Gdańsku	I kw. 2027	I kw. 2028
Z_22	Rozbudowa przystani jachtowej w Kątach Rybackich	I kw. 2027	III kw. 2028
Z_02	Rozbudowa przystani żeglarskiej Jacht Klub im. Conrada w Gdańsku – Górki Zachodnie	III kw. 2027	III kw. 2028
Z_37	Rozbudowa przystani żeglarskiej w Mechelinkach	III kw. 2027	III kw. 2030
Z_18	Budowa mariny jachtowej w Porcie Morskim w Ustce	I kw. 2029	I kw. 2033

Źródło: opracowanie własne

5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko

Analiza środowiskowa sporządzona została na podstawie:

- materiałów studialnych, badawczych i literatury przedmiotu,
- wniosków z ocen i analiz archiwalnych sporządzonych na potrzeby planowanych przedsięwzięć w rejonie obszaru opracowania.

W niniejszym opracowaniu omówiono zagadnienia wyszczególnione w art. 42 ustawy Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. 2008 r. nr 25 poz. 150), dotyczące prognozy oddziaływania na środowisko. Rozstrzygnięcie o zakresie niniejszego opracowania nie leży we właściwości rzeczowej organów ochrony środowiska i ochrony przyrody, w tym Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Cele środowiskowe planowanego przedsięwzięcia

Głównym celem Przedsięwzięcia "Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego" jest stworzenie sieci portów i przystani żeglarskich, mogących współtworzyć spójną i kompleksową ofertę turystyczną, dającą turystyce wodnemu możliwość przybicia do kei lub dłuższego przystanku w interwale kilkugodzinnym. Inwestycja pozwoli również na większe rozproszenie ruchu żeglarskiego na inne, mniej uczęszczane akweny, a co za tym idzie odciążą te odwiedzane najczęściej. Ponadto nastąpi poprawa w zakresie czystości wód poprzez instalację w portach i przystaniach urządzeń do odbioru zanieczyszczeń z jachtów.

W zakresie celów realizowanego Przedsięwzięcia do celów odnoszących się bezpośrednio do środowiska przyrodniczego można zaliczyć:

- analizę i ocenę stanu środowiska przyrodniczego na akwenach między innymi Żuław Wiślanych, Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego, w tym zrównoważone wykorzystanie obszarów objętych systemem NATURA 2000,
- ochronę środowiska poprzez tworzenie bezpiecznej i ekologicznej infrastruktury,
- rozproszenie ruchu żeglarskiego na inne akweny, a w szczególności poza Zatokę Pucką,
- wdrożenie zasady nieczynienia znaczącej szkody środowisku DNSH (Do no significant harm) w praktyce, podczas projektowania oraz eksploatacji infrastruktury,
- określenie chłonności akwenów, wykonanie badań i obserwacji ruchu żeglarskiego,
- ogólna poprawa jakości środowiska, wód i nabrzeży poprzez lepszą organizację siatki portów i przystani np. instalacja urządzeń i zbiorników do odbioru zanieczyszczeń z jachtów czy budowa węzłów sanitarnych.

Realizacja niniejszego przedsięwzięcia związana jest z koniecznością rozwijania istniejących oraz budowania nowych urządzeń infrastruktury turystyki wodnej i wynika również z rosnących wymagań zarówno żeglarzy, jak i innych osób zainteresowanych tematyką żeglarstwa. Wymagania te wymuszają wyposażenie obiektów infrastruktury żeglarskiej w odpowiednie urządzenia zagospodarowania turystycznego, które z jednej strony zwiększają standard wypoczynku żeglarzy, a z drugiej mogą przyczynić się do ochrony walorów turystycznych oraz przyrodniczych. Aby sprostać tym wymaganiom, zakłada się wyposażenie lokalizacji w dystrybutor energii elektrycznej, wody pitnej, sanitariaty, odbiór ścieków bytowych i wód zęzowych. Należy jednak podkreślić, że przedsięwzięcie zakłada realizację podstawowych elementów zagospodarowania w ramach inwestycji, nieprzewymiarowanych i w sposób bezpośredni związanych z obsługą żeglarzy. Przewidziane w niniejszej Analizie Wykonalności powstanie sieci portów i przystani żeglarskich, a następnie powiązaniu transportu turystyki wodnej, a także rowerowej i pieszej ma istotne znaczenie proekologiczne. Szczególną wartość ma tutaj turystyka żeglarska. Wyjątkową, edukacyjną rolę ma także propozycja powiązania turystyki wodnej z wartością poznawczą, zarówno w odniesieniu do walorów przyrodniczych, jak i kulturowych.

Analiza istotnych problemów ochrony środowiska w szczególności dotyczących obszarów chronionych i wymagających ochrony

Województwo pomorskie wyróżnia się na tle kraju ponadprzeciętnymi walorami przyrodniczymi. Wynikają one ze znacznego zróżnicowania środowiska i krajobrazu naturalnego oraz z dużego stopnia zachowania naturalności niektórych ekosystemów. Ochrona tych wartości prowadzona jest w ramach ustawowego systemu obszarów chronionych i obejmuje wszystkie przewidziane prawem formy ochrony. Na system ochrony przyrody składają się również (oprócz parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i pomników przyrody) obszary Natura 2000, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów. Obecnie obszary chronione (bez obszarów Natura 2000) zajmują w województwie pomorskim powierzchnię 597 392 ha, co stanowi 32,66% powierzchni województwa. Planowane zadania w ramach niniejszego przedsięwzięcia położone są w obrębie następujących form ochrony przyrody:

Tabela 20: Formy ochrony przyrody

Nazwa formy ochrony przyrody	Opis
PARKI NARODOWE	
Słowiński Park Narodowy - otulina	<p>Słowiński Park Narodowy powstał na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 września 1966 r. w sprawie utworzenia Słowińskiego Parku Narodowego (Dz. U. z 1966 r. Nr 42, poz. 254), uchylonego Ustawą z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody oraz jej późniejszymi zmianami. Został utworzony 1 stycznia 1967 roku.</p> <p>SPN to trzon "Ostoi Słowińskiej" i "Pobrzeża Słowińskiego", co więcej, północna część Parku obejmująca wody Morza Bałtyckiego (111,71 km²) stanowi fragment dużo większego obszaru "Przybrzeżnych Wód Bałtyku". Te trzy Obszary zostały wyznaczone, według tych samych założeń mających zastosowanie we wszystkich krajach Unii Europejskiej, z mocy Dyrektywy Ptasiej oraz Dyrektywy Siedliskowej i są elementami sieci Natura 2000.</p> <p>Ekosystemy leśne zajmują powierzchnię ok. 6 000 ha, co stanowi 18,9% powierzchni Parku. Głównymi gatunkami lasotwórczymi są: sosna zwyczajna z 72,8% udziałem w drzewostanach jako gatunek panujący, brzoza brodawkowata - 12,5%, olsza czarna - 5,8%, brzoza omszona - 2,5%, świerk pospolity - 1,3%, sosna czarna - 1%. Pozostałe gatunki takie jak: buk zwyczajny, dąb szypułkowy, jesion wyniosły nie przekraczają 1% udziału we wszystkich drzewostanach Parku. Spośród drzewostanów złożonych z innych gatunków istotniejszą rolę odgrywają lasy z udziałem olszy czarnej oraz brzozy – brodawkowatej i omszonej. Obecnie, drzewostany olszowe i brzozowe stanowią dominujący element zalesionych brzegów dwóch wielkich jezior Parku.</p> <p>Najliczniejszą grupą zwierząt Parku są owady; przybliżona suma znanych gatunków wynosi 490. Wśród nich wykazano obecność 30 gatunków znajdujących się pod ochroną ścisłą oraz 4 gatunki chronione częściowo. Najwięcej chronionych należy do chrząszczy; poza 15 gatunkami biegaczy Carabus spp. są to jeszcze – pływak lapoński Dytiscus lapponicus, kozioróg bukowiec Cerambyx scopolii, tęcznik mniejszy Calosoma inquisitor i pachnica dębowa Osmoderma eremita. Ochronie ścisłej podlega także 5 gatunków ważek, 3 gatunki trzmieli i 3 gatunki motyli. Ochroną częściową są objęte 2 gatunki trzmieli oraz 2 gatunki mrówek. Grupa mięczaków (malakofauna) Słowińskiego Parku Narodowego reprezentowana jest przez 70 gatunków należących do dwóch gromad: ślimaków Gastropoda i małży Bivalvia. Najliczniejszym mięczakiem Parku jest omulek jadalny Mytilus edulis, który tworzy liczne podwodne skupiska na dnie Bałtyku. Z kolei najrzadszym małżem jest słodkowodna szczeżuja wielka Anodonta cygnaea, która podlega ścisłej ochronie.</p> <p>Spośród 452 gatunków ptaków zaobserwowanych w Polsce, na obszarze Parku od początku XX wieku stwierdzono łącznie 274 gatunki, a wśród nich odnotowano 165, które przystępowały, bądź przez cały czas przystępują, do lęgów. Przez obszar</p>

	<p>Słowińskiego Parku Narodowego przebiega jedna z głównych tras wiosennych i jesiennych wędrówek ptaków. Do regularnie pojawiających się w Parku migrantów zaliczono ponad 160 gatunków.</p> <p>Teriofauna Słowińskiego Parku Narodowego jest bogata - występuje tu około 60% spośród stwierdzonych w Polsce gatunków ssaków. Wśród najbardziej cennych (umieszczonych, z różnym statusem, w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt) wymienić można: rzęsorka mniejszego <i>Neomys anomalus</i>, mroczka posrebrzanego <i>Vespertilio murinus</i>, morświna <i>Phocoena phocoena</i>, fokę szarą <i>Halichoerus grypus</i>. Poza tym optymalne warunki bytowania w Parku znajdują także liczne populacje następujących zwierząt - cennych na skalę europejską: bóbr <i>Castor fiber</i>, wydra <i>Lutra lutra</i>, 15 gatunków nietoperzy, z których trzy - mopek <i>Barbastella barbastellus</i>, borowiec wielki <i>Nyctalus noctula</i> i, wymieniony już wyżej, mroczek posrebrzany, są wpisane na Czerwoną Listę Zwierząt Ginących i Zagrożonych w Polsce.</p>
PARKI KRAJOBRAZOWE	
Nadmorski Park Krajobrazowy	<p>Utworzony w roku 1978 uchwałą Nr IX/49/78 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku z dnia 5 stycznia 1978 r. Powierzchnia Parku wynosi 18 804 ha (w tym 7 452 ha części lądowej i 11 352 ha wód morskich Zatoki Puckiej), otulina - 17 540 ha. Ponad połowa powierzchni Parku to wody Zatoki Puckiej Wewnętrznej, która jest oddzielona od reszty akwenu Zatoki piaszczystym, podłużnym wypłyceniem zwanym Ryfem Mew. Część lądowa Parku obejmuje całość Półwyspu Helskiego oraz wąski pas wybrzeża morskiego, ciągnący się od Białogóry do Władysławowa wraz z obszarem Karwieńskich Błot. Na południe od Władysławowa granica NPK obejmuje przymorskie fragmenty Kępy Swarzewskiej i Puckiej, pradolinnych obniżień Płutnicy i Redy do miejscowości Mechelinki.</p> <p>Występują w nim rzadkie w skali kraju zespoły roślin halofilnych (słonolubnych), psammofilnych (charakterystycznych dla piasków wydmy), torfowiskowych związanych z wysokim torfowiskiem atlantyckim i zagłębieniami wydmy. Ponad 40% powierzchni Parku pokrywają lasy, w większości są to zbiorowiska borowe, m.in. charakterystyczny dla wybrzeża bór bażynowy z wyróżniającą to zbiorowisko krzewinką - bażyną czarną. Na terenie Parku występuje malina moroszka będąca reliktem borealnym oraz woskownica europejska, która osiąga tu wschodnią granicę swojego zasięgu. Zróżnicowanie ekosystemów na obszarze NPK stwarza dogodne warunki życia wielu gatunkom zwierząt. Na terenie NPK znajdują się również miejsca lęgowe bardzo rzadkich ptaków Polski – łączaka, ostrygojada, ohara i pliszki cytrynowej.</p>
Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana	<p>Powołano na mocy Uchwały Nr VI/51/85 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Elblągu z dnia 26.04.1985 r. w sprawie utworzenia parków krajobrazowych oraz obszaru krajobrazu chronionego na terenie województwa elbląskiego. Park obejmuje wschodni fragment Mierzei Wiślanej z ciągami wydmy porośniętych nadmorskim borem sosnowym, miejscami kwaśnym borem mieszanym, a w zagłębieniach międzywydmowych, oprócz torfowisk przejściowych, nierzadkie są płaty brzeziny bagiennej. Powierzchnia Parku wynosi 4 410 ha, natomiast powierzchnia otuliny stanowi 22 703 ha.</p> <p>Na terenie PKMW i jego otuliny ochronie podlega: 6 gat. grzybów wielkoowocnikowych, 31 gatunków porostów, 51 gatunków roślin naczyniowych, 33 gatunki mszaków. Ochrona gatunkowa zwierząt na terenie otuliny Parku obejmuje</p>

	natomiast: 13 gatunków bezkręgowców, 7 gatunków ichtiofauny, 296 gatunków ptaków i 23 gatunki ssaków, a 5 gatunków gadów objętych jest ochroną częściową.
OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU	
Obszar Chronionego Krajobrazu Rzek Szarpawy i Tugi	Zajmuje teren w granicach gmin Stegna, Sztutowo i Nowy Dwór Gdański o powierzchni 3 191,89 ha. Obszar chroni krajobraz rzeki Szarpawy (jedno z ramion deltowych Wisły) wraz z układem wałów przeciwpowodziowych i polderów żuławskich oraz fragment rzeki Tugi wraz z jej obrzeżami i starorzeczami. Szarpawa należy do rzek odznaczających się stosunkowo mało przekształconą szatą roślinną.
Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat	Zlokalizowany w gminie Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Stare Pole, Sztum oraz w mieście Malbork (znajduje się tutaj południowy fragment obszaru i obejmuje pas o szerokości do 2 km w otoczeniu rzeki Nogat i fragment lasów leśnictwa Wilki). Obszar o powierzchni 11578 ha. Ochronie podlegają biotop międzywala i ujścia Nogatu, a także zabytki etnograficzne. Elementami krajobrazotwórczymi tego obszaru są: toń wodna, pasy oczeretów, szuwarów i innej roślinności wodnej oraz strefa zadrzewień i zakrzewień nadwodnych.
Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich	Jego powierzchnia wynosi 30 092 ha. Obszar ten obejmuje cały teren Żuław Gdańskich z wyjątkiem jego północno - zachodniego skraju. Podstawowym walorem krajobrazu jest silnie rozbudowana sieć hydrologiczna oraz unikatowa w Polsce powierzchnia budowana przez namuły Wisły.
Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej	Obejmuje fragment Mierzei Wiślanej na całej jej szerokości. Najcenniejsze fragmenty objęte są ochroną rezerwatową (rezerwaty Ptasi Raj i Mewia Łacha). Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspa Sobieszewska, jako część Mierzei Wiślanej, stanowi fragment ważnego przymorskiego ciągu zieleni Gdańska oraz regionalnego systemu przyrodniczego strefy nadmorskiej rejonu Zatoki Gdańskiej.
Obszar Chronionego Krajobrazu: Białej Góry	Zlokalizowany na terenie gmin: Ryjewo, Miłoradz i Sztum. Zajmuje powierzchnię 3971 ha. Utworzony został w 1985 roku w celu ochrony walorów krajobrazowych. Obszar obejmuje tereny międzyrzecza Wisły - Leniwki i Nogatu oraz tereny położone między Nogatem, a ścianą lasu rosnącego na zboczu doliny Wisły. Brzegi rzek porastają oczerety i szuwały stwarzając dogodne warunki do bytowania i lęgu ptactwa wodnego i błotnego.
W pobliżu Obszary Chronionego Krajobrazu: Środkowożuławski	Obejmuje tereny międzywala Wisły - o powierzchni 2870 ha, w tym użytki rolne - 75,9%, zadrzewienia i zakrzewienia - 9,5%, a wody powierzchniowe - 6,4%. Tereny nadbrzeżne charakteryzują się dogodnymi warunkami do gniazdowania i lęgu ptactwa wodno-błotnego oraz okresowego lub stałego pobytu licznych ssaków. Elementami krajobrazotwórczymi są: toń wodna, pasy oczeretów, szuwarów i innej roślinności wodnej oraz strefa zadrzewień i zakrzewień nadwodnych.
W pobliżu Obszary Chronionego Krajobrazu: Pas Pobrzeża na wschód od Ustki	Położony jest w mezoregionach Wybrzeże Słowińskie, Równina Słupska i Wysoczyzna Damnicka. Największą atrakcją krajobrazową i turystyczną jest tu wybrzeże morskie z plażami, wydmami i klifem oraz z całą gamą roślinności nadmorskiej, od wydmotwórczej Honkenii (<i>Honkenya peploides</i>), aż do zespołów leśnych - borów nadmorskich i buczyn. Na obszarze tym

	występują miejscowości o funkcji wczasowej i częściowo uzdrowiskowej: Orzechowo, Poddąbie, Rowy. Z zabytków architektury zasługują na uwagę m. in. dwór i kościół w Wytownie.
W pobliżu Obszary Chronionego Krajobrazu: Pas Pobrzeża na zachód od Ustki	Leży w mezoregionie Wybrzeże Słowińskie. Osobliwością geograficzną, przyrodniczą i krajobrazową jest tu bezpośrednie sąsiedztwo morza i związany z tym urozmaicony świat roślinny od pionierskiej nadmorskiej roślinności wydmowej z chronionym mikołajkiem (<i>Eryngium martinum</i>), poprzez roślinność bagienną w okolicach Jeziora Modła, aż do zespołów leśnych, w tym głównie borów nadmorskich. Typowe dla tutejszego krajobrazu są dwa jeziora przymorskie: Modła i Wicko. Jez. Modła jest rezerwatem przyrody ornitologicznym i wodno-roślinnym. Znajdują się tu liczne łęgowiska ptactwa wodnego oraz interesujące zespoły roślin wodnych i szuwarowych. Przy miejscowości Jarosławiec występuje na wybrzeżu morskim dwukilometrowy odcinek klifu morskiego o wysokości do 24m. W pobliżu Jarosławca występują rozległe zarośla charakterystycznego dla wybrzeża morskiego rokitnika zwyczajnego oraz róży fałdolistnej. W miejscowości Łącko znajduje się interesujący zespół zabytkowy - kościół z dzwonnica otoczony sędziwymi lipami uznanymi za pomnik przyrody.
W pobliżu Obszary Chronionego Krajobrazu: Nadmorski	Nadmorski Obszar Chronionego Krajobrazu obejmuje brzeg morski, zalesiony i bezleśny pas wydm ciągnących się wzdłuż wybrzeża, a we wschodniej części Równinę Błot Przymorskich i północne fragmenty sąsiadującej z nią Wysoczyzny Żarnowieckiej. Podstawowym walorem jest tu zachowany naturalny układ stref krajobrazowych. Powierzchnia obszaru wynosi 14940 ha.
NATURA 2000 OBSZARY PTASIE	
Obszar Natura 2000 OSO: Zatoka Pucka PLB220005	Obszar obejmuje wody zachodniej części Zatoki Gdańskiej, pomiędzy wybrzeżem Półwyspu Hel na północy, wybrzeżem od Władysławowa do ujścia Wisły śmiałej na zachodzie i południu i linią pomiędzy ujściem Wisły Śmiałej a końcem Helu od strony wschodniej. Zawiera zatem samą Zatokę Pucką (10 400ha, śr. głęb. 3m) i części głębszych wód Zatoki Gdańskiej rozpościerających się na wschód od niej. Obszar obejmuje również łąki nadmorskie koło Osłonina i Rewy. Ostoja ptasia o randze europejskiej E 12. Występuje co najmniej 28 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 11 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Gniazduje powyżej 1% populacji krajowej biegusa zmiennego, sieweczka obroźna osiąga liczebności do 1% populacji krajowej; do niedawna gnieździł się tu batalion. W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego perkoza dwuczubego, perkoza rogatego, czernicy; duże koncentracje osiągają: łabędź krzykliwy, głowienka, łączak, biegus krzywodzioby, biegus zmienny, brodziec śniady, głowienka, kamusznik, kulik mniejszy, kulik wielki, ostrygojad, czajka, siewnica, sieweczka obroźna i szlamnik. W okresie zimy występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego następujących gatunków ptaków: bielaczek, czernica, gągoł, nurogeś, ogorzałka, perkoz dwuczuby; stosunkowo duże koncentracje osiąga łabędź niemy; ptaki wodno-błotne znacznie przekraczają koncentracje 20 000 osobników.
Obszar Natura 2000 OSO: Dolina Dolnej Wisły PLB040003	Obszar rozciągnięty jest wzdłuż ponad 260 kilometrowego odcinka rzeki Wisły. Na niektórych jej odcinkach obecne są liczne mielizny i wyspy, odsłaniane szczególnie podczas niskiego stanu wody. W wielu miejscach na obszarze międzywała znajdują się rozległe podmokłe łąki. Na terasie zalewowej obecne są starorzecza i pozostałości lasów łęgowych . W miejscowości

