



Opracowali:

mgr inż. arch. Michał Czasnojc
mgr inż. Piotr Twardochleb



1. Żegluga towarowa.....	3
1.1 Przystosowanie całego polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 do wymogów II klasy żeglowności	3
1.2 Ocena możliwości wprowadzenia IV klasy żeglowności na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70	3
1.3 Problematyka alimentacji drogi wodnej Odra – Wisła	7
1.4 Rozwój roślinności wodnej i zarastanie dróg wodnych	9
1.5 Określenie wymogów technicznych oraz lokalizacji portów handlowych oraz terminali multimodalnych i centrów logistycznych obsługujących metropolie	10
1.6 Określenie lokalizacji portów żeglugi towarowej.....	12
2. Żegluga turystyczna	15
2.1 Założenia ogólne	15
2.2 Rodzaje żeglugi turystycznej.....	20
2.2.1 Żegluga turystyczna zbiorowa – „spacerowa”	21
2.2.2 Żegluga turystyczna zbiorowa – wielogodzinna	21
2.2.3 Żegluga turystyczna zbiorowa – hotelowa	22
2.2.4 Porty dla żeglugi turystycznej zbiorowej.....	23
2.3 Żegluga turystyczna indywidualna.....	26
2.3.1 Porty i przystanie dla żeglugi turystycznej	26
2.3.2 Określenie standardów dla poszczególnych rodzajów portów i przystani turystycznych	27
2.4 Określenie lokalizacji portów i przystani turystycznych	28
2.4.1 Województwo Lubuskie	29
2.4.2 Województwo Wielkopolskie	31
2.4.3 Województwo Kujawsko-Pomorskie	35
2.4.4 Województwo Pomorskie.....	41
2.4.5 Województwo Warmińsko – Mazurskie.....	46
3. Bariery administracyjne i prawne w procesie rewitalizacji planowanego polskiego odcinka MDW E 70	48
4. Analiza przydatności obszarów pod kątem uwarunkowań ekofizjograficznych	50
5. Uwarunkowania planistyczne lokalizacji infrastruktury punktowej MDW E 70.....	52
6. Uwarunkowania własnościowe rewitalizacji planowanego polskiego odcinka MDW E 70.....	67
6. System identyfikacji wizualnej MDW E 70	68
7. Podsumowanie.....	68

1. Żegluga towarowa

1.1 Przystosowanie całego polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 do wymogów II klasy żeglowności

Przywrócenie parametrów II klasy żeglowności na wskazanych (obecnie nie spełniających wymogów określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych) nie wymaga określania wariantowości w szczególności dla odcinka Noteci skanalizowanej (Krzyż – Kanał Bydgoski).

Przywrócenie pełnych parametrów II klasy na drodze wodnej Odra – Wisła wymagać będzie przede wszystkim szeroko zakrojonych robót pogłębiarskich i modernizacji istniejących stopni wodnych. Pewnym problemem pozostanie brak realnej możliwości z uwagi na olbrzymie nakłady inwestycyjne przebudowy nie spełniających w pełni parametrów dla II klasy prześwitów mostów kolejowych w Bydgoszczy – Łęgowie i w Drawskim Młynie. Jednakże z uwagi na to, że w okresie intensywnej eksploatacji żeglugowej tego odcinka MDW E 70 nie stanowiły one poważniejszych przeszkód w ruchu jednostek towarowych uznać należy, że po rewitalizacji drogi wodnej Odra – Wisła nie będą stanowić przeszkody w regularnej żegludze towarowej. Z uwagi na fakt iż na drogach wodnych II klasy z uwagi na istniejące prześwity mostów i innych przeszkód nawigacyjnych o wysokości niższej niż 5,25 m, przewozy kontenerowe są nieopłacalne (za wyjątkiem niewielkich lokalnych przewozów o epizodalnym charakterze) nie podjęcie działań inwestycyjnych związanych z przebudową wspomnianych mostów nie będzie miało wpływu na ekonomikę procesu rewitalizacji całego polskiego odcinka MDW E 70, co powinno zostać uwypuklone na dalszych etapach prac, zwłaszcza w studium wykonalności.