	<p>Piekło znajduje się śluza odcinająca Nogat od Wisły. Za śluzami w kierunku północnym zaczyna się żuławski odcinek Wisły. W obszarze prowadzona jest różnorodna gospodarka wodna i rolna. Ostoja jest ważnym miejscem dla ptaków wodno-błotnych podczas migracji i zimowania, ale także podczas lęgów. Obszar Dolina Dolnej Wisły jest krajową ostoją ptaków o randze międzynarodowej PLO28 (Wilk i inni 2010). Gniazduje w niej 28 gatunków ptaków z listy zał. I Dyrektywy Ptasiej; 9 gatunków znajduje się w polskiej czerwonej księdze. Okres lęgowy: W okresie lęgowym obszar ważny dla następujących gatunków ptaków wymienionych w zał. I Dyrektywy Ptasiej: błotniaka stawowego, rybitwy rzecznej, rybitwy białoczelnej, zimorodka i jarzębatki) oraz dla 5 gatunków spoza zał. I Dyrektywy Ptasiej (powyżej 1% populacji krajowej) – ohara, nurogęsia, sieweczki rzecznej, brodziec piskliwego, mewy srebrzystej i brzegówki. Okres migracji, zimowania: Podczas inwentaryzacji ptaków nie lęgowych w latach 2011–2012 stwierdzono 59 gatunków ptaków wodnych i wodno-błotnych, w tym 16 gatunków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Liczebność co najmniej 4 gatunków przekraczała próg 1% populacji wędrowniczej: gągoł, krzyżówka, żuraw i gęś zbożowa. Ocena wielkości migracji ptaków w okolicach Świecia wykazuje, że obszar spełnia także ważną funkcję jako korytarz migracyjny.</p>
<p>Obszar Natura 2000 OSO: Zalew Wiślany PLB280010</p>	<p>Obszar obejmuje polską część płytkiego zalewu przymorskiego (śr. głębokość 2,3 m, max 4,6 m), o wodzie słonawej, odciętego od Bałtyku Mierzeją Wiślaną. Zalew łączy się z Bałtykiem wąskim kanałem usytuowanym w rosyjskiej części zbiornika, przez który w czasie silnych sztormów następują wlewy wód morskich. Do polskiej części zalewu uchodzi szereg rzek, od strony zachodniej jest to parę ramion Wisły, z największym Nogatem, od wschodniej i południa rzeki Elbląg, Bauda i Pasłęka, płynące z obszarów wysoczyznowych. Zalew charakteryzuje się bardzo szybkimi zmianami poziomu wody, dochodzącymi w ciągu dnia do 1,5 m, następującymi pod wpływem wiatru. Przy brzegach Zalewu ciągną się rozległe pasy szuwarów, osiagające szerokość setek metrów. Najważniejsze obszary lęgowe ptaków na Zalewie znajdują się w Zatoce Elbląskiej i w rejonie ujścia Pasłęki. Obszary najważniejsze dla ptaków nie lęgowych - to strefa przybrzeżna rozciągająca się od Przebrna do ujścia rzeczki Cieplicówki, Zatoka Elbląska oraz strefa przybrzeżna w okolicy ujścia Pasłęki.</p> <p>Znajduje się tu ostoja ptasia o randze europejskiej E 14. Występuje co najmniej 27 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. W okresie lęgowym występuje gęgawa - około 1% populacji lęgowej, ohar do 10% populacji lęgowej, rybitwa czarna do 8% populacji lęgowej, rybitwa białowąsa do 20% populacji krajowej, płaskonos do 3 % populacji krajowej, kropiatka do 3% populacji krajowej. Próg 1% populacji krajowej w ostoi przekraczają: bielik, kormoran, krwawodziób, zielonka, perkoz dwuczuby, cyraneczka, czernica, gęgawa i łabędź niemy. W okresie wędrowek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrownicowego (C2 i C3) następujących gatunków: bielaczek, cyraneczka, gęś białoczelna, gęś zbożowa, czernica, krakwa, łyska, czernica, mewa</p> <p>mała; stosunkowo duże koncentracje (C7) osiąga łabędź krzykliwy (do 200 osobników), łabędź niemy (pierzy się do 3500 ptaków, prawdopodobnie największe pierzowisko łabędzia w kraju), gągoł (do 3349 osobn.) i łączak. W okresie zimy występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrownicowego (C2) bielaczka (do 3200 osobników). Łącznie wszystkie ptaki wodno-błotne przebywające w granicach ostoi w okresie wędrownicowym osiagają liczebności dzienne przekraczające 60 tysięcy osobników.</p>
<p>Obszar Natura 2000 OSO: „Ujście Wisły” PLB220004</p>	<p>Obszar obejmuje znaczny fragment zewnętrznej delty Wisły, od ujścia Wisły Śmiałej na zachodzie, po ujście Wisły Przekopu i jego okolice - tak lądowe, jak i morskie, na wschodzie. Do obszaru włączono 12-kilometrowy pas wybrzeża Wyspy Sobieszewskiej, łączący oba ujścia oraz przyujściowy odcinek głównego koryta Wisły, tzw. Wisłę Przekop, wraz z jej</p>

	<p>międzywalem, o długości ok. 6 km, rozciągający się od morza, na północy, do miejscowości Przegalina, na południu. Zachodni kraniec obszaru stanowi rezerwat Ptasi Raj, wschodni - rezerwat Mewia Łacha. Obszar należy do mezoregionu Mierzeja Wiślana i tylko jego południowy kraniec wchodzi na teren mezoregionu Żuławy Wiślanych. W obu rezerwach występuje mozaika siedlisk, obejmująca przymorskie, płytkie, słodkowodne jeziora, rozległe płaty szuwaru trzcinowego, występującego w przybrzeżnej strefie jezior oraz na dawnych łąkach słonoroślowych (Ptasi Raj), oraz piaszczyste mierzeje, oddzielające jeziora od Bałtyku. Znaczne fragmenty terenu zajmują wydmy, pokryte typową roślinnością wydmy białej lub szarej, w wielu miejscach porośniętej różnowiekowymi uprawami sosnowymi, ze znaczną domieszką drzew liściastych. Znaczną część rezerwatu Mewia Łacha zajmuje wysokopienny las mieszany, zaś rezerwatu Ptasi Raj uprawa olchy, założona na dawnych łąkach słonoroślowych, obecnie zanikająca i przechodząca w zbiorowiska krzewiasto-szuwarowe. Międzywale Wisły Przekopu zajęte jest przez otwarte pastwiska. Na przedpolu czynnego ujścia Wisły istnieje aktywny stożek ujściowy, z czym związane jest pojawianie się i zanikanie piaszczystych wysp i półwyspów, wchodzących coraz głębiej w morze. W wielu miejscach wydmy białe i szare zostały utrwalone nasadzeniami róży pomarszczonej <i>Rosa rugosa</i> lub wierzby warzykowej <i>Salix daphnoides</i>, co spowodowało w tych miejscach niemal całkowity zanik roślinności naturalnej. Występuje tu ostoja ptasia o randze europejskiej E13. Występuje co najmniej 36 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG, 11 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Bardzo ważna ostoja ptaków wodno-błotnych we wszystkich porach roku, szczególnie w okresie wędrówek i zimą. Ogółem, na obszarze stwierdzono co najmniej 22 gatunki ptaków wodno-błotnych odbywających tu lęgi i przynajmniej 120 gatunków ptaków wodno-błotnych w okresie niełęgowym.</p>
<p>W pobliżu Obszarów Natura 2000 OSO: „Przybrzeżne wody Bałtyku” PLB990002</p>	<p>Obszar obejmuje wody przybrzeżne Bałtyku o głębokości od 0 do 20 m. Jej granice rozciągają się na odcinku 200 km, poczynając od nasady Półwyspu Helskiego, a na Zatoce Pomorskiej kończąc. Dno morskie jest nierówne, deniwelacje sięgają 3 m. Na obszarze zimują w znaczących ilościach 2 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG: nur czarnoszyi i nur rdzawoszyi (C7). W okresie zimy występuje powyżej 1% populacji szlaku wędrówkowego (C3) lodówki, co najmniej 1% nurnika i uhli. W faunie bentosowej dominują drobne skorupiaki. Rzadko obserwowane są duże ssaki morskie - foki szare <i>Phoca hispida</i> i obrączkowane <i>Halichoerus grypus</i> oraz morświny <i>Phocaena phocaena</i>.</p>
<p>NATURA 2000 OBSZARY SIEDLISKOWE</p>	
<p>W pobliżu Obszarów Natura 2000 SOO: Twierdza Wisłoujście PLH220030</p>	<p>Obszar obejmuje kompleks ceglanych i ziemnych fortyfikacji z XVII i XVIII wieku, wraz z otaczającymi je starymi zadrzewieniami oraz fosami wypełnionymi wodą. Podziemia twierdzy stanowią zimowisko nietoperzy Największe w Gdańsku i drugie w województwie zimowisko nietoperzy Chiroptera (313 osobników w 2005 r., 4-9 gatunków). Obserwowany znaczny wzrost liczebności hibernujących zwierząt (głównie <i>Myotis nattereri</i>) od momentu kiedy zaprzestano użytkowania podziemi Twierdzy jako magazyny. Jedyne w regionie zimowisko nocka łydkowłosego <i>Myotis dasycneme</i> (załącznik II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, EN w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt, VU w Europie). Gatunek ten obserwowany tu regularnie zimą (jedno z czterech największych zimowisk tego gatunku w Polsce), jak również w okresie migracji jesiennej (15% wszystkich nietoperzy odławianych w sieci przy wlotach korytarzy). Sąsiadujące z Twierdzą kanały i fosy stanowią optymalne żerowisko dla nocka łydkowłosego. Stwierdzono tu również nocka dużego <i>Myotis myotis</i> (załącznik II Dyrektywy Rady 92/43/EWG) - zimą i podczas migracji jesiennej.</p>

<p>W pobliżu Obszarów Natura 2000 SOO: Kaszubskie Klify PLH220072</p>	<p>Obszar obejmuje 9-kilometrowy odcinek brzegu klifowego (pow. 227,61 ha), rozciągający się od Władysławowa do Jastrzębiej Góry, zlokalizowany na północno-wschodniej i północnej krawędzi wysoczyzny morenowej - Kępy Swarzewskiej. Obejmuje fragment abrazyjno – akumulacyjnego brzegu. Do obszaru włączono przyległy do klifu fragment wierzchowy wraz z rozcięciami erozyjnymi (Wąwóz Chłapowski, Łebski Żleb, Lisi Jar, Strondowy Jar) oraz teren plaży. Wschodni i zachodni kraniec stanowi wybrzeże wydmowe. Rzeźba obszaru ma charakter polodowcowy i jest modyfikowana przez współczesne procesy morfogenetyczne - abrazję i procesy zboczowe. Większość klifów ma charakter aktywny, porasta je roślinność pionierska, murawowa i zaroślowa.</p> <p>Występują na nim siedliska takie jak: Siedlisko 2120 nadmorskie wydmy białe (Elymo-Ammophiletum), siedliska 2130 Nadmorskie wydmy szare (Helichryso-Jasionetum litoralis), Siedlisko 4030 suche wrzosowiska (Calluno-Genistion, Pohlio-Callunion, Calluno-Arctostaphylion), Siedlisko 9110 – Kwaśne buczyny (Luzulo-Fagenion), siedlisko 9130 i 9160. Ponadto na obszarze występuje Foka szara (Halichoerus grypus).</p>
<p>W pobliżu Obszarów Natura 2000 SOO: Białogóra PLH220003</p>	<p>Obszar obejmuje fragment Mierzei Słowińskiej, zbudowanej z różnorodnych form eolicznych, z dominacją wydym parabolicznych i dużych zagłębień międzywydmowych o zróżnicowanym poziomie zatorfienia. Zasadniczą część ostoi stanowi wydma paraboliczna z zagłębieniami deflacyjnymi, porośniętymi borem bagiennym i brzezina bagienna. Ramiona wydmy zajęte są przez bory bażynowe. W obszarze występują wydmy wałowe białe i szare. Na zapleczu wału wydmowego znajduje się wilgotne, płytko zatorfione zagłębienie międzywydmowe, otoczone borem bagiennym. Jedno z dwóch miejsc na wybrzeżu Pomorza Gdańskiego, w którym współcześnie zachodzą procesy paludyfikacji podłoża mineralnego. Siedliska z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG - 10 rodzajów - zajmują blisko 40% obszaru. Znajduje się tu unikalny na południowych wybrzeżach Bałtyku kompleks zbiorowisk torfowiskowych i leśnych, tworzących naturalną serię sukcesyjną. Stwierdzono tu również bardzo rzadkie w skali kraju zbiorowiska roślinne o charakterze atlantyckim: Eleocharitetum multicaulis, Rhynchosporium fuscae, Ericetum tetralicis, Myricetum gale, występujące tu w zwartych płatach i na relatywnie dużych powierzchniach, a także nadmorska odmiana boru bagiennego z Erica tetralix i Myrica gale, wilgotne - rzadkie regionalnie postacie borów bażynowych, fragmenty dobrze zachowanych brzezin bagiennych i lasów brzoźowo-dębowych oraz bukowo-dębowych (ostatnie wyłącznie na czole wydmy parabolicznej). Unikatowa jest flora roślin naczyniowych i zarodnikowych, w tym także lichenoflora, z wieloma gatunkami o atlantyckim typie zasięgu. Szereg tych gatunków występuje tu w populacjach liczących setki i tysiące egzemplarzy, np. Drosera intermedia, Rhynchospora fusca, Myrica gale, Erica tetralix. Jedyne na Pomorzu, a jedno z 5-ciu w Polsce, stanowisko Eleocharis multicaulis. Teren o szczególnych walorach krajobrazowych. Gatunki wymienione w p. 3.3. z motywacją D to gatunki prawnie chronione w Polsce.</p>
<p>W pobliżu Obszarów Natura 2000 SOO: Mierzeja Sarbska PLH220018</p>	<p>Obszar obejmuje wąską mierzeję między Bałtykiem a krytodepresyjnym Jeziolem Sarbsko, wraz z jeziorem, które jest jednym z 11 występujących w Polsce słonawowodnych jezior przybrzeżnych. Ostoja stanowi unikatowy kompleks wydym wałowych i parabolicznych (w części ruchomych) z roślinnością stanowiącą kompleks zbiorowisk wydym białych, wydym szarych i wrzosowisk bażynowych, oraz zróżnicowanych wilgotnościowo borów bażynowych. Zagłębienia międzywydmowe są wypełnione płytkim torfem. Wykształcają się na nich unikatowe zbiorowiska roślinne wilgotnych zagłębień, m. in. zarośla woskownicy, przygielkowiska, mokre wrzosowiska wierzbowo-wrzościowe, mające w Polsce zanikające, nieliczne</p>

	<p>stanowiska. Oprócz dominujących borów bażynowych, występują tu bory bagienne, olsy i brzeziny bagienne. Znaczna część obszaru (ok. 30% powierzchni) jest chroniona jako rezerwat przyrody "Mierzeja Sarbska". Obszar obejmuje przybrzeżne Jezioro Sarbsko będące siedliskiem priorytetowym 1150 (laguny), wąską mierzeję stanowiącą unikatowy kompleks wydmy wałowych i parabolicznych oraz zróżnicowanych wilgotnościowo borów bagiennych. Jest to jeden z nielicznych na polskim wybrzeżu, poza Słowińskim Parkiem Narodowym, fragment mierzei z wydmami ruchomymi, w ramionach, których występują niecki deflacyjne z bardzo rzadkimi zbiorowiskami torfowiskowymi i napiaskowymi. Wolor tego terenu podnoszą bogate florystycznie wilgotne zagłębienia międzywydmowe, w tym zarośla z woskownicą europejską <i>Myrica gale</i>, prawnie chronionym gatunkiem atlantyckim, który w Polsce jest generalnie rzadki. Cennym elementem są dobrze wykształcone nadmorskie bory bażynowe na wydmach. Wydmy obszaru skupiają populację Inicy wonnej <i>Linaria loeselii</i>, a w jeziorze Sarbsko znajduje się jedno z nielicznych w Polsce stanowisk zatoczka łamliwego <i>Anisus vorticulus</i>. Wyjątkowo licznie reprezentowane są populacje gatunków roślin naczyniowych oraz zwierząt zagrożonych i prawnie chronionych w Polsce. Obszar charakteryzuje się wybitnymi walorami krajobrazowymi.</p> <p>Występują na nim siedliska takie jak: Siedlisko przyrodnicze 1150 - laguny przymorskie, Siedliska przyrodnicze 2120 i 2110 - wydmy białe i ich inicjalne stadia, Kompleks siedlisk przyrodniczych wydm szarych (2130), wrzosowisk nawydmowych (2140) i wilgotnych zagłębień międzywydmowych (2190), Mozaikę siedlisk przyrodniczych obszaru uzupełniają: wilgotne wrzosowiska (4010), bory i brzeziny bagienne (91D0), kwaśne dąbrowy (9190).</p>
<p>W pobliżu Obszaru Natura 2000 SOO: Ostoja Słowińska PLH220023</p>	<p>Obszar chroni krajobraz i różnorodność form morfologicznych obserwowanych na Mierzei Gardneńsko-Łebskiej, w tym unikatowe barchany nadmorskie (do 40 m npm, wędrujące w tempie 3-10 m rocznie), dwa największe słonawe przymorskie jeziora: Łebsko (7140 ha, maks. gł. 6,3 m) oraz Gardno (2468 Oddziaływania negatywne Poziom Zagrożenia i presje [kod] Zanieczyszczenie (opcjonalnie) [kod] Wewnętrzne / zewnętrzne [i o b] L J02.05 o M D01.01 i H E03 i L G01.01 i L A04.03 i M X b M B02.04 i H G02 o M J02.02 i L J02.12.01 i H G01.02 i H G01 i ha, maks. gł. 2,6 m) wraz z przylegającymi łąkami, torfowiskami, lasami i borami bagiennymi. Łącznie, w skład obszaru wchodzi: główny kompleks Słowińskiego PN (wraz z włączonymi do parku w 2004 r. wodami morskimi), kompleks Rowokół i koryto rzeki Łupawy łączącej Rowokół z głównym kompleksem. W zagłębieniach międzywydmowych, zwanych polami deflacyjnymi, obserwowana jest pierwotna sukcesja roślinna, przebiegająca od inicjalnych zbiorowisk psammofilnych po bor bażynowy.</p> <p>Obszar zajmują dobrze zachowane, wykształcone typowo i na dużych powierzchniach, siedliska charakterystyczne dla terenów nadmorskich, w tym 26 typów siedlisk znajduje się na Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. W obszarze stwierdzono stanowiska wielu rzadkich i zagrożonych gatunków, w tym 23 z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG (w tym 8 gatunków ryb, a także jedną z bogatszych w Polsce populację Inicy wonnej (również gatunku z Załącznika II tej Dyrektywy) i wiele objętych ochroną prawną roślin naczyniowych. Z tego terenu podawane są także interesujące gatunki bezkręgowców, m. in. pijawek Hirudinae: <i>Haementria costata</i>, <i>Haemopsis sanguisuga</i>, <i>Piscicola geometra</i> i pajęczaków Arachnidae: <i>Arctosa</i> sp., <i>Dolomedes fimbriatus</i>. Chroniony tu jest unikatowy krajobraz ruchomych wydm. Morska część obszaru jest siedliskiem morświna. Jest to ważna ostoja ptasia o randze europejskiej E 09 (Słowiński PN). Obszar wpisany na listę obszarów Konwencji Ramsar; znajduje się też w obrębie Słowińskiego Rezerwatu Biosfery. Występuje co najmniej 28 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 11 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). W okresie lęgowym obszar</p>

	<p>zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej (C3 i C6) następujących gatunków ptaków: bielik (PCK), orzeł przedni (PCK), rybołów (PCK), puchacz (PCK), biegus zmienny (schinzii) (PCK), sieweczka obrożna (PCK); w stosunkowo wysokim zagęszczeniu (C7) występuje błotniak łąkowy, kormoran czarny. W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrownego (C2 i C3) następujących gatunków ptaków: bielaczek (c. 2%), Żuraw (>3%), gęś zbożowa (>4%) i nurogęś; w stosunkowo dużych zagęszczeniach (C7) występują gęś białoczelna i świstun.</p>
<p>W pobliżu Obszaru Natura 2000 SOO: Klify Poddębskie PLH220100</p>	<p>Ostoja obejmuje klifowy i wydmy brzeg Bałtyku między Orzechowem a Rowami oraz fragment kompleksu leśnego i wydm parabolicznych na jego zapleczu. Brzeg klifowy zróżnicowany jest wysokościowo od 5 do 35m n.p.m. Występują to zarówno odcinki klifu martwego, jak i żywego. Klif zbudowany kolejno z szarej gliny zwałowej, piasków mierzejowych oraz młodoholocenijskich torfów i gleb kopalnych w zachodniej części przykrytych piaskami eolicznymi. Omawiany odcinek wybrzeża stanowi jeden z najaktywniejszych klifów na południowym wybrzeżu Bałtyku. Według danych archiwalnych brzeg na wschód od Ustki cofnął się w latach 1862-1938 o 150 cm (w tempie ok. 2 m/rok). W latach 1960-1978 dolna podstawa klifu cofnęła się o 32 m. Brzeg wydmy dość niski, miejscami z wykształconymi inicjalnymi stadiami wydmy białym i wydmami szarymi. Na zapleczu klifu zlokalizowanych jest kilka wydmy parabolicznych, do niedawna ruchomych. Ostoja obejmuje dość silnie zróżnicowane spektrum siedliskowe, obok siedlisk oligotroficznych występują tu także relatywnie żyzne siedliska buczyn, grądów i łągów.</p> <p>Występują na nim siedliska takie jak: 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z Scheuchzeria-Caricetea nigrae), 9130 Żyzne buczyny (Dentario glandulosae-Fagenion, Galio odorati-Fagenion), 2216 Lnica wonna Linaria loeselii.</p>
<p>Obszar Natura 2000 SOO: Ostoja w Ujściu Wisły PLH220044</p>	<p>Obszar obejmuje 2 estuaria utworzone przez ramiona Wisły, tzw. Śmiałej Wisły w sąsiedztwie Sobieszewa i Przekopu Wisły obok Mikoszewa uchodzące do Zatoki Gdańskiej, wraz z otaczającymi je piaszczystymi terenami, zwykle otwartymi, a także fragmentami porośniętymi lasem. Do obszaru należą także wody przybrzeżne, szczególnie ważne dla ptaków. Obszar obejmuje estuaria największej polskiej rzeki, Wisły. Są to zarazem jedne z największych i najważniejszych estuariów w Polsce. Ponadto stwierdzono tu występowanie 9 typów siedlisk z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG (8 jako przedmiot ochrony), stanowiących typowy kompleks nadmorskich, napiaskowych zbiorowisk roślinnych. Mimo silnej presji ludzkiej i znacznego przekształcenia tego terenu, dobrze zachowały się tu przede wszystkim niektóre zbiorowiska roślinne związane z wydmami. W obszarze zinventaryzowano także 11 gatunków z załącznika II ww. Dyrektywy (8 jako przedmiot ochrony).</p> <p>Występują na nim siedliska takie jak: Siedlisko 1130 – Estuarium, 1210 Kidzina na brzegu morskim, 2110 Inicjalne stadia nadmorskich wydmy białych, 2120 Nadmorskie wydmy białe (Elymo-Ammophiletum), 2130 Nadmorskie wydmy szare, 2160 Nadmorskie wydmy z zaroślami rokitnika, 2180 Bory i lasy mieszane na wydmach nadmorskich, 9190 Kwaśne dąbrowy (Quercion robori-petraeae)</p>
<p>Obszar Natura 2000 SOO: Dolina Słupi PLH220052</p>	<p>Obszar obejmuje dolinę rzeki Słupi z jej dopływami, od Sulęcyna - do ujścia. Na terenie tym znajdują się liczne zbiorniki wodne różnych typów, torfowiska i inne zbiorowiska nieleśne z cenną roślinnością. Znaczna część obszaru pokrywają lasy, z udziałem buczyn oraz grądu, a nad ciekami - pasem łągu.</p>

	<p>Na wąskim obszarze doliny Słupi i dolin jej dopływów, skumulowane są cenne siedliska przyrodnicze oraz stanowiska rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków z różnych grup systematycznych. Na dwóch stanowiskach stwierdzono występowanie <i>Hamatocaulis vernicosus</i>. Haczykowiec błyszczący zasiedla zbiorowiska subneutralnych mszarów (<i>Menyantho-Sphagnetum teretis</i>, <i>Caricetum lasiocarpae</i>) oraz mechowisk (<i>Scorpidio-Caricetum diandrae</i>), które identyfikują w obszarze siedlisko 7230.</p> <p>91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnenion glutinoso-incanae</i>) i olsy źródliskowe, dwa największe słonawe przymorskie jeziora: Łebsko (7140 ha, maks. gł. 6,3 m) oraz Gardno (2468 ha, maks. gł. 2,6 m) wraz z przylegającymi łąkami, torfowiskami, lasami i borami bagiennymi. Łącznie, w skład obszaru wchodzi: główny kompleks Słowińskiego PN (wraz z włączonymi do parku w 2004 r. wodami morskimi), kompleks Rowokół i koryto rzeki Łupawy łączącej Rowokół z głównym kompleksem. W zagłębieniach międzywymowych, zwanych polami deflacyjnymi, obserwowana jest pierwotna sukcesja roślinna, przebiegająca od inicjalnych zbiorowisk psammofilnych po bor bażynowy.</p>
<p>Obszar Natura 2000 SOO: Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007</p>	<p>Ostoja obejmuje polską część płytkiego (2,3 m średnio) zalewu przymorskiego, o słonawej wodzie, wraz z Mierzeją Wiślaną oddzielającą go od Bałtyku oraz wąski pas depresyjnych najczęściej terenów lądowych, przylegających od strony południowej do Zalewu, będących w przeszłości częścią jego wód. Do Zalewu wpada wiele rzek: kilka ramion Wisły, Elbląg, Bauda, Pasłęka oraz duża liczba pomniejszych rzek i strumieni. Szybkie zmiany poziomu wody w Zalewie dochodzą w ciągu dnia do 1,5 m. Przy brzegach zbiornika rozciągają się rozległe płyty szuwarów, osiągające szerokość kilkuset metrów. Występują w postaci 1-2 pasów, równoległych do brzegu. W skład ostoi wchodzi również półwyspowa fragment Mierzei Wiślanej, od miejscowości Kąty Rybackie, do granicy państwa. Mierzeja jest młodym tworem geologicznym powstałym na skutek wzajemnego oddziaływania wód morskich nioszących materiał pochodzący z abrazji wybrzeży klifowych i wód śródlądowych (Wisły) niosących ze sobą piaski, a także działalności wiatru. W rzeźbie terenu Mierzei można wyróżnić strefę piaszczystej plaży nadmorskiej oraz równoległy do niej pas wydmy białych i wydmy brązowych. Wały wydymowe są wysokie, mają nieregularne kształty i stoki o stromych zboczach, co sprawia, że krajobraz Mierzei jest niezwykle dynamiczny. Odmienny charakter ma nizina przylegająca do Zalewu Wiślanego. Większość terenu Mierzei (80%) pokrywa las. Są to głównie acydofilne dąbrowy i bór nadmorski, a w obniżeniach terenu - brzeziny bagiennie i olsy. Lokalnie w zagłębieniach między wydymami wykształciły się torfowiska wysokie i przejściowe. W pasie przylegającym do Zalewu Wiślanego występują zbiorowiska roślinności nawydymowej. Stwierdzono występowanie 19 rodzajów siedlisk i 15 gatunków z załączników I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Na Mierzei dobrze wykształcona jest strefa wydmy białych i szarych oraz wyraźnie wyodrębniona strefa acydofilnych dąbrów, wykształconych na piaskach wydymowych. W Zalewie Wiślanym zachowały się łąki podwodne, w tym z udziałem ramienic. Na fragmencie Żuław obejmującym ujściowe odcinki rzek uchodzących do Zalewu występują bardzo rzadkie na Pomorzu zespoły <i>Nymphoidetum peltatae</i> i <i>Salvinietum natantis</i>. Na terenie ostoi stwierdzono występowanie wielu roślin naczyniowych zagrożonych w Polsce oraz charakterystycznych dla rzadkich siedlisk (wodnych, wydymowych, torfowiskowych, bagiennych i leśnych). W obszarze występuje największe znane stanowisko mikołajka nadmorskiego na polskim wybrzeżu oraz jedno z liczniejszych Inicy wonnej.</p>
<p>Obszar Natura 2000 SOO: Dolna Wisła PLH220033</p>	<p>Obszar obejmuje odcinek doliny Wisły w jej dolnym biegu, od południowej granicy woj. pomorskiego do mostu na Wiśle, na południe od Tczewa. W granicach ostoi znajduje się także obszar wideł Wisły i Nogatu w rejonie Białej Góry. Rzeka płynie</p>

	<p>korytem w dużym stopniu naturalnym, z namuliskami i łachami piaszczystymi. W dolinie zachowane są starorzecza, otoczone mozaiką zarośli wierzbowych i lasów łęgowych, a także pól uprawnych i pastwisk. Miejscami zbocza doliny tworzą wysokie skarpy, na których utrzymują się ciepłolubne murawy napiaskowe i grądy zboczowe.</p> <p>Fragment stosunkowo dobrze zachowanej doliny wielkiej rzeki, z układem roślinności nawiązującym miejscami do naturalnego. Na tym obszarze występują zróżnicowane zbiorowiska roślinne, w tym – różne typy łągów. Wyróżniono tu 9 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG i odnotowano 15 gatunków zwierząt z Załącznika II tej dyrektywy. Szczególnie bogata i cenna jest ichtiofauna. We florze roślin naczyniowych stwierdzono liczne gatunki zagrożone i prawnie chronione w Polsce. Jest to też fragment ostoi ptasiej o randze europejskiej. Na murawach kserotermicznych występują rzadkie i zagrożone gatunki owadów reprezentujących m.in. pontyjski element zasięgowy i/lub umieszczone na Polskiej Czerwonej Liście - m.in. żądłówka z rodziny grzebaczowatych chwastosz pluskwiakowiec <i>Tachysphex fulvitarus</i> (CR), wardzanka <i>Bembix rostrata</i> (VU), czy osiagające skrajnie północne stanowiska w Polsce: żądłówka smukwa kosmata <i>Scolia hirta</i> (VU), pasikonik wątlík paskowany <i>Leptophyes albiovittata</i> i ślimak wstężyk austriacki <i>Cepaea vindobonensis</i>.</p>
<p>Obszar Natura 2000 SOO: Zatoka Pucka i Półwysp Helski PLH220032</p>	<p>Obszar obejmuje Półwysp Helski wraz z Zatoką Pucką Wewnętrzną oraz fragmentem wybrzeża od Władysławowa do Mechelinek (Kępy Oksywskie). Rzeźba terenu jest efektem działania lądolodu, zmodyfikowana przez współczesne procesy morfogenetyczne. Dominujące formy to fragmenty kęp pochodzenia morenowego i pradoliny wyerodowane przez wody roztopowe lądolodu, a przede wszystkim obszar płytkiej zatoki i forma mierzejowa typu kosa, wysunięta daleko w morze. Spotyka się tu specyficzny typ niskiego, bagiennego wybrzeża morskiego oraz mierzejowe (wydmowe) wybrzeże na Mierzei Helskiej, o charakterze akumulacyjnym. Znajdują się tu ciągi wydmowe położone równolegle do linii brzegowej. Odmienny charakter ma klif wykształcony na brzegu Zatoki Puckiej, na krawędzi Kepy Swarzewskiej i Kepy Puckiej oraz koło Ostoina. Jest to obecnie w dużej części klif żywy, z zachodzącymi zjawiskami abrazji, z typowymi dla tego siedliska zbiorowiskami roślinnymi, w kilku odcinkach dobrze wykształconymi. Obecnie są także fragmenty z zachowanymi płatami zbiorowisk zaroślowych i leśnych w relatywnie dobrym stanie zachowania. Na półwyspie Helskim dominują bory sosnowe i acidofilne dąbrowy, fragmentarycznie zachowały się murawy napiaskowe. W Zatoce Puckiej występują łąki podwodne. W ujściach pradolin dominuje roślinność nieleśna z przewagą łąk słonoroślowych. Obszar ważny dla zachowania dużej, płytkiej zatoki morskiej i związanych z nią morskich biotopów, w jedynym miejscu występowania siedliska 1160 w Polsce. Łącznie zidentyfikowano tu 15 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Duża różnorodność zbiorowisk roślinnych oraz występowanie rzadkich (często w postaci odrębnych podgatunków i odmian), często reliktowych, gatunków flory i fauny, związanych ze specyficznymi, nadmorskimi warunkami siedliskowymi. Rejon Zatoki Puckiej jest miejscem najliczniejszych w Polsce obserwacji i łowień migrujących ssaków morskich: foki szarej i morświna. Godne uwagi są różnorodność i bogactwo zespołów roślin i zwierząt dennych w Zatoce Puckiej. Obszar jest także ważny dla ptaków migrujących. Obszar zapewnia także ochronę znaczącego fragmentu klifów na wybrzeżu Bałtyku, obecnych na brzegu Zatoki Puckiej, w miejscach przylegania kęp wysoczyznowych, wykazując ogólnie dobry stan zachowania siedliska.</p>
<p>Obszar Natura 2000 SOO: Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105</p>	<p>Ostoja obejmuje fragment wód Zatoki Gdańskiej oraz przylegający fragment Kępy Redłowskiej, stanowiący rezerwat przyrody "Kępa Redłowska", a także (oddzielony Obniżeniem Redłowskim z doliną rzeki Kaczej) wąski, przymorski pas krawędzi wzgórz Gdańsko-Wejherowskich, wraz z ujściowymi odcinkami rzek Swelini i Potoku Kolibkowskiego. Morska część ostoi stanowi mozaikę różnych siedlisk, skupionych na małym obszarze, począwszy od głązowisk, z wielkich głązów</p>