Problematyka rewitalizacji drogi wodnej Odra – Wisła została obszernie omówiona w strategii programowej, gdzie poświęcono jej odrębne Działanie 1.1. Odzwierciedlenie swoje posiada także w planie finansowym i analizie środowiskowej. Pogłębianie większości odcinków wspomnianej drogi wodnej, modernizacja stopni piętrzących, a także poprawa w kilku miejscach parametrów geometrycznych szlaku (promienie łuków) nie wymagają na obecnym etapie rozważań przeprowadzania analizy wariantów. Należy to przeprowadzić na etapie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko będącej najistotniejszą fazą prac przedprojektowych. W założonym stopniu szczegółowości strategii programowej, a także koncepcji stanowiącej jej uszczegółowienie w wielu punktach, nie jest możliwe rzetelne przeanalizowanie wariantów przebudowy wskazanych odcinków koryta Noteci. Wymaga to wykonania aktualnych map do celów projektowych oraz inwentaryzacji przyrodniczych.

1.2 Ocena możliwości wprowadzenia IV klasy żeglowności na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70

W roku 1996 opracowano „Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia” (Porozumienia AGN z dnia 19 stycznia 1996 r. – EKG ONZ), którego przesłaniem było podjęcie i stosowanie przez państwa członkowskie Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych rozwoju sieci śródlądowych dróg wodnych międzynarodowego znaczenia. Sieć dróg wodnych międzynarodowego znaczenia spełniać musi określone warunki i odpowiadać parametrom technicznym właściwym dla dróg wodnych klasy IV, a dla nowych lub modernizowanych dróg wodnych według klasy Vb.

Wymagania dotyczące parametrów technicznych musiałyby zostać spełnione na polskich drogach wodnych, które wymienia to Porozumienie jako: E 30 dla drogi wodnej Odry, E 40 dla Wisły od Gdańska do Warszawy i Bugu oraz jego połączenia z Kanałem Dnieprobużańskim oraz na E 70 dla Warty i Noteci, Kanału Bydgoskiego i Brdy oraz dolnej Wisły do Zalewu Wiślanego. Dla wymienionych dróg wodnych, na całej ich trasie, nie można osiągnąć zalecanej klasy co najmniej Va, a nawet klasy IV poprzez realizację wyłącznie robót regulacyjnych.

Spełnienie wymogów Porozumienia AGN, tj. osiągnięcie klasy dróg wodnych kategorii E wymagałoby w polskich warunkach znaczącej przebudowy wymienionych dróg wodnych, tj. zabudowy ich nowymi stopniami piętrzącymi (wraz z przebudową większości istniejących jazów i śluz) oraz przebudowy większości mostów przekraczających wymienione drogi wodne. W przeciwieństwie do takich rzek, jak Ren, Dunaj, Rodan, oraz wybudowanych w przeszłości w Europie Zachodniej kanałów żeglownych, dostosowanych dla statków o dużym zanurzeniu, nasze rzeki na odcinkach swobodnego przepływu wód nie gwarantują osiągnięcia głębokości wody zbliżonych nawet do klasy IV. Bez znaczącej ingerencji technicznej w koryta rzeczne i środowisko, przez budowę na tych rzekach np. kaskady stopni wodnych lub drogą budowy równoległych kanałów żeglownych (kanały lateralne) nie można byłoby osiągnąć na naszych drogach wodnych parametrów technicznych jak dla dróg o znaczeniu międzynarodowym.

Z powodu ogromnych wydatków na taką przebudowę dróg wodnych i idącego za tym oddziaływania i przekształcenia środowiska wodnego oraz z uwagi na wymogi Ramowej Dyrektywy Wodnej, a także dyrektyw ptasiej i siedliskowej, chroniących walory obszarów Natura 2000, które na znaczących obszarach zlokalizowano właśnie w dolinach tych rzek, Polska nie przystąpiła do tego Porozumienia.

Krajami, które podpisały Porozumienie są w większości kraje, na terytorium których występują duże rzeki (Ren, Dunaj), a istniejące drogi wodne nie wymagają znaczących prac i tym samym nakładów finansowych związanych z ich dostosowaniem do warunków Umowy AGN. Według danych z 21 lipca 2008 r. (ECE/TRANS/S.C.3/180) Porozumienie AGN podpisało łącznie 15 państw, w tym 9 państw członkowskich Unii Europejskiej (Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Republika Czeska, Węgry, Włochy, Litwa, Luxemburg, Mołdawia, Holandia, Rumunia, Federacja Rosyjska, Słowacja i Szwajcaria). Do Porozumienia nie przystąpiły między innymi RFN, Francja, Austria itd., które mają znacznie lepiej rozwiniętą sieć dróg wodnych i lepszą ich jakość niż Polska.

W 1996 r. w porozumieniu AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), nieratyfikowanym przez Polskę ustalono sieć europejskiego systemu dróg wodnych. Trzy drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym przebiegają przez terytorium Polski:

- E 30 - droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie. W Polsce przebiega Odrzańska Droga Wodna od Świnoujścia poprzez Szczecin i Wrocław do granicy z Czechami.
- E 40 - droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Prowadzi z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Narwią i Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru.
- E 70 - europejski szlak komunikacyjny wschód-zachód łączący Antwerpię (Belgia, wybrzeże Atlantyku) z Kłajpedą (Litwa, wybrzeże Bałtyku). Prowadzi poprzez Holandię, Niemcy, Polskę, Rosję do Litwy. W Polsce droga E 70 przebiega od śluzy w Hohensaaten przez Odrę do Kostrzyna, gdzie następuje połączenie z drogą wodną Odra-Wisła. Szlak prowadzi 294 km Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą, aż do styku z Wisłą w Bydgoskim Węźle Wodnym. Następnie szlak biegnie 114 km Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym do granicy z Rosją.

Obecnie żadna z wymienionych dróg nie posiada wymaganej dla dróg międzynarodowych klasy. Droga E 30 jest wytyczona w sposób teoretyczny, gdyż uwzględnia w swoim przebiegu niewybudowany kanał Odra – Dunaj. Natomiast droga E 40 przebiega przez odcinki sklasyfikowane, jako drogi wodne najniższej I klasy, a na wschód od Warszawy żegluga towarowa od kilkadziesiąt lat nie jest uprawiana z uwagi na głębokości tranzytowe nie przekraczające 1 metra. Epizodalne przewozy towarowe na całej długości polskich odcinków MDW E 70 i E 30 zdarzają się głównie w okresach wiosennych, kiedy głębokości tranzytowe na dolnej Wiśle i na Odrze swobodnie płynącej umożliwiają żeglugę. W 2009 r. były to transporty elementów wielkogabarytowych z Elbląga do Europy Zachodniej, czyli przez praktycznie cały polski odcinek MDW E 70.

Jednym z celów niniejszego opracowania jest określenie możliwości oraz uwarunkowań rozbudowy polskiego odcinka MDW E 70 do parametrów wymaganych na śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tj. IV klasy technicznej, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. Nr 77 z dnia 18 czerwca 2002 r.). Klasyfikacja oparta jest na zasadach i kryteriach ustalania klas dróg wodnych, przyjętych według klasyfikacji europejskiej z 1992 r.

Parametry te gwarantują bezpieczną, całodobową żeglugę jednostek (barek motorowych i zestawów pchanych) o nośności do 1500 ton, przez ok. 300 dni w roku, czyli w okresie wolnym od zjawisk lodowych. Jedynie żegluga jednostek o takich gabarytach czyni śródlądowy transport wodny w pełni konkurencyjnym wobec innych form transportu, głównie w przewozach kontenerowych i produktów płynnych. Żegluga w porze nocnej jest możliwa na odcinkach przystosowanych do niej szlaków żeglownych, wytyczonych znakami nawigacyjnymi odbijającymi intensywne światło przez oklejenie folią odbłaskową, lub pomalowanie farbą fluorescencyjną. Przejścia żeglugowe pod mostami drogowymi i kolejowymi oraz innymi przeszkodami (z wyłączeniem linii elektroenergetycznych) muszą być wyposażone w sygnalizację świetlną określającą skrajne punkty prześwitu żeglownego.

Polski odcinek MDW E 70 można podzielić na zasadnicze pięć odcinków:

- Odrzańska Droga Wodna na odcinku od Osinowa Dln./Hohensaaten o klasie III,
- Droga wodna Odra – Wisła: Warta – klasa II, Noteć swobodnie płynąca – klasa II, Noteć skanalizowana – klasa Ib, Kanał Bydgoski – klasa II, Brda skanalizowana – klasa II,
- Dolna Wisła: Bydgoszcz Fordon – Tczew – klasa II, Tczew – ujście Przekopu Wisły – klasa III,
- Droga Wisła – Zalew Wiślany: Szarpawa i Kanał Jagielloński – klasa II (odcinek MDW E 40) lub Nogat – klasa II,
- Zalew Wiślany – morskie wody wewnętrzne.

Każdy z powyższych odcinków posiada odrębną specyfikę hydrologiczną – nawigacyjną. Tak więc dostosowanie do parametrów IV klasy technicznej wymagać będzie szeregu zakrojonych na ogromną skalę działań inwestycyjnych.