	<p>narzutowych, obrośniętych bogatymi zbiorowiskami roślin, w tym - wyjątkowo cennym przyrodniczo gatunkiem wieloletniego krasnorostu - widlikiem <i>Furcellaria lumbricalis</i>. Towarzyszą im poletka piaszczystego dna między kamieniami, pokryte płatami łąk trawy morskiej.</p> <p>Przedmiotem ochrony w obszarze są siedliska przyrodnicze z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej – 1170, 1230, 9110, 9130, 9160, 9190 i 91E0. Siedliska chronione zajmują ok. 65% powierzchni obszaru. Powierzchniowo, w części morskiej dominują siedliska raf kamiennych oraz łąk trawy morskiej, zaś w części lądowej - siedliska leśne. Najważniejszym siedliskiem jest 1170, stanowiące mozaikę siedlisk - od płatów łąk trawy morskiej (<i>Zostera marina</i>) na poletkach piaszczystego dna między kamieniami, przez obszary dna pokrytego małymi kamieniami do wielkich głazów narzutowych, obrośniętych bogatym zbiorowiskiem roślin, w tym z <i>Furcellaria fastigiata</i>, <i>Pilayella littoralis</i>, <i>Cladophora</i> sp.</p> <p>W ostoi znajduje się 4-kilometrowy odcinek wybrzeża klifowego (4% zasobów siedliska w Polsce), w tym - najbardziej aktywny klif na wybrzeżu Zatoki Gdańskiej, jakim jest Cypel Redłowski. Klify charakteryzują się wysokim stopniem reprezentatywności.</p> <p>Dużą część powierzchni obszaru zajmuje kompleks siedlisk leśnych, w różnym stopniu zachowanych. Względna powierzchnia każdego z tych siedlisk nie przekracza 0,03% powierzchni pokrytej przez każdy z tych typów siedliska w obrębie terytorium państwa (pokrycie siedlisk w kraju w oparciu o Inwentaryzację PGL LP 2007)</p>
REZERWATY	
<p>W pobliżu Biała Góra</p>	<p>Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie sztumskim, w gminie miejsko-wiejskiej Sztum. Ma powierzchnię ok 3,8 ha i otacza go otulina o powierzchni ok. 14,5 ha. Uznany został za rezerwat 22.11.1968 roku. Babia Góra należy do rodzaju rezerwatów stepowych o typie biocenotyczny i fizjocenotyczny i podtypie biocenoz naturalnych i półnaturalnych. Składa się z różnego rodzaju typów ekosystemów i występują w nim podtypy ekosystemu złożone z mozaiki różnych ekosystemów. Stworzony został w celu zachowania roślinności stepowej.</p>
<p>W pobliżu Las Mątawski</p>	<p>Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie malborskim i sztumskim, w gminie wiejskiej Miłoradz i gminie miejsko-wiejskiej Sztum. Ma powierzchnię ok. 231,8 ha. Uznany został za rezerwat 22.11.1968 roku. Jest to rezerwat o rodzaju leśnym, typ rezerwatu jest fitocenotyczny, podtyp zbiorowiska leśne. Typ ekosystemu jest leśny i borowy, a podtyp to lasy nizinne. Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie unikatowego, największego i relatywnie najlepiej zachowanego kompleksu leśnego, stanowiącego relikty dawnych lasów delty Wisły - Żuławy Wiślane.</p>
<p>W pobliżu Ujście Nogatu</p>	<p>Rezerwat zlokalizowany jest w województwie warmińsko-mazurskim w powiecie elbląskim, w gminie wiejskiej Elbląg i w gminie miejsko-wiejskiej Tolkmicko. Ma powierzchnię ok. 408,9 ha. Powstał 30.12.2001 roku. Rodzaj i typ rezerwatu jest faunistyczny, należy do podtypu ptaków. Ujście Nogatu ma różne typy ekosystemów, a podtyp ekosystemów to lasy i wody. Celem ochrony jest zachowanie siedlisk ptaków lęgowych, a także zapewnienie odpowiednich miejsc odpoczynku i żerowania ptakom w okresach wędrówek.</p>
<p>W pobliżu Mewia Łacha</p>	<p>Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie nowodworskim i w powiecie Gdańsk oraz w gminie wiejskiej Stegna i w gminie miejskiej Gdańsk. Ma powierzchnię ok. 150,5 ha i uznany został 06.12.1991 roku. Nie określono typów i podtypów rezerwatu i ekosystemu. Celem ochrony jest zachowanie, ze względów dydaktycznych i naukowych, kolonii lęgowych rzadkich</p>

	gatunków rybitw, miejsc łęgowych odpoczynku i żerowania ptaków siewkowatych i blaszkodziobych oraz krajobrazu stożka ujściowego Wisły.
W pobliżu Ptasi Raj	Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie Gdańsk, w gminie miejskiej Gdańsk. Ma powierzchnię ok.198,1 ha. Uznany został 11.12.1959 roku. Nie określono typów i podtypów rezerwatu i ekosystemu. Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych obszaru bagien wraz z dwoma zarastającymi trzciną jeziorami na żuławach wiślanych, stanowiącego naturalną ostoję ptactwa wodnego i błotnego oraz miejsce wypoczynku ptaków przelotnych.
W pobliżu Kępa Redłowska	Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie Gdynia, w gminie miejskiej Gdynia. Ma powierzchnię ok. 122 ha. Uznany został 29.07.1938 roku. Nie określono typów i podtypów rezerwatu i ekosystemu. Celem ochrony jest zachowanie unikatowego krajobrazu wybrzeża klifowego z kompleksem lasów bukowych, specyficznych procesów przyrodniczych zachodzących na styku lądu i morza, naturalnych zbiorowisk roślinnych oraz stanowisk rzadkich gatunków roślin, w tym jarząbu szwedzkiego (<i>Sorbus intermedia</i>) stanowiącego relikwitu epoki lodowcowej.
W pobliżu Mechelińskie Łąki	Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie puckim, w gminie wiejskiej Kosakowo. Jest to rezerwat o powierzchni ok. 113,5 ha i posiada otulinę o powierzchni ok. 99,5 ha. Uznany został 13.12.2000 roku. Nie określono typów i podtypów rezerwatu i ekosystemu. Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie miejsc łęgowych i bytowania cennych gatunków ptaków wodnych i błotnych, zbiorowisk szuwarowych i łąkowych oraz specyficznych siedlisk halofilnych i typowych dla nich warunków wodnych.
W pobliżu Beka	Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie puckim, w gminie wiejskiej Puck i w gminie wiejskiej Kosakowo. Ma powierzchnię ok. 355,6 ha i posiada otulinę o powierzchni ok. 795,5 ha. Uznany został 27.12.1988 roku. Rodzaj i typ rezerwatu jest faunistyczny o podtypie ptaków. Występują na nim różne typy ekosystemów o podtypie ekosystemów wodnych i nieleśnych. Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ekosystemów części zalewowej niziny nadmorskiej Meandru Kaszubskiego (Pradoliny Redy-Łeby) i przylegającego do niego fragmentu Zatoki Puckiej wraz z ich zasobami przyrodniczymi i procesami kształtującymi ekosystem brzegu w rejonie ujścia rzeki Redy.
W pobliżu Słone Łąki	Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie puckim, w gminie miejsko-wiejskiej Władysławowo. Ma powierzchnię ok. 27,8 ha i posiada otulinę o powierzchni ok. 16 ha. Uznany został 25.12.1999 roku. Nie określono typów i podtypów rezerwatu i ekosystemu. Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie łąk halofilnych, rzadkich gatunków roślin i siedlisk cennych gatunków ptaków.
W pobliżu Helskie Wydmy	Rezerwat znajduje się w powiecie puckim, w gminie miejskiej Hel. Ma powierzchnię ok. 108,5 ha i posiada otulinę o powierzchni ok. 7,6 ha. Uznany został 27.12.2006 roku. Rodzaj rezerwatu jest florystyczny, typ biocenotyczny i fizjocenotyczny o podtypie rezerwatu biocenoz naturalnych i półnaturalnych. Typ ekosystemu jest wydmowy, o podtypie wydym nadmorskich. Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ekosystemów murawowych, wrzosowiskowych i leśnych, w szczególności bardzo bogatych biot porostów i grzybów naporostowych, charakterystycznych dla naturalnego nadmorskiego krajobrazu wydmowego.
W pobliżu Przylądek Rozewski	Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie puckim, w gminie miejsko-wiejskiej Władysławowo. Ma powierzchnię ok. 12,5 ha i posiada otulinę o powierzchni ok. 45 ha. Uznany został 11.02.1959 roku. Rodzaj rezerwatu jest krajobrazowy, o typie biocenotycznym i fizjocenotycznym i podtypie biocenoz naturalnych i półnaturalnych. Typ rezerwatu jest leśny i borowy o

	podtypie lasów nizinnych. Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych fragmentu wybrzeża klifowego porośniętego lasem mieszanym z udziałem buka oraz w celu ochrony stanowiska jarząba szwedzkiego (<i>Sorbus intermedia</i>).
W pobliżu Dolina Chłopowska	Rezerwat zlokalizowany jest w powiecie puckim, w gminie miejsko-wiejskiej Władysławowo. Ma powierzchnię ok. 24,8 ha i posiada otulinę o powierzchni ok. 47,8 ha. Uznany został 26.08.2000 roku. Nie określono typów i podtypów rezerwatu i ekosystemu. Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie krajobrazu nadmorskiej doliny erozyjnej w strefie krawędziowej Kępy Swarzewskiej wraz z charakterystyczną roślinnością.
W pobliżu Widowo	Rezerwat położony jest w powiecie puckim, w gminie wiejskiej Krokowa. Ma powierzchnię ok. 97,1 ha. Uznany został 06.08.1999 roku. Nie określono typów i podtypów rezerwatu i ekosystemu. Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie zespołu form wydmowych, interesujących zbiorowisk leśnych i rzadkich gatunków roślin.
W pobliżu Mierzeja Sarbska	Rezerwat położony jest w powiecie wejherowskim i lęborskim, w gminie wiejskiej Wisko, gminie wiejskiej Choczewo i w gminie miejskiej Łeba. Ma powierzchnię ok. 546,9 ha. Uznany został 15.12.1976 roku. Nie określono typów i podtypów rezerwatu i ekosystemu. Celem ochrony jest zachowanie naturalnych nawydmowych i bagiennych zbiorowisk roślinnych, wykształconych w specyficznych warunkach wąskiej mierzei nadmorskiej.
POZOSTAŁE FORMY OCHRONY PRZYRODY	
Osnowa przyrodnicza na Martwej Wiśle	Obszar osnowy przyrodniczej wyznaczony został w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańsk, na rysunku 3- Środowisko.
Ogólnomiejski Systemem Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB)	Ciągła struktura przestrzenna wiążąca ze sobą najbardziej wartościowe, różnorodne tereny zieleni i fragmenty terenów otwartych (w tym wód powierzchniowych), a także zapewniająca ich powiązanie z odpowiednimi terenami pozamiejskimi. OSTAB składa się z podstawowych elementów strukturalnych i ciągów łączących, które zapewniają zachowanie w jego obrębie ekologicznych reguł ciągłości w czasie i przestrzeni oraz różnorodności biologicznej.
Strefa ochrony krajobrazu	Strefa ochronna krajobrazu wyznaczona została w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sopot na rysunku nr 3- „Uwarunkowania konserwatorskie”.
Strefa konserwacji urbanistycznej	Całe miasto Sopot objęte jest zasięgiem strefy ochrony konserwatorskiej. Strefa konserwacji urbanistycznej wyznaczona została w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sopot (rysunek nr 3- „Uwarunkowania konserwatorskie” w SUIKZP miasta Sopot).
Użytek Ekologiczny Zielone Wyspy Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.UE.2261011.771	Użytek Ekologiczny utworzony został 30.04.2011 roku, na mocy Uchwały nr VII/65/11 Rady Miasta Gdańska z dnia 17 lutego 2011 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Zielone Wyspy”. Zajmuje powierzchnie 33,49 ha. Rodzaj użytku to siedlisko przyrodnicze i stanowisko rzadkich lub chronionych gatunków, a jego wartość przyrodniczą stanowi kompleks nadrzecznych szuwarów. Ma on na celu ochronę stanowisk gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową oraz zróżnicowanych siedlisk przyrodniczych.
Korytarz ekologiczny Szkarpawy i Wisły Królewskiej	Korytarz ustanowiony w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Stegna (lokalizacja podana w załączniku nr 1D i 1E do UCHWAŁY N RXLIII/353/2018 RADY GMINY STEGNA Z DNIA 21 CZERWCA 2018R.

Rzeka Słupia jest obszarem ochrony troci wędrowniej jako gatunku o znaczeniu gospodarczym	Obszar występowania gatunku chronionego zgodnie z treścią Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z 6-go maja 2021 r. w sprawie określenia gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym oraz obszarów przeznaczonych do ochrony tych gatunków (Dz.U. z 2021 r. poz. 896).
W pobliżu Zespół Przyrodniczo – Krajobrazowy Helski Cypel	Zlokalizowany w powiecie puckim, w gminie miejskiej Hel. Ma powierzchnię ok. 292,9 ha. Ustanowiony został 06.01.2009 roku. Celem ochrony jest ochrona cennych fragmentów tradycyjnego krajobrazu nadmorskiego z zachowanymi zespołami architektury militarnej oraz wysokich walorów przyrodniczych.

Źródło: Opracowanie własne

Środowisko kulturowe i obszary ochrony dziedzictwa kulturowego

Różnorodność form dziedzictwa kulturowego na omawianym obszarze jest efektem złożoności struktury przyrodniczej oraz tradycji grup etnicznych, społeczności i narodów zamieszkujących te ziemie w ciągu dziejów – co odzwierciedliło się w sposobach użytkowania i zagospodarowania przestrzeni, stopniu przekształcenia środowiska przyrodniczego i koncentracji zabudowy, a także technik rzemiosła, sposobie użycia materiałów budowlanych i form uprawy roli. Przenikanie się kolejno strefy brzegowej Morza Bałtyckiego, dolnej Wisły oraz stopniowe formowanie się delty i Mierzei Wiślanej wpłynęły na kształtowanie się środowiska kulturowego regionu. Duży wpływ na bogactwo i różnorodność występujących w województwie zabytków ma zróżnicowanie terenu, od plaż, nabrzeży i wydm do wyżynnych Kaszub, jezior polodowcowych i depresji.

Wisła i inne rzeki były drogą, za pośrednictwem której na obszar przenikały obce wzorce kulturowe i cywilizacje. Na omawianym terenie występuje jedno z największych skupisk zabytków dziedzictwa kulturowego w kraju. Zasoby te koncentrują się w strefie doliny Wisły, głównie na Żuławach i w strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej, a także wokół ośrodków dóbr klasztornych. Wiele zabytkowych obiektów i wartych uwagi lokalizacji znajduje się na obszarze Kaszub, Żuław i Kociewia. Do unikatowych zasobów na terenie województwa pomorskiego należy zaliczyć specyficzne dziedzictwo archeologiczne, pradziejowe i wczesnośredniowieczne. Walory środowiska kulturowego związane są z bogatą przeszłością historyczną tych terenów i obejmują nie tylko budowle obronne i sakralne, ale także obiekty zabytkowe kultury ludowej, zabytkowe obiekty hydrotechniczne, przemysłowe, parki i kompleksy zieleni oraz liczne skanseny i muzea itp.

Tabela 21: Zestawienie obiektów objętych ochroną konserwatorską i umieszczonych w rejestrze zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa, które bezpośrednio znajdują się w proponowanej lokalizacji lub w jej najbliższym otoczeniu

Lp.	Typ	Obiekt i numer	Nr karty
1.	Pomnik historii	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_PH.15484 Gdańsk - Stocznia Gdańska, miejsce narodzin Solidarności	Z_05
2.	Ewidencja zabytków nieruchomości	PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_22_ZE.25002 Nazwa: zespół Stoczni Królewskiej, potem Stocznia Schichaua ob. Stocznia Gdańska, Gdańsk, ul. Doki 1	
3.	Rejestrowe zabytki nieruchomości	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_ZE.98400 Nazwa: historyczny zespół budowlany Stoczni Gdańskiej Gdańsk	
4.	Rejestrowe zabytki nieruchomości	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_BL.95472 Nazwa: Nabrzeże basenu dokowego Gdańsk	
5.	Rejestrowe zabytki nieruchomości	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_BL.105564 Nazwa: Nabrzeże basenu dokowego Gdańsk	
6.	Zabytki nieruchomości	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_BL.14808 Nazwa: molo	Z_06

		Sopot	
7.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_22_BL.35055 Nazwa: molo Sopot, Ul. Powstańców Warszawy	
8.	Rejestrowe zabytki nieruchome	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_OT.12075 strefa ochrony ekspozycji Sopot	
9.	Pomniki historii	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_PH.14953 Nazwa: Gdynia - historyczny układ urbanistyczny Gdynia	
10.	Rejestrowe zabytki nieruchome	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_OT.10222 Nazwa: działka Gdynia	Z_07
11.		PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_UU.4657 Nazwa: historyczny układ Śródmieścia Gdynia	
12.		PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_OT.10078 Nazwa: strefa ochrony ekspozycji Gdynia	
13.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_BK.45177 Nazwa: Dom żeglarza Polskiego, ob. Wybrzeża Szkoła Morska Gdynia, Jana Pawła II 3	
14.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_22_UU.6317 układ ruralistyczny wsi Jastarnia i Bór Jastarnia	Z_09
15.	Rejestrowe zabytki nieruchome	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_OT.65657 strefa ochrony konserwatorskiej Jastarnia	
16.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_22_UU.6332 Nazwa: zespół ruralistyczny Kuźnica	
17.	Rejestrowe zabytki nieruchome	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_UU.6508 Nazwa: układ dawnej osady rybackiej Kuźnica	Z_10
18.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_UU.6508 Nazwa: układ dawnej osady rybackiej Kuźnica	
19.	Rejestrowe zabytki nieruchome	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_UU.8639 Nazwa: historyczny układ miasta Puck	Z_12
20.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_A_22_AR.15343 Nazwa: Puck st. 1 Puck	
21.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_BL.85748 Nazwa: śluza Biała Góra	Na szlaku Nogat w pobliżu Z_13 i Z_14

22.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_ZE.14231 Nazwa: zespół śluz na Nogacie Biała Góra	
23.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_BL.85745 Nazwa: śluza Biała Góra	
24.	Rejestrowe zabytki nieruchome	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_BL.12113 Nazwa: most drogowy zwodzony na Wiśle Królewieckiej Sztutowo	Z_23
25.	Ewidencje zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_22_BL.34823 Nazwa: most drogowy, ruchomy Sztutowo	
26.	Ewidencje zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_22_BL.33934 Nazwa: most drogowy zwodzony na rzece Tudze Nowy Dwór Gdański, ul. gen. Władysława Sikorskiego	Z_26
27.	Rejestrowe zabytki nieruchome	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_BL.11674 Nazwa: most drogowy zwodzony na rzece Tudze Nowy Dwór Gdański, ul. gen. Władysława Sikorskiego	
28.	Ewidencja zabytków nieruchomych	PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_22_BK.283023 Nazwa: Dom Nowy Dwór Gdański, ul. Bałtycka 2	Z_27
29.		PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_22_BK.298483 Nazwa: dom- czworak Nowy Dwór Gdański, ul. Juliusza Słowackiego 1	
30.	Rejestrowe zabytki nieruchome	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_UU.6019 teren zamku i miasta Malbork	Na szlaku Nogat, w pobliżu Z_35 i Z_36
31.	Obiekty na liście UNESCO	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_UN.61 Nazwa: Zamek krzyżacki w Malborku Malbork	
32.	Rejestrowe zabytki nieruchome	PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_OT.65148 Nazwa: strefa ochrony krajobrazu Żuławki	Z_38 i Z_39
33.		PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_UU.8622 układ ruralistyczny wsi Żuławki i Drewnica Żuławki	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rejestru zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa

5.1. Ocena oddziaływania na środowisko

Zastosowane rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne oraz rodzaj charakterystyki zagospodarowania terenów w okolicach planowanej inwestycji w maksymalnym stopniu ograniczają jej wpływ na środowisko. Kierując się jednak zasadą przezorności, w trakcie trwania prac budowlanych, jak i późniejszej eksploatacji inwestycji, przewiduje się następujące środki ochronne i minimalizujące potencjalne wpływy.