Odrzańska Droga Wodna. Szlak posiada wystarczające parametry geometryczne (szerokość, promienie łuków, prześwity pod mostami), ewentualna przebudowa wymagać będzie takiego uformowania koryta rzeki swobodnie płynącej, aby zapewnić wymagane głębokości tranzytowe (280 cm). Zawarte pomiędzy rządem RP a rządem RFN zakłada przebudowę Odry granicznej głównie z powodów ochrony przeciwpowodziowej, jednak z uwagi na swobodę pracy łodolamaczy zakłada się osiągnięcie pełnych parametrów III klasy (głębokość tranzytowa 180 cm). Liczne obecnie przemiany uniemożliwiają ruch żeglugowy przez większą część sezonu nawigacyjnego. Osiągnięcie w wyniku polsko – niemieckiego pro

gramu inwestycyjnego pełnych parametrów III klasy Odry granicznej spójne jest z realizowanym przez RZGW Wrocław programem modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów III klasy. Inwestycje finansowane w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” obejmują modernizację śluz na Odrze skanalizowanej i na Kanale Gliwickim oraz przebudowę Odry swobodnie płynącej, od budowanego stopnia wodnego Malczyce do ujścia Nysy Łużyckiej.

Droga wodna Odra – Wisła. Wymagana będzie prawie całkowita przebudowa koryta Noteci i znaczne prace na Warcie, konieczność budowy ok. 20 nowych śluz o gabarytach komór 12 x 120 m, podniesienia większości mostów drogowych, kolejowych oraz innych urządzeń technicznych ponad szlakiem żeglownym – łącznie 39 obiektów. Ponadto konieczne będzie wybudowanie zupełnie nowej drogi wodnej stanowiącej obejście intensywnie zabudowanego obszaru miejskiego Bydgoszczy. Spowodowane jest to faktem przebiegu Brdy przez ściśle centrum miasta, uniemożliwiające jakiegokolwiek większe korekty łuków, czy budowę nowych śluz. Próby rozwiązania tego problemu podejmowana w latach 70 – tych XX w., kiedy to planowano kompleksową rozbudowę drogi wodnej wschód – zachód, w powiązaniu z rozpoczętą budową Kaskady Dolnej Wisły. Powstałe koncepcje zakładały północne obejście Bydgoszczy rozpoczynające się w połowie długości Kanału Bydgoskiego, a kończące się na północ od Fordonu. Na trasie przewidziano jedną śluzę i podnośnie dla statków. Ponadto planowano dwupoziomowe skrzyżowanie kanału nad Brdą. Plany te jednak zostały szybko zaniechane i nie przełożyły się na powstające później opracowania planistyczne, tak więc nie zapewniono odpowiedniej rezerwy terenu wolnego od zabudowy. Dziś teren ten jest intensywnie zabudowywany na funkcje mieszkaniowe i usługowe. Rozpatrywano także koncepcje obejścia południowego Bydgoszczy. Jednakże z uwagi na znacznie większą długość tak powstałej drogi wodnej, a co za tym idzie odpowiednio większe koszty, wariant ten odrzucono. Dzisiaj z uwagi na powstałą zabudowę powrót do tego rozwiązania jest praktycznie niemożliwy.

Trudne do oszacowania koszty budowy przeszło 20 nowych stopni wodnych, wykopania kilkunastu kilometrów nowego kanału obejścia Bydgoszczy, wykopanie praktycznie nowego koryta Noteci, przebudowy przeszło 30 mostów i kilkudziesięciu związanych z nimi dróg i linii kolejowych przekraczają możliwości inwestycyjne państwa polskiego. Ostrożne szacunki mówią o nakładach rzędu 50 - 70 mld złotych, uwzględniając koszty wywłaszczeń i usunięcia kolizji z pozostałą istniejącą infrastrukturą. Jednak podstawową barierą uniemożliwiającą osiągnięcie parametrów IV klasy są liczne obszary ochrony siedlisk i ptaków wchodzące w skład europejskiej sieci obszarów ochrony Natura 2000. Restrykcyjne prawo europejskie nakazuje każdorazowo uzyskiwać zgodę Komisji Europejskiej na zniszczenie więcej niż 1% powierzchni danego chronionego siedliska. Określa także warunki kiedy takie odstępstwo jest możliwe (występuje nadrzędny interes publiczny, brak jest rozsądnej alternatywy dla wybranego wariantu inwestycji, inwestor zapewni kompensację przyrodniczą). Trudno sobie wyobrazić, aby spełnienie tych warunków było możliwe. Brak aktualnie uznawanych i sprawdzonych metod prognozowania zapotrzebowania na śródlądowy transport wodny w Polsce uniemożliwia ekonomiczne uzasadnienie poniesienia tak znaczących nakładów na infrastrukturę dróg wodnych.

Przebudowa Dolnej Wisły (wspólny przebieg MDW E 70 i E 40 do parametrów IV klasy wydaje się zaś o wiele bardziej realna, niż drogi wodnej Odra – Wisła. Podobnie, jak w przypadku Odrzańskiej Drogi Wodnej szlak posiada wystarczające parametry geometryczne (szerokość, promienie łuków, prześwity pod mostami). Ewentualna przebudowa wymagać będzie takiego uformowania koryta rzeki swobodnie płynącej, aby zapewnić wymagane głębokości tranzytowe (280 cm).

Z uwagi na specyfikę rzeki możliwe są trzy warianty przebudowy:

- Powrót do projektu Kaskady Dolnej Wisły,
- Realizacja 12 – 15 mniejszych stopni wodnych bez konieczności tworzenia nowych zbiorników zaporowych – utrzymanie istniejącego międzywała rzeki,
- Utrzymanie charakteru rzeki swobodnie płynącej – rozbudowa istniejącej i budowa nowej zabudowy regulacyjnej.

Kaskada Dolnej Wisły - projekt budowy zespołu tam w dolnym biegu Wisły od Warszawy do Gdańska. Powstał w latach 60 – tych XX w. i zakładał budowę zapór w 8 miejscowościach: w Wyszogrodzie, Płocku, Włocławku, Nieszawie (lub Ciechocinku), Solcu Kujawskim, Chełmnie, Opatowie i Tczewie.

Natychmiast po pojawieniu się pomysłu na ten projekt, rozpoczęto jego realizację. Na początku, w latach 1963-1970, wybudowano kompleks elektrowni we Włocławku (tj. zbiornik zaporowy, zapora i elektrownia), który był jednym z pierwszych, jakie zakładał cały projekt. Po udanej budowie rozpoczęto przygotowania do budowy pozostałych kompleksów. Problemy gospodarcze, jakie dotknęły Polskę pod koniec lat 70 – tych zmusiły władze do porzucenia całego przedsięwzięcia.

Po upadku komunizmu temat dalszej budowy był kilkakrotnie poruszany. Badania wykazały, że obecna zapora - zaprojektowana jako część kaskady - grozi zawaleniem przy dalszej eksploatacji bez budowy niższych stopni. Mogłoby to spowodować katastrofę ekologiczną w dolnej Wiśle, Zatoce Gdańskiej i Bałtyku. Zbiornik włocławski zgromadził bowiem na swoim dnie znaczne ilości groźnych zanieczyszczeń, głównie przemysłowych.

Zwolennicy kontynuowania budowy utrzymują, że konstrukcja kolejnego stopnia Ciechocinek - Nieszawa to najlepsze trwałe rozwiązanie problemu, dające jednocześnie źródło energii elektrycznej.

Przeciwnicy wskazują, że w rozwiniętych krajach zaprzestano budowy zapór na rzekach nizinnych. Wisła jest jedną z ostatnich dzikich rzek w Europie, a budowa kolejnych stopni zniszczyłaby rejon wartościowe przyrodniczo - rezerwat oraz obszary objęte ochroną w programie Natura 2000.