Etap inwestycyjny przedsięwzięcia

W trakcie realizacji całego przedsięwzięcia przewiduje się zużycie określonej ilości surowców mineralnych, materiałów, paliw oraz energii. Wielkość zużycia zależeć będzie od wielu czynników, m.in.: od ilości oraz stanu technicznego sprzętu budowlanego, sposobu wykonywania prac, wykształcenia oraz dyscypliny pracowników (np. wyłączanie urządzeń podczas przerw w pracy).

Oddziaływanie na środowisko na tym etapie będzie ściśle związane z planowanymi w danej lokalizacji pracami i będzie bardzo zróżnicowane w zależności od planowanych do budowy obiektów.

Część lokalizacji będzie wymagała użycia ciężkiego sprzętu, dlatego należy uwzględnić ten etap w ocenie oddziaływania na środowisko. Realizacja projektów w części lokalizacji będzie się wiązała z transportem materiałów, użyciem ciężkiego sprzętu i wykonaniem obiektów i robót takich jak:

- modernizacja, rozbudowa, remont i budowa różnych typów nabrzeży (np. skarpowe, ze ścianek szczelnych, bulwarowe),
- poszerzenie i pogłębienie toru wodnego,
- wyrównanie i umocnienie nabrzeża,
- załadunek obszaru,
- przeprowadzenie prac pogłębiarskich, powiększenie basenu w głąb lądu,
- budowa falochronu (np. osłonowego, narzutowego, w postaci grodzy ze ścianą szczelnej z wypełnieniem urobkiem),
- wymiana opierzenia na falochronie,
- wydłużenie falochronu,
- budowa pirsu (osłonowego z wygaszaczem fali, stałego),),
- budowa pochylni i slipów np. regatowych, betonowych, ziemnych),),
- budowa lub wymian pomostów na: pływający (np. na palach), żelbetowy, y-bomów, trapów, bramek wejściowych,
- rozbudowa systemu monitoringu, wdrożenie systemu przedpłatowego na media,
- budowa budynku socjalno – magazynowego, bosmanatu z węzłem sanitarnym i biurem, sanitariatów, kontenerów sanitarnych samoobsługowych wraz z wyposażaniem,

- remont i budowa dróg wewnętrznych i dojazdowych,
- wykonanie nawierzchni utwardzonych, chodników parkingów i placów do zimowania jednostek,
- wycinki i nasadzenia zieleni, trawników,
- budowa, renowacja i demontaż małej architektury i ogrodzeń,
- rozbiórki elementów zagospodarowania terenu kolidujących z projektowaną infrastrukturą,
- budowa sieci elektroenergetycznej i przyłączy zasilających, sieci wodociągowej i przyłączy zasilających, przyłącza sieci kanalizacji sanitarnej,
- budowa przepompowni ścieków,
- budowa kanalizacji technologicznej i teletechnicznej wraz ze zbiornikiem podziemnym,
- przebudowa sieci średniego napięcia,
- budowa torów najazdowych dla samodzielnego dźwigu bramnego,
- wymiana żurawia portowego, montaż żurawika,,
- zakup urządzeń i wyposażenia do odbioru zanieczyszczeń takich jak wody zęzowe, szare oraz substancje zaolejone z jednostek,
- montaż lub wymiana grafiki tablicy informacyjno – promocyjnej typu żagiel.

Powyższe prace należy powierzyć zaufanemu wykonawcy oraz kontrolować jego działania w trakcie prowadzenia robót. Jeśli zostaną zastosowane zaproponowane w punkcie 5.4 rozwiązania ochronne oddziaływanie na środowisko na etapie inwestycyjnym będzie krótkotrwałe w porównaniu do okresu eksploatacji i zniknie w momencie zakończenia robót.

Etap operacyjny przedsięwzięcia

Na etapie operacyjnym głównym źródłem oddziaływania na środowisko będą korzystający z infrastruktury turyści. Jej dobre przygotowanie i dobranie odpowiednich wytrzymałych materiałów powinno zminimalizować wpływ osób korzystających z przystani na pobliskie tereny zieleni, nie można jednak wykluczyć negatywnego wpływu i konieczności monitorowania, dokonywania niezbędnych napraw i regularnych prac utrzymaniowych (np. wywożenia śmieci, sprzątania sanitariatów, opróżniania toalet typu TOI TOI, odbiór ścieków, substancji zaolejonych, wód zęzowych itp.).

Przewiduje się również pozytywny wpływ inwestycji na środowisko. Stworzenie lepszej infrastruktury i większej liczby miejsc postojowych ograniczy powstawanie „dzikich” przystani i wchodzenie turystów na tereny chronione i cenne przyrodniczo. Oddziaływanie będzie skumulowane w jednym łatwym do kontrolowania miejscu.

5.2. Ocena przewidywanego znaczącego oddziaływania na cele i przedmiot ochrony obszarów objętych ochroną przyrody, w tym Obszarów Natura 2000

We wszystkich lokalizacjach przewiduje się oddziaływanie na obszary chronione na etapie inwestycyjnym. Będzie ono jednak krótkotrwałe w porównaniu z etapem operacyjnym i ustąpi w momencie zakończenia robót.

Planowane do wykonania prace mogą wiązać się z koniecznością wykonania prac w obrębie akwenów, wycinki zieleni, naruszenia istniejących nabrzeży i zmiany ukształtowania terenów.

W związku z przewidzianymi pracami wystąpi oddziaływanie na środowisko, ale będzie ono zróżnicowane w zależności od lokalizacji. W poniższej tabeli zebrano prace mogące najbardziej wpłynąć na cele i przedmioty ochrony obszarów objętych ochroną. Większość prac wymagała będzie uzyskania uzgodnienia bądź zgody Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz PGW Wód Polskich.

Etap operacyjny przedsięwzięcia niesie ze sobą trudne do przewidzenia oddziaływanie, ponieważ będzie ono związane głównie z natężeniem ruchu turystycznego, poprawnego utrzymania wykonanej infrastruktury oraz kultury odwiedzających przystanie użytkowników.

Tabela 22: Ocena przewidywanego znaczącego oddziaływania

Forma ochrony przyrody	Ocena przewidywanego znaczącego oddziaływania	Nr karty/lokalizacja
PARKI NARODOWE		
Słowiński Park Narodowy - otulina	Remont pirsu.	Z_19
PARKI KRAJOBRAZOWE		
Nadmorski Park Krajobrazowy	Budowa parterowego budynku bosmanatu, remont nabrzeża, rozbudowa falochronów, roboty czerpalne - stanowisko mycia podwodnych części kadłubów po wyslipowaniu, stanowisko odbioru ścieków czarnych.	Z_09, Z_10, Z_11, Z_12
Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana	Budowa falochronu, zaplecze sanitarne (kontenery), Budowa nowego basenu portowego, Pogłębienie basenu, powiększenie basenu, umocnienie nabrzeża, oczyszczenie i pogłębienie rejonu przystani.	Z_20, Z_21, Z_22, Z_23, Z_24, Z_25, Z_30, Z_38, Z_39
OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU		
Obszar Chronionego Krajobrazu Rzek Szarpawy i Tugi	oczyszczenie i pogłębienie rejonu przystani.	Z_25, Z_30, Z_38, Z_39
Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat	Prace pogłębiarskie, oczyszczenie rzeki w rejonie planowanej przystani, umocnienie brzegu.	Z_15, Z_16, Z_17, Z_28
Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich	Rozbiórka pirsów, prace podczyszczeniowe, budowa falochronu, budowa pirsu, budowa kapitanatu.	Z_31
Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej	Nie przewiduje się robót mogących zagrozić celom lub przedmiotom ochrony.	Z_33
Obszar Chronionego Krajobrazu: Białej Góry	Budowa zamykanej wiaty event'owej.	Z_13, Z_14
W pobliżu Obszary Chronionego Krajobrazu: Środkowożuławski	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na trasie od Białej góry w dół Wisły aż do jej ujścia (Błotnik, Gdańsk Głowa). W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Gdańsk Głowa
W pobliżu Obszary Chronionego Krajobrazu: Pas Pobrzeża na wschód od Ustki	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Z_18

W pobliżu Obszary Chronionego Krajobrazu: Pas Pobrzeża na zachód od Ustki	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Z_18
W pobliżu Obszary Chronionego Krajobrazu: Nadmorski	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku trójmiasto - Ustka W pobliżu: Z_11
NATURA 2000 OBSZARY PTASIE		
Obszar Natura 2000 OSO: Zatoka Pucka PLB220005	budowa falochronów narzutowych (37), pogłębienie akwatorium.	Z_06, Z_08, Z_10, Z_12, Z_37
Obszar Natura 2000 OSO: Dolina Dolnej Wisły PLB040003	Budowa zamykanej wiaty event'owej.	Z_13, Z_14
Obszar Natura 2000 OSO: Zalew Wiślany PLB280010	Budowa nowego basenu portowego.	Z_20, Z_22
W pobliżu Obszar Natura 2000 OSO: „Ujście Wisły” PLB220004	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Mewia Łacha znajduje się przy Ujściu Wisły, która stanowi trasę dla planowanych nowych przystani. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku wzdłuż Wisły do jej Ujścia. W pobliżu: Z_01, Z_02 i Z_03
W pobliżu Obszar Natura 2000 OSO: „Przybrzeżne wody Bałtyku” PLB990002	Remont nabrzeża, budowa/remont pirsu, załadownienie rozpraszacza fal podbudowę bosmanatu,	w pobliżu: Z_18 i Z_19
NATURA 2000 OBSZARY SIEDLISKOWE		
W pobliżu Obszarów Natura 2000 SOO: Twierdza Wisłoujście PLH220030	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany niedaleko ujścia Martwej Wisły. W związku z realizacją przystani i portów w górze rzeki w okolicy Wisłoujścia można spodziewać się wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku z portów Gdańskich
W pobliżu Obszarów Natura 2000 SOO: Kaszubskie Klify PLH220072	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku trójmiasto - Ustka W pobliżu: Z_11
W pobliżu Obszarów Natura 2000 SOO: Białogóra PLH220003	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z	Na szlaku trójmiasto - Ustka

	Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	
W pobliżu Obszarów Natura 2000 SOO: Mierzeja Sarbska PLH220018	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	W pobliżu: Z_19
W pobliżu Obszaru Natura 2000 SOO: Ostoja Słowińska PLH220023	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia na obszarze można spodziewać się wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku trójmiasto - Ustka
W pobliżu Obszaru Natura 2000 SOO: Klify Poddębские PLH220100	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku trójmiasto - Ustka
Obszar Natura 2000 SOO: Ostoja w Ujściu Wisły PLH220044	Modernizacja nabrzeża skarpowego poprzez odtworzenie lub likwidację skarpy, poszerzenie toru i wykonanie nowego nabrzeża oczepowego. Prace pogłębiarskie, budowa budynku socjalnego, budowa falochronu, załadowanie obszaru.	Z_01, Z_02, Z_03
Obszar Natura 2000 SOO: Dolina Słupi PLH220052	Remont nabrzeża, budowa pirsu, załadowanie rozpraszacza fal podbudowę bosmanatu.	Z_18
Obszar Natura 2000 SOO: Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007	Budowa nowego basenu portowego.	Z_20, Z_21, Z_22
Obszar Natura 2000 SOO: Dolna Wisła PLH220033	Budowa zamykanej wiaty event'owej, prace pogłębiarskie, oczyszczenie rzeki w rejonie planowanej przystani, umocnienie brzegu.	Z_13, Z_14, Z_15, Z_16, Z_17
Obszar Natura 2000 SOO: Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032	Demontaż pirsu, budowa budynku socjalnego, budowa falochronów narzutowych, pogłębienie akwatorium.	Z_08, Z_09, Z_10, Z_12, Z_37
Obszar Natura 2000 SOO: Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105	Nie przewiduje się robót mogących zagrozić celom lub przedmiotom ochrony.	Z_06
REZERWATY		
W pobliżu Biała Góra	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar zlokalizowany niedaleko cieku Liwa i Nogat będących dopływami Wisły. Planowane jest na nich powstanie nowych obiektów w Białej Górze. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	W pobliżu: Z_13 i Z_14

W pobliżu Las Mątawski	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar zlokalizowany jest niedaleko cieku Nogat będącym dopływem Wisły. Na Nogacie planowane są stanowiska cumownicze. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku cieku Stary Nogat w pobliżu kart: Z_15, Z_16, Z_35 i Z_36
W pobliżu Ujście Nogatu	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Przez ujście Nogatu biegnie szlak z Nowego Dworu Gdańskiego do Zalewu Wiślanego. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku: od Z_26 i Z_28 do Zalewu Wiślanego (np. 22)
W pobliżu Mewia Łacha	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Mewia Łacha znajduje się przy Ujściu Wisły, która stanowi trasę dla planowanych nowych przystani. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku wzdłuż Wisły do jej Ujścia
W pobliżu Ptasi Raj	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Znajduje się przy ujściu Martwej Wisły. W związku z realizacją przystani i portów w górze rzeki można spodziewać się wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku do Ujścia Martwej Wisły, w pobliżu od Z_31 do Z_01
W pobliżu Kępa Redłowska	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Zlokalizowany przy Zatoce Puckiej. W związku z lokalizacją na trasie w obrębie nabrzeża zatoki puckiej i półwyspu Helskiego, można spodziewać się tam wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na trasie w obrębie zatoki puckiej i półwyspu Helskiego
W pobliżu Mechelińskie Łąki	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Zlokalizowany przy Zatoce Puckiej. W związku z lokalizacją na trasie w obrębie nabrzeża zatoki puckiej i półwyspu Helskiego, można spodziewać się tam wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na trasie w obrębie zatoki puckiej i półwyspu Helskiego
W pobliżu Beka	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Zlokalizowany przy Zatoce Puckiej. W związku z lokalizacją na trasie w obrębie nabrzeża zatoki puckiej i półwyspu Helskiego, można spodziewać się tam wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na trasie w obrębie zatoki puckiej i półwyspu Helskiego
W pobliżu Słone Łąki	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Zlokalizowany przy Zatoce Puckiej. W związku z lokalizacją na trasie w obrębie nabrzeża zatoki puckiej i półwyspu Helskiego, można spodziewać się tam wzmożonego ruchu żeglarskiego.	Na trasie w obrębie zatoki puckiej i półwyspu Helskiego
W pobliżu Helskie Wydmy	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany w pobliżu planowanej do rozbudowy przystani w Helu. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	W pobliżu: Z_08

W pobliżu Przyłądek Rozewski	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmoczonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku trójmiasto - Ustka
W pobliżu Dolina Chłopowska	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmoczonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku trójmiasto - Ustka
W pobliżu Widowo	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmoczonego ruchu żeglarskiego.	Na szlaku trójmiasto - Ustka
W pobliżu Mierzeja Sarbska	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany na wybrzeżu wzdłuż, którego biegnie szlak łączący Zatokę Gdańską oraz Pucką z Ustką i Łebą. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmoczonego ruchu żeglarskiego.	W pobliżu 19
POZOSTAŁE FORMY OCHRONY PRZYRODY		
Osnowa przyrodnicza na Martwej Wiśle	Nie przewiduje się robót mogących zagrozić celom lub przedmiotom ochrony.	Z_04, Z_05
Ogólnomiejski Systemem Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB)	Modernizacja nabrzeża skarpowego poprzez odtworzenie lub likwidację skarpy, poszerzenie toru i wykonanie nowego nabrzeża oczepowego. Prace pogłębiarskie, budowa budynku socjalnego, budowa falochronu.	Z_01, Z_02, Z_04, Z_33
Strefa ochrony krajobrazu	Nie przewiduje się robót mogących zagrozić celom lub przedmiotom ochrony.	Z_06
Strefa konserwacji urbanistycznej	Nie przewiduje się robót mogących zagrozić celom lub przedmiotom ochrony.	Z_06
Użytek Ekologiczny Zielone Wyspy Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.UE.2261011.771	Celem jest ochrona stanowisk gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową oraz zróżnicowanych siedlisk przyrodniczych. Brak zgody RDOŚ na wykonanie robót czerpalnych na akwenu przyległym do nabrzeża oraz możliwy brak zgody na poszerzenie toru wzdłuż nabrzeża skarpowego ze względu na konieczność wycinki roślin objętych ochroną użytku (nr. 1).	Z_01, Z_03; w pobliżu: Z_02
Korytarz ekologiczny Szkarpany i Wisły Królewskiej	Nie przewiduje się robót mogących zagrozić celom lub przedmiotom ochrony.	Z_30

Rzeka Słupia jest obszarem ochrony troci wędrownej jako gatunku o znaczeniu gospodarczym	Remont nabrzeża, budowa pirsu, załadowanie rozpraszacza fal podbudowę bosmanatu.	Z_18
W pobliżu Zespołu Przyrodniczo Krajobrazowy Helski Cypel	Na terenie obszaru nie planuje się wykonywania żadnych robót budowlanych. Obszar jest zlokalizowany w pobliżu planowanej do rozbudowy przystani w Helu. W związku z realizacją przedsięwzięcia można spodziewać się w okolicy obszaru wzmożonego ruchu żeglarskiego.	W pobliżu: Z_08

Źródło: Opracowanie własne

W ramach realizacji poszczególnych inwestycji zostanie przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko w wskazany sposób przez właściwy organ ochrony środowiska. W większości lokalizacji wymagane będzie również pozwolenie lub zgłoszenie wodnoprawne. Ta procedura skupia się na korzystaniu i ingerowaniu w środowisko wodne, które podczas realizacji powyższych prac będzie najbardziej narażone na ewentualny negatywny wpływ robót. Dodatkowo uzyskiwane będą również uzgodnienia i warunki techniczne od poszczególnych instytucji. Te postępowania pozwolą na dokładniejsze określenie oddziaływania planowanych robót na środowisko.

Powyższa tabela przedstawia poglądowe zestawienie planowanych do wykonania obiektów i robót. Na etapie analizy wykonalności nie posiadamy jednak wystarczających danych dotyczących tych obiektów, metod wykonywania prac i wykorzystywanych materiałów. Nie jesteśmy w stanie jednoznacznie określić przewidywanego oddziaływania na cele i formy ochrony przyrody. Możemy wstępnie przewidzieć jak poszczególne prace, a konkretnie ich realizacje wpłyną na środowisko. Dokładna ocena wpływu na środowisko zostanie wykonana podczas przeprowadzania procedury środowiskowej (uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).

5.3. Uwarunkowania ocen oddziaływania na środowisko – procedury administracyjne

Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach

Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w art. 59 stanowi, że przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaga realizacji następujących planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

- planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony przez organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto realizacja planowanego przedsięwzięcia innego niż określone powyżej wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, jeżeli:

- przedsięwzięcie to może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, a nie jest bezpośrednio związane z ochroną tego obszaru lub nie wynika z tej ochrony,
- obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 został stwierdzony przez organ właściwy do wydania decyzji wymaganej przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia.