Od pewnego czasu lansowana jest idea budowy kilkunastu mniejszych stopni wodnych celem renaturyzacji i powstrzymania niekorzystnych procesów erozji koryta rzeki. Na skutek prac hydrotechnicznych, które zapoczątkowano w połowie XIX wieku w granicach dawnego zaboru pruskiego, dno doliny dolnej Wisły uległo trwałym przekształceniom i tym samym degradacji. Przede wszystkim zwierciadło wód gruntowych obniżyło się o ok. 1,3–2,0 m. Planowane zbiorniki wodne, w przeciwieństwie do istniejącego stopnia wodnego „Włocławek”, mieściłyby się wyłącznie w strefie między współcześnie istniejącymi wałami przeciwpowodziowymi i brzegami wyższych poziomów terasowych, lub zboczami wysoczyzny. Zalew dotyczyłby więc obszarów, które corocznie podlegają wylewom wód wezbraniowych, przy czym na stałe znalazłyby się pod wodą tereny czaszy dolnej i częściowo górnej zbiorników, zaś odcinki znajdujące się w sąsiedztwie wyżej usytuowanych zapór byłyby tylko podtopione. Utworzenie w strefie międzywału zbiorników wodnych zapewni dostateczną ilość wody o odpowiedniej stałej wysokości zwierciadła w strefie depresyjnej zawała, głównie w dolnej czaszy akwenów i środkowej (spiętrzonej). Wykorzystanie, często już zdegradowanych, dawnych koryt i starorzeczy i ich udrożnienie za pośrednictwem systemu zastawek, ułatwi proces renaturyzacji. Przy odpowiednio wykonanej budowie wałów bocznych zbiorników, niekoniecznie naśladujących przebieg już istniejących wałów przeciwpowodziowych, a biegnących wzdłuż brzegów koryta uregulowanego, można również wykorzystać w celu renaturyzacji i budowy przepławek dla ryb ciągi zbiorników poregulacyjnych, utworzonych w miejscu dawnych koryt. W ten sposób mogą być połączone fragmenty dawnych koryt rzecznych (starorzecza), znajdujących się na holocenskiej „starej” równinie zalewowej, z powstałymi w wyniku XIX wiecznych prac regulacyjnych (Z. Babiński „Renaturyzacja dna doliny dolnej Wisły metodami hydrotechnicznymi”, Przegląd Geograficzny 2005 r.). Retencjonowanie wód w powstałych zbiornikach w obrębie międzywału zapewniłoby wystarczające dla wymogów IV klasy głębokości tranzytowe. Powstałe zapory wyposażone zostałyby w śluzę żegludową o gabarytach komór 12 x 120 m. Ponadto wybudowanie kilkunastu stopni wodnych stanowiłoby kapitalną okazję do poprawy bilansu udziału czystej (odnawialnej) energii, o łącznej mocy kilkuset megawatów. Przedsięwzięcie to mogłoby być częściowo sfinansowane ze środków sektora elektroenergetycznego.

Firma ENERGA SA i Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego 18 listopada 2009 r. podpisali list intencyjny w sprawie budowy drugiego stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka. Podobne porozumienie ENERGA zawarła już wcześniej z Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej.

Inną alternatywą przebudowy Dolnej Wisły jest utrzymanie charakteru rzeki swobodnie płynącej. Istniejąca od ujścia rzeki Tążyny do Przekopu Wisły zabudowa regulacyjna podlegałaby rozbudowie celem zawężenia koryta rzeki w wyniku, którego zapewniona zostałaby wymagana głębokość tranzytowa. Konieczna byłaby więc nadbudowa istniejących ostróg poprzez podniesienie rzędnych ich koron narzutem kamiennym. Konieczne byłoby ich wydłużenie, aby zawęzić nurt z obecnej szerokości 350 – 375 m do szerokości ok. 200 – 250 m. Działanie takie wymagałoby także budowy nowych budowli regulacyjnych. Ostateczny kształt przebudowy koryta Wisły możliwy będzie do określenia po przeprowadzeniu badań symulacyjnych na modelu fizycznym, a także po przeprowadzeniu kompleksowej inwentaryzacji przyrodniczej, celem ustalenia lokalizacji i wielkości chronionych siedlisk. Dopiero po zebraniu tych danych możliwe będzie podjęcie decyzji o kierunku przebudowy koryta Dolnej Wisły. Możliwość zaangażowania sektora prywatnego w program budowy kilkunastu stopni wodnych czyni ten wariant bardziej konkurencyjnym, gdyż oprócz żegludowej przywraca on energetyczną funkcję Wisły.

Należy jednak zaznaczyć, że wszelkie działania zmierzające do poprawy warunków żeglugi na Wiśle wymagać będą szeroko zakrojonych, kompleksowych działań projektowych, obejmujących m.in. modelowanie koryta rzeki na modelach fizycznych i cyfrowych.

Użegłownienie w przyszłości Wisły na odcinku Gdańsk – Warszawa, jako drogi wodnej IV klasy będzie miało ekonomiczne uzasadnienie z uwagi na lokalizację w obrębie szeroko rozumianej aglomeracji warszawskiej zdecydowanej większości centrów logistycznych i dystrybucyjnych jakie powstały w Polsce. Przeniesienie znaczącej liczby przewozów kontenerów z portów trójmiejskich w kierunku Warszawy na drogę wodną znacząco odciążą autostradę A1 i drogę ekspresową S7, a także poprawi przepustowość linii kolejowej Gdynia – Warszawa. Ponadto MDW E 40 na odcinku Gdańsk – Warszawa przebiega przez znaczące ośrodki przemysłowe: Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Włocławek, Płock, w których to istniejący przemysł przechodzi restrukturyzację. Powstają parki przemysłowe, parki technologiczne często tworzone na bazie zlikwidowanych, nierentownych i nieefektywnych zakładów produkcyjnych. Możliwość uprawiania bezpiecznej, całodobowej żeglugi jednostek o nośności do 1500 ton przez min. 240 dni w roku spowoduje, że powstaną porty i przeładownie, a ładunki dotychczas transportowane samochodami ciężarowymi i koleją będą wożone statkami żeglugi śródlądowej.

Droga wodna Wisła – Zalew Wiślaný. Realizacja śródlądowego połączenia wodnego portów morskich w Elblągu i Gdańsku jest przedsięwzięciem komplementarnym wobec budowy przekopu przez Mierzę Wiślaną. Ze wszystkich inwestycji o charakterze liniowym na polskim odcinku MDW E 70 jest ona najmniej kolizyjna z wymogami ochrony przyrody, gdyż nie przebiega przez obszary Natura 2000, ani inne obszary chronione na podstawie krajowych przepisów o ochronie przyrody. Również ingerencja w geometrie szlaku Szkarpany i Kanału Jagiellońskiego byłaby nieznaczna. Największą inwestycją byłaby budowa nowej śluzy Gdańska Głowa oraz poprawa przejścia przez nowo zrealizowany most zwodzony w Drewnicy.

Autorzy niniejszej koncepcji za mało realny uznają wariant budowy stopni wodnych na Wiśle, gdyż ich znaczenie przeciwpowodziowe jest problematyczne, a obecna polityka ochrony przeciwpowodziowej zmierza do odbudowy i rozbudowy urządzeń ochronnych w postaci wałów, ścian, polderów, kanałów ulgi czy też ograniczania

presji inwestycyjnej na terenach potencjalnie zagrożonych powodzią. Toteż jedynym racjonalnym z punktu widzenia kompromisu pomiędzy wymogami ochrony przyrody, a potrzebami transportowymi wydaje się wariant rozbudowy zabudowy regulacyjnej nurtu tak aby go zawęzić i zapewnić dzięki temu wymagane dla IV klasy głębokości tranzytowe. Poprzez przegłębienie nurtu nie zachwiany zostanie reżim hydrologiczny warunkujący rozwój, a także epizodalne niszczenie ekosystemów terenów w międzywalu. Podane szerokości nurtu mają charakter orientacyjny i wymagać będą długotrwałych badań modelowych i obliczeń hydraulicznych. Warto nadmienić, że analogiczne rozwiązanie stosowane będzie przy przebudowie Odry granicznej, gdzie obecnie rozpoczęto pomiary przepływów miarodajnych i ruchów rumowiska na wybranych charakterystycznych przekrojach na odcinku pomiędzy ujściem Nysy Łużyckiej, a Widuchową.

Tak więc przebudowa całego polskiego odcinka MDW E 70 do pełnych parametrów IV klasy jest niemożliwa. Alternatywą może być próba poszukiwania możliwości lokalizacji nowego śródlądowego połączenia dorzeczy Odry i Wisły na terenie południowej Wielkopolski, poza obszarami cennymi przyrodniczo. Warto podjąć w tym kierunku prace studialne z założeniem horyzontu realizacji po 2025 r.

Zarówno w strategii programowej w której zawarto szczegółowe omówienie potencjałów gospodarczych wzdłuż planowanego polskiego MDW E 70, jak i koncepcji programowo – przestrzennej jest mowa o podjęciu starań o przebudowę koryta dolnej Wisły od razu do parametrów IV klasy, gdyż tylko takie rozwiązanie ma sens w przypadku uruchomienia intensywnej żeglugi towarowej, zwłaszcza kontenerowej. Autorzy koncepcji na obecnym etapie nie są w stanie jednoznacznie przesądzić o ostatecznym modelu przebudowy koryta rzeki (budowa stopni wodnych, czy też zabudowa regulacyjna bez budowli piętrzących). Jest to zadanie jakiegoś w chwili obecnej nikt w Polsce, bez przeprowadzenia wieloletnich badań modelowo – symulacyjnych, inwentaryzacji przyrodniczych, a także bez bardzo trudnych konsultacji społecznych nie jest w stanie się podjąć. W opracowanym materiale wskazano celowość i zasadność prac w tym kierunku, aby w przyszłości umożliwić powstanie drogi wodnej Gdańsk – Warszawa, stanowiącej alternatywę i uzupełnienie dla linii kolejowej E65 Warszawa – Gdynia, autostrady A1 i drogi ekspresowej S7.

1.3 Problematyka alimentacji drogi wodnej Odra – Wisła

Zapewnienie właściwej dla danej klasy technicznej głębokości tranzytowej obok geometrycznych parametrów drogi wodnej stanowi o możliwości jej gospodarczego wykorzystania. Dotyczy to przede wszystkim żeglugi towarowej, a w szczególności zapewnienia minimalnej dla II klasy głębokości tranzytowej przez cały sezon nawigacyjny określony w założeniach niniejszej koncepcji jako trwający co najmniej 240 dni w roku.