Z powyższych postanowień wynika, że przedsięwzięcia, których realizacja musi być poprzedzona przeprowadzeniem oceny oddziaływania na środowisko, mogą być usystematyzowane w dwie podstawowe grupy:

- takie, w których obowiązek ten wynika bezpośrednio z mocy prawa,
- oraz takie, w stosunku do których obowiązek ten został nałożony w formie indywidualnego aktu administracyjnego.

Artykuł 60 przedmiotowej ustawy zawiera delegację ustawową dla Rady Ministrów dla określenia rodzajów przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz rodzajów przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Delegacja została wykonana w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.).

W § 2.1 Do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się następujące rodzaje:

- (ust. 33) porty w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1568) lub śródlądowe drogi wodne, o których mowa w tej ustawie, pozwalające na żeglugę statków o nośności większej niż 1350 t;
- (ust. 34) porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. 1716), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów.

W § 3 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zaliczono takie, które mogą wystąpić w ramach przedsięwzięcia:

- (ust. 64) porty w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej lub śródlądowe drogi wodne, o których mowa w tej ustawie, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 33, lub infrastruktura portowa związana z tymi portami;
- (ust. 65) przystanie śródlądowe:
 - a) dla nie mniej niż 10 statków,
 - b) wykorzystujące linię brzegową na długości większej niż 20 m;
- (ust. 66) porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 34, lub infrastruktura portowa związana z tymi portami;

Jak już wskazano są to przedsięwzięcia, dla których konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko uzależniona jest od decyzji organu właściwego w sprawie wydania decyzji środowiskowej.

Należy dodatkowo wskazać, iż konieczność uzyskania pozwolenia na budowę dotyczy jedynie przedsięwzięć, dla których przeprowadza się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, czyli tych określanych jako mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko albo tych mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko, w stosunku do których na podstawie tzw. postępowania kwalifikacyjnego (screeningowego) obowiązek oceny został stwierdzony. Oznacza to, że dla przedsięwzięć, które uzyskały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, w której stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, nie jest wymagane pozwolenie na budowę, co wynika wprost z art. 29 ust. 3 Ustawy Prawo Budowlane.

Procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Wniosek o decyzję środowiskową należy złożyć do urzędu miasta lub odpowiedniej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Zgodnie z Ustawą 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, a dokładnie art. 74. punkt 1. do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy dołączyć:

- 1) w przypadku przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko – raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku gdy wnioskodawca wystąpił o ustalenie zakresu raportu w trybie art. 69 – kartę informacyjną przedsięwzięcia;
- 2) w przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – kartę informacyjną przedsięwzięcia, a w przypadku gdy wnioskodawca wystąpił o przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 – raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- 3) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywany obszar, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie;
- 3a) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie, wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w ust. 3a pkt 1; w przypadku przedsięwzięć innych niż wymienione w pkt 4 mapę sporządza się na podkładzie wykonanym na podstawie kopii mapy ewidencyjnej, o której mowa w pkt 3;
- 4) w przypadku przedsięwzięć wymagających koncesji lub decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 4–5, prowadzonych w granicach przestrzeni niestanowiącej części składowej nieruchomości gruntowej, przedsięwzięć dotyczących urządzeń piętrzących I, II i III klasy

budowli, inwestycji w zakresie terminalu oraz strategicznej inwestycji w sektorze naftowym zamiast kopii mapy, o której mowa w pkt 3 – mapę przedstawiającą dane sytuacyjne i wysokościowe, sporządzoną w skali umożliwiającej szczegółowe przedstawienie przebiegu granic terenu, którego dotyczy wniosek, oraz obejmującą obszar, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie;

5) w przypadku przedsięwzięć, dla których organem prowadzącym postępowanie jest regionalny dyrektor ochrony środowiska – wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku, a w przypadku gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim – informację o planie zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, jeżeli plan ten został przyjęty, albo informację o jego braku; nie dotyczy to wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji strategicznych;

6) wypis z rejestru gruntów lub inny dokument, w postaci papierowej lub elektronicznej, wydane przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalający na ustalenie stron postępowania, zawierający co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie, z zastrzeżeniem ust. 1a;

8) analizę kosztów i korzyści, o której mowa w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1385, z późn. zm.4)).

Jeżeli liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, nie wymaga się dołączenia dokumentu, o którym mowa w ust. 1 pkt 6.

W przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, urząd, do którego złożysz wniosek zdecyduje czy przeprowadzi ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Jeśli urząd będzie przeprowadzał ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko to należy przygotować i złożyć raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Ocena oddziaływania na środowisko obejmuje:

- weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- uzyskanie wymaganych opinii i uzgodnień,
- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Inne pozwolenia i dokumenty powiązane ze środowiskiem

Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000

Zaświadczenie jest obowiązkowym załącznikiem do wniosku o dofinansowanie ze środków unijnych. Wymaga złożenia wniosku o jego wydanie do właściwej Regionalnej Dyrekcji Środowiska, której podlega rozpatrywany obszar.

Podstawa prawna: pkt. F.4.1. i F.4.3. załącznika II Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/207 z dnia 20 stycznia 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 w odniesieniu do wzoru sprawozdania z postępów, formatu dokumentu służącego przekazywaniu informacji na temat dużych projektów, wzorów wspólnego planu działania, sprawozdań z wdrażania w ramach celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia”, deklaracji zarządczej, strategii audytu, opinii audytowej i rocznego sprawozdania z kontroli oraz metodyki przeprowadzania analizy kosztów i korzyści, a także zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1299/2013 w odniesieniu do wzoru sprawozdań z wdrażania w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna” oraz art. 217 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego.

Zgoda wodnoprawna

Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1566) reguluje gospodarowanie wodami zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, w szczególności kształtowanie i ochronę zasobów wodnych, korzystanie z wód oraz zarządzanie zasobami wodnymi.

W przypadku niniejszego przedsięwzięcia wody powierzchniowe są najbardziej narażone na negatywne oddziaływanie podczas robót budowlanych oraz późniejszego korzystania z powstałej infrastruktury. Procedura uzyskania zgody wodnoprawnej wymaga większej szczegółowości niż decyzja środowiskowa, a co za tym idzie dokładniej określa postępowanie podczas robót, wymagane środki ochronne, limity korzystania z wód i sposoby monitoringu wprowadzanych zanieczyszczeń. Pozwala na wymuszenie większej dokładności i ochrony na wykonawcy robót oraz lepsze przygotowanie inwestycji tak, aby jak najmniej ingerować w środowisko wodne.

Zgoda wodnoprawna może zostać udzielona w formie:

- wydania pozwolenia wodnoprawnego,
- przyjęcie zgłoszenia wodnoprawnego,
- wydanie oceny wodnoprawnej,
- zwolnienia z zakazów.

W ramach inwestycji poruszamy się wzdłuż brzegów rzek i akwenów, ingerujemy w istniejące i planujemy wykonanie nowych urządzeń wodnych w związku z tym częścią oceny będzie uzyskanie decyzji wodnoprawnych lub innych form legalizacji planowanych robót.

Zgodnie z art. 389 ww. ustawy pozwolenie wodnoprawne jest wymagane na:

- wykonanie urządzeń wodnych (np. mury oporowe, bulwary, nabrzeża, mola, pomosty, falochrony i przystanie);
- zmianę ukształtowania terenu na gruntach przylegających do wód, mającą wpływ na warunki przepływu wód (np. pogłębienie i oczyszczenie dna);
- lokalizowanie na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią:
 - a) nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
 - b) nowych obiektów budowlanych;
- gromadzenie na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią ścieków;
- ingerencja w linię brzegową.

Zgodnie z art. 394 punkt 1 ww. ustawy zgłoszenia wodnoprawnego wymaga:

- wykonanie pomostu o szerokości do 3 m i długości całkowitej do 25 m, stanowiącej sumę długości jego poszczególnych elementów;
- postój na wodach płynących statków przeznaczonych na cele mieszkaniowe lub usługowe;
- prowadzenie przez wody inne niż śródlądowe drogi wodne napowietrznych linii energetycznych i telekomunikacyjnych;
- wykonanie kąpieliska lub wyznaczenie miejsca okazjonalnie wykorzystywanego do kąpeli, w tym na obszarze morza terytorialnego;
- trwałe odwadnianie wykopów budowlanych;
- prowadzenie robót w wodach oraz innych robót, które mogą być przyczyną zmiany stanu wód podziemnych;
- wykonanie urządzeń odwadniających obiekty budowlane i odprowadzanie nimi wody, o zasięgu oddziaływania niewykraczającym poza granice terenu, którego zakład jest właścicielem;
- odprowadzanie wód z wykopów budowlanych lub z próbnych pompowań otworów hydrogeologicznych;
- wykonanie stawów, które nie są napełniane w ramach usług wodnych, ale wyłącznie wodami opadowymi lub roztopowymi, lub wodami gruntowymi powierzchni nieprzekraczającej 5000 m² oraz głębokości nieprzekraczającej 3 m od naturalnej powierzchni terenu, o zasięgu oddziaływania niewykraczającym poza granice terenu, którego zakład jest właścicielem, lub terenu znajdującego się w zasięgu oddziaływania, gdy zakład posiada uprzednią pisemną zgodę właścicieli gruntów objętych oddziaływaniem na wykonanie stawu;

- przebudowa rowu polegająca na wykonaniu przepustu lub innego przekroju zamkniętego na długości nie większej niż 10 m;
- przebudowa lub odbudowa urządzeń odwadniających zlokalizowanych w pasie drogowym dróg publicznych, obszarze kolejowym, na lotniskach lub lądowiskach;
- wydobywanie kamienia, żwiru, piasku, innych materiałów z wód w związku z utrzymaniem wód, śródlądowych dróg wodnych oraz remontem urządzeń wodnych, wykonywane w ramach obowiązków właściciela wód;
- wykonanie urządzeń wodnych służących do wprowadzania do ziemi ścieków oczyszczonych w przydomowej oczyszczalni ścieków na potrzeby zwykłego korzystania z wód;
- wykonanie, odbudowa, rozbudowa, przebudowa lub rozbiórka urządzeń pomiarowych ilości wód i jakości wód służących do badania przewodności i temperatury wody w celu szacowania sumarycznego stężenia chlorków i siarczanów, a także lokalizowanie tych urządzeń na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Zgodnie z art. 425. punkt 1 ww. ustawy ocena wodnoprawna jest wymagana dla inwestycji lub działań mogących wpłynąć na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz w art. 61, w zakresie:

- korzystania z usług wodnych;
- długotrwałego obniżenia poziomu zwierciadła wody podziemnej;
- piętrzenia wody podziemnej;
- rekultywacji wód powierzchniowych lub wód podziemnych;
- wprowadzania do śródlądowych wód powierzchniowych substancji hamujących rozwój glonów;
- wykonania urządzeń wodnych;
- regulacji wód, zabudowy potoków górskich oraz kształtowania nowych koryt cieków naturalnych;
- zmiany ukształtowania terenu na gruntach przylegających do wód mającej wpływ na warunki przepływu wód;
- robót i obiektów budowlanych mających wpływ na zmniejszenie naturalnej retencji terenowej;
- działań, o których mowa w art. 227 ust. 3.

Pozwolenie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń (w tym pomostów, slipów, dalb, nabrzeży lub innych obiektów) na obszarze morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego wymaga uzyskania pozwolenia wydawanego w trybie art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2023 r., poz. 960).

Pozwolenie, w drodze decyzji, wydaje:

- minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, jeżeli dla danego obszaru nie został przyjęty plan zagospodarowania przestrzennego i przedsięwzięcie wymaga pozwolenia na budowę;
- właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, jeżeli został przyjęty plan zagospodarowania przestrzennego dla danego obszaru oraz w sytuacji, gdy plan nie został przyjęty, a przedsięwzięcie nie wymaga pozwolenia na budowę.

W przypadku pomostów do obiektów niewymagających pozwolenia na budowę zalicza się, zgodnie z art. 29 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r., poz. 682 z późn. zm.) pomosty o długości całkowitej nieprzekraczającej 25 m i wysokości, liczonej od korony pomostu do dna akwenu, do 2,50 m. W związku z powyższym, należy zakwalifikować obiekt do odpowiedniej procedury budowlanej, a następnie wystąpić do właściwego organu administracji morskiej z wnioskiem o wydanie pozwolenia ustalającego lokalizację inwestycji oraz określającego warunki wykorzystania obszarów morskich.

Opinia dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej

Analiza nawigacyjna (rozumie się przez to szczegółową analizę zagadnień manewrowania statkiem podczas jego podchodzenia i dobijania, a także odchodzenia od budowli morskiej oraz wejścia i wyjścia z basenu portowego i z portu).

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie:

- (§ 7) analiza nawigacyjna (rozumiana jako szczegółowa analiza zagadnień manewrowania statkami podczas jego podchodzenia i dobijania, a także odchodzenia od budowli morskiej oraz wejścia i wyjścia z basenu portowego i z portu) podlega uzgodnieniu z dyrektorem właściwego terytorialnie urzędu morskiego;
- (§ 59) w celu zapewnienia stateczności brzegów kanałów morskich projekt budowlany budowli morskiej usytuowanej wzdłuż tych kanałów poprzedza analiza nawigacyjna sporządzona z uwzględnieniem założonego przekroju poprzecznego i głębokości kanału oraz występujących prędkości wody i kierunków jej przepływu.

Z kolei zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej do właściwości dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej należeć będzie:

- nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej;
- weryfikacja ustalonej głębokości tranzytowej na szlaku żeglownym;

- kontrola przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, w portach, przystaniach i zimowiskach;
- kontrola stanu oznakowania szlaku żeglownego, śluz, pochylni, mostów, urządzeń nad wodami i wejść do portów.

Zwolnienie od zakazów obowiązujących na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią

Zakaz dotyczy gromadzenia ścieków, nawozów naturalnych, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody oraz prowadzenia przetwarzania odpadów, w szczególności ich składowania.

Zgodnie z art. 88l. ust. 1. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zabrania się wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, w tym:

- wykonywania urządzeń wodnych oraz budowy innych obiektów budowlanych;
- zmiany ukształtowania terenu, składowania materiałów oraz wykonywania innych robót.

Zwolnienie od zakazów obowiązujących w celu zapewnienia szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych

Zgodnie z art. 176 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, w celu zapewnienia szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych zakazuje się wykonywania robót lub czynności, które mogą wpływać na szczelność lub stabilność wałów przeciwpowodziowych, w tym:

- przejeżdżania przez wały oraz wzdłuż wałów pojazdami lub konno oraz przepędzania zwierząt, z wyjątkiem miejsc do tego przeznaczonych;
- uprawy gruntu, sadzenia drzew lub krzewów na wałach oraz w odległości mniejszej niż 3 m od stopy wału;
- prowadzenia przez osoby nieuprawnione robót lub czynności ingerujących w konstrukcję wałów przeciwpowodziowych, w tym ich rozkopywania, uszkodzenia darniny lub innych umocnień skarp i korony wałów, wbijania słupów i ustawiania znaków;
- wykonywania na wałach przeciwpowodziowych obiektów lub urządzeń niezwiązanych z nimi funkcjonalnie;
- wykonywania obiektów budowlanych, kopania studni, sadzawek, dołów oraz rowów w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału;
- lokalizowania cmentarzy w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału.

5.4. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko

Zastosowane rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne oraz rodzaj charakterystyki zagospodarowania terenów w okolicach planowanej inwestycji w maksymalnym stopniu ograniczają jej wpływ na środowisko. Kierując się jednak zasadą przezorności, w trakcie trwania prac budowlanych, jak i późniejszej eksploatacji inwestycji, przewiduje się różne środki ochronne i minimalizujące potencjalne wpływy przedstawione poniżej.

Etap inwestycyjny przedsięwzięcia

Środowisko przyrodnicze

Roboty budowlane prowadzone będą z należytą starannością; ze względu na ochronę szaty roślinnej unikać się będzie wjeżdżania ciężkim sprzętem na teren poza pasem robót.

Ograniczona zostanie do niezbędnego minimum wycinka zieleni - wycince podlegać będą jedynie drzewa i krzewy będące w kolizji z projektowanym zagospodarowaniem terenów oraz drzewa kwalifikujące się do wycinki sanitarnej. Pnie istniejących drzew w sąsiedztwie inwestycji zostaną zabezpieczone na czas trwania prac budowlanych (np. poprzez odeskowanie). Korzenie istniejących drzew przeznaczonych do zachowania zostaną zabezpieczone:

- jeżeli zajdzie potrzeba przeprowadzania prac wykopowych w bezpośrednim sąsiedztwie drzew zostanie zachowana szczególna ostrożność, prace w obrębie strefy korzeniowej będą wykonywane ręcznie;
- prace te należą do robót „zanikających”, dlatego będą wykonywane pod stałą kontrolą inspektora nadzoru;
- odsłonięte korzenie zostaną jak najszybciej przykryte gruntem, a jeśli to niemożliwe, zabezpieczone przed przesychnianiem matami jutowymi;
- do ewentualnego wycinania korzeni zostaną użyte ostre narzędzia ręczne, czysto ucięte korzenie regenerują się szybko i nie ulegają gniciu w takim stopniu, jak korzenie urwane czy wyszarpane;
- powierzchnia cięć korzeni będzie zabezpieczona impregnatem oleistym;
- po wycięciu korzeni zostanie proporcjonalnie zmniejszona masa asymilacyjna drzewa poprzez redukcję korony; cięcia w koronie zostaną wykonane w bardzo ograniczonym zakresie, pod ścisłą kontrolą inspektora nadzoru;
- po zabiegach związanych z wycięciem korzeni, zabezpieczone impregnatem korzenie zostaną okryte warstwą ziemi żyznej wymieszanej z preparatem mikoryzowym;
- lokalizacja dróg dojazdowych i składowisk materiałów dopuszczalna jest poza zasięgiem koron drzew;
- po wykonaniu zabiegów w obrębie strefy korzeniowej drzewo zostanie obficie podlane.

Nie będzie się dopuszczać do obsypywania drzew i krzewów w czasie wykonywania prac rozbiórkowych i budowlanych.

Wycinka drzew oraz krzewów zostanie wykonana poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Opcjonalnie dopuszcza się prowadzenie wycinki w okresie lęgowym, po uprzednim stwierdzeniu przez ornitologa braku lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki.

Utrzymanie porządku na terenie budowy i jej zaplecza dzięki odpowiedniej ilości i lokalizacji pojemników na odpady, sanitariatów i właściwej gospodarki materiałowej.

Planowane jest również wykonanie nasadzeń kompensacyjnych drzew i krzewów w ramach ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.

Środowisko gruntowo-wodne

Plac budowy i jego zaplecze zostanie zorganizowane z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni – przyjęta zostanie minimalna szerokość pasa robót tak, aby naruszeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia gleb. Wierzchnia warstwa gleby wykorzystana będzie w miarę możliwości do zagospodarowania w ramach realizowanej inwestycji.

Teren budowy zorganizowany będzie w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac zostanie przywrócony do stanu poprzedniego.

Wykopy otwarte w trakcie prac budowlanych będą chronione przed ich zalaniem (np. poprzez wykonanie szalunków wystających powyżej poziomu terenu przyległego, usypanie wałów ziemnych wzdłuż wykopów czy odprowadzanie wód z wykopów za pomocą pomp) w celu uniknięcia pogorszenia właściwości geotechnicznych i warunków prowadzenia prac budowlanych.

Wykonawca prac budowlanych zapewni stosowanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu, będzie dbał o jego właściwą i ekonomiczną eksploatację oraz posiadał środki i procedury neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych.

Przechowywanie paliw i smarów będzie się odbywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych, uszczelnionych miejscach.

Teren budowy wyposażony będzie w urządzenia sanitarne dla pracowników, ze szczelnymi pojemnikami do gromadzenia nieczystości płynnych o charakterze bytowym.

Roboty budowlane prowadzone na akwenach będą planowane poza okresami lęgowymi i tarliskami gadów płazów, ryb i ptactwa gniazdującego na obszarach objętych inwestycją.

Zostaną zastosowane również różne środki ochronne takie jak kurtyny specjalne, przeciwmętne, zasłony mułowe, zapory mułowe lub bariery mętności w celu uniknięcia zbytniego mieszania się wód i unoszenia urobku. Możliwe jest również stosowanie

siatek lub zasłon powstrzymujących przedostawanie się materiałów budowlanych do zbiorników.

Klimat akustyczny

Wykonawca prac budowlanych zapewni stosowanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu oraz będzie dbał o jego właściwą i ekonomiczną eksploatację (stosowanie urządzeń o niskich parametrach emisji hałasu).

Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzone będą co do zasady w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 18:00). Przestrzegane będą zasady wyłączenia silników w czasie przerw w pracy.

Maksymalnie zostanie ograniczony czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie prac budowlanych.

Gospodarka odpadami

W czasie prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych wytwórca odpadów będzie:

- w miarę możliwości redukował ilość powstających odpadów;
- powstające odpady w pierwszej kolejności poddawał odzyskowi;
- poddawał odpady unieszkodliwianiu jeżeli odzysk z przyczyn technologicznych, ekologicznych lub ekonomicznych jest niemożliwy;
- unieszkodliwiał odpady w miejscu ich wytworzenia, a w przypadku gdy nie jest to możliwe w miejscu najbliższej ich wytworzenia;
- poddawał niesegregowane odpady komunalne odzyskowi lub unieszkodliwianiu;
- w instalacji (spełniającej wymagania najlepszej dostępnej techniki) najbliższej ich wytworzenia;
- zbierał odpady z placu budowy w sposób selektywny;
- nie mieszał odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne, o ile nie poprawi to bezpieczeństwa procesów odzysku lub unieszkodliwiania;
- unieszkodliwianiu poddawał te odpady, z których zostały wysegregowane uprzednio odpady do odzysku.

Etap operacyjny przedsięwzięcia

Dobłą praktyką na każdym powstającym obiekcie będzie ustawianie tablic informacyjnych zawierających podstawowe zasady korzystania ze świadczonych usług, regulaminu oraz kosztów i konsekwencji nieprzestrzegania ich. Aby uniknąć sytuacji awaryjnych należy ustalić harmonogram przeglądów okresowych i cyklicznych napraw oraz odtwarzania infrastruktury żeglarskiej, dodatkowo wykonywać przeglądy i kontrole po sztormach lub innych ekstremalnych zjawiskach pogodowych.

Środowisko przyrodnicze

Przeprowadzenie zabiegów pielęgnacyjnych polegających na cięciach korygujących i podkrzesujących oraz zabiegów sanitarnych (usunięcie posuszu, uszkodzonych konarów) najlepiej wykonać wczesną wiosną, przed rozpoczęciem procesu wegetacji.

Nowo wprowadzona zieleń będzie pełnić funkcję biologiczną, estetyczną i ochronną. Ilość i gatunki nasadzanych roślin będą zależne od poszczególnych lokalizacji przystani. Dobór gatunkowy będzie uwzględniał warunki siedliskowe, nawiązywał do charakteru otoczenia oraz zapewni atrakcyjność kompozycji. Zwrócona będzie również uwaga na uniknięcie kolizji z istniejącym lub projektowanym zagospodarowaniem terenu.

W obiektach wyposażonych w miejsca na ogniska warto zamieścić informację dot. możliwości pozyskania lub zakupu drewna. Ograniczy to zjawisko dzikiego karczowania drzew w pobliżu miejsca przebywania.

Środowisko gruntowo-wodne

Nie przewiduje się szczególnych rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne. Najbardziej istotną częścią infrastruktury w ramach ochrony środowiska gruntowo-wodnego będzie zapewnienie szczelnych zbiorników na ścieki bytowe w sanitariatach i toaletach, punkty zlewnie toalet przenośnych i wód zęzowych, szczelne toalety typu TOI TOI oraz kosze na odpady. Powinny one być wykonane z materiałów niedopuszczających do wycieków, w przypadku koszy wykonane lub zabezpieczone tak, aby nie zostały wyrwane przez użytkowników.

Ważną częścią dbania o bezpieczeństwo środowiska gruntowo-wodnego będzie również wywóz ścieków z wyżej wspomnianych toalet i zbiorników z odpowiednią częstotliwością, serwisowanie i dbanie o poprawne funkcjonowanie kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Odbiór nieczystości powinien być powierzony uprawnionej do tego firmie.

Stan aerosanitarny

Na etapie operacyjnym nie przewiduje się specjalnych rozwiązań chroniących środowisko aerosanitarnie, ponieważ nie przewiduje się oddziaływania tego typu na środowisko.

Klimat akustyczny

Na etapie operacyjnym nie przewiduje się specjalnych rozwiązań chroniących środowisko akustyczne, ponieważ nie przewiduje się oddziaływania tego typu na środowisko.

Gospodarka odpadami

Odpady powstające w trakcie eksploatacji inwestycji będą gromadzone w sposób selektywny, w miejscach i w pojemnikach zapewniających pełną izolację od środowiska naturalnego. Odpady będą zagospodarowywane zgodnie z prawem i przekazywane do odbiorców posiadających przewidziane prawem zezwolenia.

Przekazywanie wytworzonych odpadów wyspecjalizowanym podmiotom posiadającym stosowne decyzje w zakresie gospodarki odpadami. W pierwszej kolejności odpady będą

przekazywane do odzysku lub recyklingu, a w przypadku braku takiej możliwości – do unieszkodliwienia (np. w drodze składowania).

Zaangażowanie specjalistycznych serwisów do obsługi urządzeń i wyposażenia. Odpady powstające w trakcie obsługi będą ich własnością, a zagospodarowanie odpadów będzie następowało zgodnie z posiadanymi przez te firmy decyzjami w zakresie gospodarowania odpadami.

Rozwiązania alternatywne

Alternatywą dla planowanej inwestycji może być pozostawienie stanu istniejącego bez zmian. Pozostawi to jednak infrastrukturę w stanie istniejącym, często niewystarczającym, aby obsłużyć turystów i sprostać ich wymaganiom.

Na etapie wizji lokalnych rozważano alternatywne rozwiązania w zakresie lokalizacji i formy infrastruktury objętej opracowaniem. Proponowane rozwiązania zostały przedstawione w kartach załączonych do analizy. W podrozdziale 3.2 “Wariantowanie zakresu przedsięwzięcia” przedstawiono również opcje rozważane na etapie konsultacji z właścicielami portów, inwestorami, żeglarzami i mieszkańcami.

Organizacja przystani w proponowanych lokalizacjach będzie najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia ochrony przyrody oraz ruchu turystycznego. Pogodzi potrzebę społeczności z edukacją i ochroną cennych obszarów.

5.5. Analiza skumulowanego oddziaływania realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Na obecnym etapie inwestycji ciężko jest przeprowadzić jednoznaczną analizę skumulowanego oddziaływania realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Dane wymagane do określenia sposobu oddziaływania i jego zasięgu będą przedstawiane na etapie projektów budowlanych, uzyskiwania pozwoleń wodnoprawnych oraz Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W celu oceny różnych czynników na rozwój i funkcjonowanie przystani przeprowadzona została analiza skumulowanego oddziaływania realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Analiza opiera się na zasadzie zrównoważonego rozwoju turystyki wodnej. W analizie wzięto pod uwagę takie aspekty jak:

- lokalizacja i dostępność: pierwszym krokiem jest ocena lokalizacji przystani. Sprawdzamy, czy jest ona atrakcyjnie usytuowana w kontekście dostępu do popularnych akwenów oraz komunikacji drogowej i wodnej. Dobra lokalizacja to kluczowy czynnik przyciągający turystów. Projekty opierają się głównie na doposażeniu już istniejących przystani, jednak przewiduje się również powstanie nowych inwestycji;
- infrastruktura: kolejnym ważnym aspektem jest stan infrastruktury portowej. Oceniamy, czy przystań posiada odpowiednie pomosty, nabrzeża, infrastrukturę

obsługową oraz miejsca postojowe dla jednostek pływających. To zapewnia wygodę i bezpieczeństwo turystom. Proponowane inwestycje będą miały zróżnicowany charakter. W niektórych inwestycjach przewiduje się jedynie budowę małej infrastruktury w postaci pomostów pływających, a w innych planowane są bardziej angażujące roboty hydrotechniczne w obrębie akwenów;

- warunki przyrodnicze i ochrona środowiska: Analiza uwzględnia wpływ przystani na środowisko naturalne. Badamy, czy istnieją środki ochrony przyrody w okolicy oraz jakie działania podejmowane są w celu minimalizacji negatywnego wpływu na ekosystemy wodne. Część planowanych inwestycji znajduje się w obrębie form ochrony przyrody, jednak są planowane w sposób nieinwazyjny.

W poniższej analizie założono więc, że na placu budowy oraz w trakcie eksploatacji infrastruktury będą implementowane wszystkie rozwiązania chroniące środowisko zawarte w osobnym punkcie.

Rozwój oferty turystyki wodnej jest zbiorem bardzo zróżnicowanych inwestycji. Jedne będą polegały na budowie małej infrastruktury i pomostów pływających, inne przewidują roboty hydrotechniczne w obrębie akwenów. Największe ryzyko wystąpienia i skumulowania się oddziaływania występuje na etapie inwestycyjnym i jest bezpośrednio związane z wykonywanymi pracami budowlanymi. Na etapie operacyjnym inwestycji nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko.

Na etapie inwestycyjnym wystąpi zwiększenie poziomu hałasu w okolicy przedsięwzięć wskutek pracy ciężkiego sprzętu budowlanego. Występować będzie również zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza. Istotne jest jednak, że wymienione negatywne oddziaływanie będzie miało charakter przejściowy i zakończy się w momencie zakończenia prac budowlanych. Ponadto nie przewiduje się skumulowanego oddziaływania większości projektowanych inwestycji, ponieważ znajdują się one w oddalonych od siebie lokalizacjach..

WW przypadku blisko sąsiadujących inwestycji w chwili obecnej przewiduje się, że prace budowlane będą występowały w jednakowych terminach dla przystani takich jak: Gdański Klub Morski Ligi Obrony Kraju (karta Z_04) i Przystań Cesarska (karta Z_05) w Gdańsku, Miejsce cumownicze (karta Z_26) i Przystań żeglarska (karta Z_27) w Nowym Dworze Gdańskim oraz Przystań Park Północny (karta Z_35) i Przystań żeglarska Przy Plaży (karta Z_36) w Malborku.

Na etapie operacyjnym hałas może generować praca silników żaglówek wpływających i wypływających z przystani i portów oraz pojazdy obsługujące te miejsca (wywóz śmieci i nieczystości, dostawy do punktów gastronomicznych, transport żaglówek i turystów). Zwiększenie ilości miejsc cumowniczych oraz intensywniejszy ruch turystyczny spowoduje nasilenie tego rodzaju hałasu. Dotyczy to również skumulowanego oddziaływania istniejących i nowo projektowanych obiektów.

Zagrożeniem może okazać się zwiększona bądź nadmierna koncentracja ruchu turystycznego w okolicy przystani. Zwiększona liczba turystów przyczyni się również do większej ilości

wytwarzanych odpadów oraz większego zużycia surowców, w szczególności wody i energii elektrycznej. Opisane powyżej zjawiska mają miejsce już teraz, jednak brakuje infrastruktury, która umożliwiłaby uporządkowanie obecnego stanu. Doposażenie istniejących przystani oraz budowa nowej infrastruktury pozwolą na większą kontrolę nad ruchem turystycznym i na ograniczenie niszczenia lokalnej zieleni oraz zanieczyszczenia wód. Ostatecznie powinna się zatem przyczynić do zmniejszenia negatywnego oddziaływania. Pozytywnym aspektem przedsięwzięcia jest również wykorzystanie już istniejącej infrastruktury i dostosowanie jej pod przyszłe zapotrzebowanie. Inwestycje, które dotyczą istniejących obiektów żeglarskich wymagają obecnie modernizacji lub rozbudowy/ przebudowy bądź dostosowania istniejących basenów, nabrzeży do obsługi związanej ze wzrastającym ruchem żeglarskim. Planowane inwestycje mogą mieć również pozytywne oddziaływanie na ludzi, w tym na okolicznych mieszkańców. Powstanie nowej infrastruktury może przyczynić się do zwiększenia miejsc noclegowych (m.in. powstanie pól namiotowych) oraz innych miejsc rekreacji i wypoczynku (m. in. powstanie wiat ze stołami i ławkami oraz miejsc na ogniska). Zwiększenie ruchu turystycznego w obrębie planowanych inwestycji przyczynić się może do wsparcia lokalnych przedsiębiorców, którzy zyskają nowych klientów.

Mając na uwadze powyższe określono wystąpienia potencjalnego skumulowanego oddziaływania zaplanowanych inwestycji, które może wystąpić w przypadku realizacji przystani będących w bliskim sąsiedztwie w tym samym czasie. Przy wystąpieniu takiej sytuacji konieczna jest wtedy koordynacja prac budowlanych w obrębie akwenu, z poszanowaniem środowiska przyrodniczego oraz użytkowników istniejących obiektów przystani. W planowanej inwestycji występuje pięć takich lokalizacji.

Akademicki Klub Morski w Gdańsku (karta Z_01), Jacht Club im. Conrada (karta Z_02), Górki Zachodnie (karta Z_03)

Przystań **Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku** jest oddalona o ponad 1 km od pozostałych dwóch lokalizacji, **Górki Zachodnie** oraz **Jacht Club im. Conrada** leżą ok. 100 m od siebie. Inwestycja w lokalizacji **Jacht Club im. Conrada** nie posiada żadnych dokumentów ani pozwoleń mogących wskazywać na termin jej realizacji. Dla **Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku** Inwestor posiada:

- pozwolenie na budowę pochylni i budynku,
- koncepcję planu zagospodarowania terenu – przekazaną do analizy,
- decyzję środowiskową na zakres inwestycji bez pomostów,
- pozwolenie wodnoprawne na zakres bez pomostów,
- po realizacji wniosku na 2023 – 2027 – utrzymanie istniejących miejsc cumowniczych (konieczna odbudowa istniejących pomostów drewnianych i kapitalny remont nabrzeża skarpowego).

Dla portu jachtowego Górki Zachodnie Inwestor posiada:

- projekt budowlany (na I i II etap), przekazany,
- pozwolenie na budowę ważne do 2025 r.,
- pozwolenie od Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na wnoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich.

Zgodnie z szacunkowym harmonogramem, roboty budowlane prowadzone w inwestycjach **Jacht Club im. Conrada** i **Górki Zachodnie** nie będą realizowane w tym samym terminie. Ponadto są one oddalone od siebie na tyle, że skumulowane oddziaływanie powinno być niewielkie i wystąpi jedynie na etapie realizacji oraz ustąpi po jego zakończeniu.

Na etapie operacyjnym oddziaływanie skumulowane może objawić się w postaci większego ruchu turystycznego ze względu na powstanie większej liczby miejsc cumowniczych. Nowa infrastruktura pozwoli jednak na lepsze zarządzanie ruchem turystycznym i zapewnieniem odpowiedniej ilości miejsc i infrastruktury dla osób korzystających ze szlaków wodnych.

Gdański Klub Morski Ligi Obrony Kraju (karta Z_04) i Przystań Cesarska (karta Z_05) w Gdańsku

Dla przystani GKM LOK po roku 2025 przewidywana jest inwestycja Urzędu Morskiego w Gdyni polegająca na modernizacji nabrzeża, wzmocnieniu i zwiększeniu nośności dźwigu z uwzględnieniem jego pracy do wodowania jednostek. Dla Przystani Cesarskiej zaplanowano następujące działania:

- budowa pomostów pływających,
- budowa sanitariatu.

Na chwilę obecną przewiduje się, że roboty budowlane dla obu inwestycji realizowane będą w zbliżonym terminie. Odległość pomiędzy przystanią Gdański Klub Morski Ligi Obrony Kraju, a Przystanią Cesarską wynosi ok. 3,5 km. Ponieważ projektowane przystanie znajdują się w dość dużej odległości od siebie, nie przewiduje się znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie inwestycyjnym przedsięwzięcia. Z kolei na etapie operacyjnym może wystąpić nasilenie ruchu turystycznego w zasięgu przedsięwzięć, ze względu na zwiększenie miejsc cumowniczych w przystani **Gdański Klub Morski Ligi Obrony Kraju** (planowane ok. 45 miejsc, a zlikwidowane zostanie 31) i w przystani Cesarskiej (ok. 10 dodatkowych miejsc).

Przystań żeglarska Wiślinka (karta Z_32) i stanowisko postojowe Gdańsk Sobieszewo (karta Z_33)

Przystań i pomost są od siebie oddalone o ok. 1,7 km. Dla przystani inwestor posiada tylko dokumentację na budowę trapu łączącego zachodni pomost z terenem ogrodzonym przystani. Dla stanowiska postojowego :

- prawo do władania działką nr 202/2,
- dokumentację projektową na budowę pomostów cumowniczych przy moście 100-lecia Odzyskania Niepodległości Polski Projekt posiada opinię pozytywną Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy nr Gd-405-1-160/2017/2018/CC z dnia 23 października 2018 r. Projekt posiad Decyzje RDOŚ w Gdańsku nr RDOŚ-Gd-WOO.420.106.2018.AT.15 z dnia 19 marca 2019 r.

Realizacja inwestycji związanej z budową stanowiska postojowego jest mała i nie będzie miała wpływu na inwestycję Przystani. Ponadto infrastruktura będzie realizowana w innym czasie, nie przewiduje się zatem skumulowanego oddziaływania na etapie inwestycyjnym.

Na etapie operacyjnym inwestycje będą się uzupełniać i pozwolą na upłynnienie ruchu żaglowego. Stanowisko postojowe przejmie jachty oczekujące na przejście przez most i odciążą przystań w Wiślinie.

Miejsce cumownicze (karta Z_26) i Przystań żeglarska (karta Z_27) w Nowym Dworze Gdańskim

Przystanie znajdują się od siebie w odległości ok. 400 m. Inwestor nie posiada żadnej dokumentacji na planowane miejsca cumownicze. Inwestor posiada koncepcję przystani żeglarskiej.

Ponieważ planowane roboty budowlane się pokrywają, możemy spodziewać się niewielkiej kumulacji oddziaływania na wody rzeki Tugi. Będzie ono jednak stosunkowo krótkie i utrzymujące się jedynie na etapie realizacji inwestycji oraz zniknie wraz z zakończeniem prac.

Obecnie w omawianych lokalizacjach nie istnieje infrastruktura żeglarska, wykonanie 10 miejsc na przystani i ok. 3 po drugiej stronie rzeki spowoduje zwiększenie ruchu turystycznego.

Przystań Park Północny (karta Z_35) i Przystań żeglarska Przy Plaży (karta Z_36) w Malborku

Przystanie są oddalone od siebie ok. 1,8 km. W obecnym harmonogramie roboty budowlane zaplanowane zostały w jednakowych terminach. Możliwe skumulowane oddziaływanie na etapie inwestycyjnym będzie jednak stosunkowo krótkie i utrzymujące się jedynie na etapie realizacji inwestycji oraz zniknie wraz z zakończeniem prac.

W obydwu przystaniach będą prowadzone działania związane z pogłębieniem istniejącego akwenu na potrzeby posadowienia nowego pomostu. Ze względu na dużą odległość inwestycji od siebie nie przewiduje się jednak skumulowanego oddziaływania. Na etapie eksploatacji przewidywać można natomiast zwiększenie ruchu turystycznego w okolicy, ze względu na zwiększenie miejsc cumowniczych o max 16 na przystani Przy Plaży i ok. 24 w Parku Północnym.

Nowo zaplanowane inwestycje stanowią uzupełnienie dla już istniejącej infrastruktury, są odpowiedzią na wzrastające zainteresowanie i zapotrzebowanie turystyczne ze strony żeglarzy. W związku z budową przystani w nowych lokalizacjach oraz modernizacją już istniejących przystani, spodziewać się można zwiększenia ruchu turystycznego w danej okolicy. Skumulowane oddziaływanie związane ze zwiększeniem ilości miejsc postojowych i doposażeniem istniejącej infrastruktury powstać może głównie w okolicy Zatoki Puckiej i Górek Zachodnich. Bardziej szczegółowa ocena przewidywanego znaczącego oddziaływania inwestycji oraz skumulowanie danego oddziaływania na konkretnych szlakach przedstawiona została we wcześniejszej części analizy, w formie tabeli w rozdziale 5.2. Jednocześnie inwestycje te pozwolą usprawnić przepływ turystów oraz umożliwią organizację lepszej obsługi turystycznej, poprzez zwiększenie ilości sanitariatów, miejsc zbiórki odpadów, czy terenów urządzonych specjalnie pod potrzeby żeglarzy (m. in. wiaty, paleniska, parkingi itp.).

Mając na uwadze powyższe, możliwość występowania skumulowanych oddziaływań jest na niskim poziomie i jest uzależniona od etapu inwestycyjnego, dla którego szczególnie ważna jest koordynacja prac w obrębie konkretnej lokalizacji jak również sąsiednich inwestycji.

Realizacja i funkcjonowanie wszystkich zadań w ramach przedsięwzięcia jest działaniem, które będzie tworzyło pozytywne oddziaływania w relacji człowiek i środowisko wodne poprzez umożliwienie aktywnego sportowego, turystycznego i rekreacyjnego wykorzystania akwenów i dróg wodnych w regionie województwa pomorskiego.

Aby móc jednoznacznie określić wpływ przedsięwzięcia (każdego z osobna jak i razem, traktując je jako powiązaną siatkę portów i przystani) należałoby wykonać analizy chłonności akwenów, obserwować liczbę turystów oraz monitorować stan środowiska w najbardziej newralgicznych miejscach takich jak obszary chronione.

Metody analizy skutków realizacji Przedsięwzięcia

Analiza skutków przedsięwzięcia jest kluczowym elementem oceny jego wpływu na otoczenie oraz społeczność. Analiza przedstawiona w powyższym opracowaniu opiera się o dokumenty takich instytucji jak PGW Wody Polskie, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Państwowy Instytut Geologiczny oraz Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, a także o bazy danych takie jak Bank Danych o Lasach, ISOK (Informatyczny System Osłony Kraju) oraz Geoportal. Analiza przeprowadzona była m.in. w zakresie mapy szczególnego zagrożenia powodzią, wód podziemnych i powierzchniowych, danych o obszarach chronionych, w tym Natura 2000 oraz danych z nadleśnictwa.

Istotną częścią wykonanej analizy są również wizje lokalne i konsultacje z osobami użytkującymi oraz obsługującymi istniejącą infrastrukturę. Na podstawie rozmów sporządzono notatki, które były materiałem wyjściowym do tworzenia kart będących załącznikami do niniejszego dokumentu.

Kolejną metodą analizy wykorzystaną w opracowaniu to zasada „nie czynić znaczącej szkody” środowisku czyli "Do No Significant Harm" (DNSH): Opiera się ona o sześć poniższych zasad:

- łagodzenie zmian klimatu,
- adaptacja do zmian klimatu takich jak:
 - spadek poziomu wód,
 - wzrost poziomu mórz,
 - zjawiska powodziowe,
 - silne wiatry,
 - ulewne opady,
 - wysokie i niskie temperatury.
- zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich,
- gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling,
- zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola,
- ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.

Tabela 23: Działania zgodne i działania mogące zagrozić realizacji kryterium DNSH

Kryterium DNSH	Działania zgodne z zasadą	Działania mogące zagrozić realizacji kryterium
Łagodzenie zmian klimatu	Modernizacja oświetlenia, budowa nowych obiektów sanitarnych, wymiana zbiorników na ścieki bytowe, budowa punktów zlewnych do opróżniania przenośnych toalet.	Nie przewiduje się działań mających uniemożliwić spełnienie kryterium
Adaptacja do zmian klimatu	Remonty i modernizacja infrastruktury, budowa pomostów pływających. Dobór odpornych na opady atmosferyczne i wodę morską materiałów np. stal czy beton wyższej klasy wykorzystywany do posadawiania obiektów małej architektury, budowy barierek, wiat, znaków. Budowa wiat i miejsc pozwalających na schronienie się przed opadami i wiatrem. Stosowanie oświetlenia w osłonach wodoodpornych.	Nie przewiduje się działań mających uniemożliwić spełnienie kryterium
Zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich	Wykonawca prac budowlanych zapewni stosowanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu, będzie dbał o jego właściwą i ekonomiczną eksploatację oraz posiadał środki i procedury neutralizujące ewentualne wycieki substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych. Przechowywanie paliw i smarów będzie się odbywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych, uszczelnionych miejscach. Teren budowy wyposażony będzie w urządzenia sanitarne dla pracowników, ze szczelnymi pojemnikami do gromadzenia nieczystości płynnych o charakterze bytowym. Zabezpieczenie miejsc wyznaczonych do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn budowlanych w obrębie placu budowy, poprzez wyłożenie terenu materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia budowy. Zostaną zastosowane również różne środki ochronne takie jak kurtyny specjalne, przeciwzmętnieniowe, zasłony mułowe, zapory mułowe lub bariery mętności w celu uniknięcia zbytniego mieszania się wód i unoszenia urobku. Możliwe jest również stosowanie siatek lub zasłon powstrzymujących przedostawanie się materiałów budowlanych do zbiorników.	Największe ryzyko zanieczyszczenia zasobów wodnych i morskich w przypadku planowanej inwestycji występuje na etapie inwestycyjnym projektu.
Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling	W trakcie budowy odpady będą gromadzone w szczelnych pojemnikach umożliwiających ich segregację, a ewentualne elementy możliwe do ponownego wykorzystania będą składowane przez inwestora lub sprzedane. W czasie prowadzenia prac budowlanych wytwórca odpadów będzie stosował rozwiązania chroniące, tj.: <ul style="list-style-type: none"> • w miarę możliwości redukował ilość powstających odpadów, • powstające odpady w pierwszej kolejności poddawał odzyskowi, 	Niekontrolowane działania turystów i osób korzystających z przystani i planowanej infrastruktury.

	<ul style="list-style-type: none"> • poddawał odpady unieszkodliwianiu, jeżeli odzysk z przyczyn technologicznych, ekologicznych lub ekonomicznych jest niemożliwy, • unieszkodliwiał odpady w miejscu ich wytwarzania, a w przypadku gdy nie jest to możliwe w miejscu najbliższej ich wytworzenia, • poddawał niesegregowane odpady komunalne odzyskowi lub unieszkodliwianiu w instalacji (spełniającym wymagania najlepszej dostępnej techniki) najbliższej ich wytworzenia, • zbierał odpady z placu budowy w sposób selektywny, • nie mieszał odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne, o ile nie poprawi to bezpieczeństwa procesów odzysku lub unieszkodliwiania. • unieszkodliwianiu poddawał te odpady, z których zostały wysegregowane uprzednio odpady do odzysku, • wywoził odpady z obszaru budowy możliwie najszybciej, oraz dokonywał ich niezwłocznej utylizacji. <p>Na etapie operacyjnym przedsięwzięcia będą stosowane podobne rozwiązania jak na etapie inwestycyjnym ze zwróceniem szczególnej uwagi na ich selektywną zbiórkę.</p>	
<p>Zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola</p>	<p>Nie przewiduje się wystąpienia zanieczyszczeń powietrza na etapie operacyjnym inwestycji. Przed zanieczyszczeniami gleby i wody zabezpieczą będą szczelne sieci kanalizacji sanitarnej, zbiorniki na ścieki bytowe i punkty zlewne toalet przenośnych. Zostaną zastosowane również różne środki ochronne takie jak kurtyny specjalne, przeciwmętne, zasłony mułowe, zapory mułowe lub bariery mętności w celu uniknięcia zbytniego mieszania się wód i unoszenia urobku w sytuacji pogłębiania akwenów. Możliwe jest również stosowanie siatek lub zasłon powstrzymujących przed dostawaniem się materiałów budowlanych do zbiorników.</p>	<p>W fazie budowy mogą wystąpić chwilowe i okresowe zanieczyszczenia powietrza, które ustąpią wraz z zakończeniem prac. Powodowane: pracami ziemnymi, pogłębianiem akwenów, załadowniem obszarów wodnych.</p>
<p>Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów</p>	<p>Nasadzenia zastępcze, ograniczenie terenów utwardzonych.</p>	<p>Pogłębianie zatok i akwenów, załadowniem obszarów wodnych, wycinka zieleni.</p>

Źródło: opracowanie własne

W praktyce często stosuje się kombinację różnych metod (analiza akustyczna i prognoza hałasu przy pomocy programu SoundPLAN, inwentaryzacja przyrodnicza i dendrologiczna, pomiary ruchu turystycznego i obliczenia ilości kajakarzy, badania jakości wody i gruntu), aby uzyskać pełniejszy obraz skutków środowiskowych przedsięwzięcia. Analizy oparte są o obowiązujące przepisy prawa oraz podobne opracowania i już zrealizowane inwestycje takie jak:

- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane,
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska,
- Ustawa 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,
- Program Rozwoju Turystyki i Zagospodarowania Turystycznego Województwa Podlaskiego w latach 2010 – 2015,
- Wytyczne dla zagospodarowania szlaków kajakowych w województwie pomorskim,
- Analiza Wykonalności dla Przedsięwzięcia "Kajakiem przez Pomorze" – zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej.

5.6. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

W myśl zapisów Konwencji EKG ONZ o Ocenach Oddziaływania na Środowisko w Kontekście Transgranicznym (Konwencja z Espoo – ratyfikowana przez RP i ogłoszona w Dz.U. 1999 nr 96 poz. 1110) oraz Ustawy 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 (Dz.U. 2021 poz. 2373) oddziaływanie transgraniczne oznacza jakiegokolwiek, niekoniecznie globalne oddziaływanie, odczuwalne na terenie jednej ze stron konwencji z Espoo, spowodowane przedsięwzięciem zlokalizowanym na terenie innej strony.

Ze względu na charakter inwestycji, a także jej odległość od morskiej granicy Polski stwierdza się, że realizacja oraz późniejsze użytkowanie inwestycji nie będą powodować oddziaływania transgranicznego.

Wykaz załączników

A. Karty zadań:

- Załącznik 1 - z01_przystan_gdanskakm
- Załącznik 2 - z02_przystan_gdanskconrad
- Załącznik 3 - z03_port_gdanskgorzichodnie
- Załącznik 4 - z04_przystan_gdanskgmlok
- Załącznik 5 - z05_przystan_gdanskcesarska
- Załącznik 6 - z06_przystan_sopot
- Załącznik 7 - z07_przystan_gdynia
- Załącznik 8 - z08_przystan_hel
- Załącznik 9 - z09_przystan_jastarnia
- Załącznik 10- z10_przystan_kuznica
- Załącznik 11 - z11_port_wladyslawowo
- Załącznik 12 - z12_port_puck
- Załącznik 13 - z13_przystan_bialagora
- Załącznik 14 - z14_pomosty_bialagora
- Załącznik 15 - z15_pomosty_szonowo
- Załącznik 16 - z16_pomosty_rakowiec
- Załącznik 17 - z17_pomosty_michałowo
- Załącznik 18 - z18_port_ustka
- Załącznik 19 - z19_port_leba
- Załącznik 20 - z20_przystan_nowakarczma
- Załącznik 21 - z21_przystan_przekop
- Załącznik 22 - z22_przystan_katyrybackie
- Załącznik 23 - z23_przystan_sztutowo
- Załącznik 24 - z24_przystan_rybinka
- Załącznik 25 - z25_przystan_oslonka
- Załącznik 26 - z26_pomost_nowydworgdanskipodmiejska
- Załącznik 27 - z27_pomosty_nowydworgdanskibałtycka
- Załącznik 28 - z28_przystan_zabrowo
- Załącznik 29 - z30_przystan_chorazowka
- Załącznik 30 - z31_przystan_blotnik
- Załącznik 31 - z32_przystan_wislinka
- Załącznik 32 - z33_pomost_gdanksobieszewo
- Załącznik 33 - z35_przystan_malborkpark
- Załącznik 34 - z36_przystan_malborkplaza

- Załącznik 35 - z37_przystan_mechelinki
 - Załącznik 36 - z38_pomosty_gdanskaglowa
 - Załącznik 37 - z39_przystan_drewnica
- B. Zestaw map poglądowych dla przedsięwzięcia

Spis tabel rycin i wykresów

Spis tabel

Tabela 1: Zestawienie portów i przystani żeglarskich w podziale na akweny	41
Tabela 2: Zidentyfikowane problemy turystyki wodnej w województwie pomorskim.....	46
Tabela 3: Problemy nawigacyjne i infrastrukturalne przystani żeglarskich	49
Tabela 4: Korzyści dla grup docelowych wynikające z realizacji zadań zakwalifikowanych do przedsięwzięcia strategicznego.	59
Tabela 5: Zobowiązania Województwa Pomorskiego wskazane w RPS.....	63
Tabela 6: Zestawienie informacji o barierach planistycznych i prawnych	67
Tabela 7: Zidentyfikowane warianty realizacji zadań.....	90
Tabela 8: Działalności wyrządzające znaczące szkody	99
Tabela 9: Wyniki analizy wielokryterialnej dla kryterium poziomu bezpieczeństwa	118
Tabela 10: Wyniki analizy wielokryterialnej – oceny w kryteriach.....	122
Tabela 11: Wyniki analizy wielokryterialnej – punktacja z uwzględnieniem wag	125
Tabela 12: Lista zadań rekomendowanych	128
Tabela 13: Lista zadań rezerwowych.....	130
Tabela 14: Szacunkowe nakłady na planowany zakres prac inwestycyjnych.....	135
Tabela 15: Sumaryczne szacunkowe nakłady na planowany zakres prac inwestycyjnych rekomendowanych zadań	140
Tabela 16: Katalog kosztów operacyjnych dotyczących funkcjonowania przystani żeglarskich	142
Tabela 17: Szacunkowy czas na realizację poszczególnych etapów projektu	157
Tabela 18: Szacunkowy harmonogram realizacji poszczególnych zadań.....	160
Tabela 19: Szacunkowy okres gotowości analizowanych zadań	163
Tabela 20: Formy ochrony przyrody	167
Tabela 21: Zestawienie obiektów objętych ochroną konserwatorską i umieszczonych w rejestrze zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa, które bezpośrednio znajdują się w proponowanej lokalizacji lub w jej najbliższym otoczeniu.....	182
Tabela 22: Ocena przewidywanego znaczącego oddziaływania	188
Tabela 23: Działania zgodne i działania mogące zagrozić realizacji kryterium DNSH	214

Spis rycin

Rycina 1: Strefy czasowo zamykane dla żeglugi w Zatoce Puckiej	20
Rycina 2: Mapa Zalewu Wiślanego.....	23
Rycina 3: Liczba klubów żeglarskich zrzeszonych w Okręgowych Związkach Żeglarskich w 2022 roku	39
Rycina 4: Przykładowy element uwzględniony w dokumencie „Standardy infrastruktury żeglarskiej w województwie pomorskim”	88

Spis wykresów

Wykres 1: Etapy wykonania Analizy Wykonalności	8
Wykres 2: Liczba noclegów udzielonych turystom (w mln) w latach 2018-2022.....	35
Wykres 3: Liczba patentów żeglarskich uzyskanych w Polsce w latach 2013-2022	38

Spis fotografii

Fotografia 1: Przystań żeglarska w Błotniku.....	9
Fotografia 2: Widok na Zamek Malborku z perspektywy rzeki Nogat	34
Fotografia 3: Przystań jachtowa w Jastarni.....	43
Fotografia 4: Przystań w Kątach Rybackich.....	45
Fotografia 5: Dekapitalizacja infrastruktury na przykładzie nabrzeża przystani GKM LOK w Gdańsku	48
Fotografia 6: Nadający się do remontu pomost w Sztutowie	57
Fotografia 7: Weryfikacja kryterium kontynuacji na wizji lokalnej – elementy zrealizowanego pierwszego etapu rozbudowy portu jachtowego Górki Zachodnie w Gdańsku	112
Fotografia 8: Lokalizacja planowanej przystani w Ząbrowie	150



Jaškowa Dolina 11 B/3
80-252 Gdańsk
T: +48 58 344 44 50
F: +48 58 344 44 49
biuro@dsconsulting.com.pl