Pod względem dostępności zasobów wodnych warunkujących możliwości uprawiania żeglugi, polski odcinek planowanej MDW E 70 podzielić można na:

- Odrę graniczną (Kostrzyn nad Odrą – wylot Kanału Odra Hawela) – odcinek poniżej ujścia Warty posiada przepływy gwarantujące zachowanie przez większą część sezonu nawigacyjnego minimalne głębokości tranzytowe dla II klasy. Jednakże w okresie letnim występują okresowe niżówki, dzięki którym pojawiają się liczne spłylenia – przemiały, uniemożliwiające w praktyce uprawianie żeglugi. Zjawisko to zostanie wyeliminowane w wyniku realizacji przebudowy Odry granicznej do pełnych parametrów III klasy, co będzie efektem szeroko zakrojonego programu inwestycyjnego finansowanego ze środków budżetowych Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Federalnej Niemiec. W wyniku zawartego porozumienia międzyrządowego Odra poniżej ujścia Nysy Łużyckiej odpowiadać będzie w pełni wymogom III klasy. Rozwiązanie to stanowi kompromis z wymogami ochrony przyrody, przy zapewnieniu bezpieczeństwa powodziowego – zapewnienie spływu lodu oraz bezpiecznej pracy lodołamaczy.
- Drogę wodną Odra – Wisła, która posiada zróżnicowane pod względem hydrologicznym odcinki nawigacyjne. Tak więc dolna Warta od Santoka do Kostrzyna nad Odrą ma charakter uregulowanej rzeki swobodnie płynącej o reżimie hydrologicznym, zapewniającym przez większą część sezonu, wymagane głębokości tranzytowe. Podobnie jak na Odrze występuje tutaj zjawisko przemiałów w okresie letnich niżówek. Alimentacja odcinka dolnej Warty jest ściśle związana z warunkami hydrologicznymi na całym szlaku żeglownym, a także powyżej niego, zwłaszcza w kontekście zbiornika zaporowego Jezioro, który stanowi główny rezerwuuar wody na potrzeby żeglugowe. Dalszy odcinek Noteci swobodnie płynącej (Santok – Krzyż) pod względem hydrologicznym zależny jest od warunków panujących na Noteci skanalizowanej oraz od warunków na Drawie – największym dopływie na tym odcinku. Na tym odcinku w sezonie letnim nie są zapewnione wystarczające głębokości tranzytowe. Noteć skanalizowana posiada obecnie klasę Ib. Degradacja z klasy II spowodowana była między innymi niedoborami zasobów wodnych. Noteć skanalizowana zasilana jest przez Noteć górną nieskanalizowaną, która bierze swój początek w regionie Polski o jednej z najniższej rocznej sumie opadów. Funkcjonowanie i rozwój odkrywkowego górnictwa węgla brunatnego dodatkowo zaburza stosunki wodne w regionie, co ma bezpośredni wpływ na przepływy charakterystyczne Noteci skanalizowanej. Kolejny odcinek to Kanał Bydgoski także borykający się z niedoborami wody. Zasilany w swoim szczytowym stanowisku przez Kanał Górnonotecki pozbawiony jest innych znaczących dopływów. W wyniku działalności żeglugowej następuje ubytek wody (śluzowania). Przepływająca przez Bydgoszcz Brda skanalizowana posiada zmienne reżimy hydrologiczne. Jednakże funkcjonujące w jej dorzeczu liczne zbiorniki zaporowe oraz

urządzenia regulacyjne w mieście umożliwiając zapewnienie odpowiednich przepływów dla zapewnienia wymaganych głębokości tranzytowych.

- Dolna Wisła. Na odcinku administrowanym przez RZGW Gdańsk istnieje wykonana w XIX w. zabudowa regulacyjna w postaci ostróg kamiennych. Obecne przepływy rzeki gwarantują możliwość utrzymania głębokości tranzytowej dla II klasy w przypadku kompleksowej odbudowy zabudowy regulacyjnej i jej bieżącej konserwacji, co wiąże się z koniecznością co rocznych napraw zniszczeń, powodowanych głównie przez zjawiska lodowe. Na tym odcinku MDW E 70 nie występuje potrzeba podjęcia działań na rzecz poprawy alimentacji drogi wodnej
- Nogat – rzeka skanalizowana zasilana głównie wodami rzeki Liwy posiada parametry II klasy. Istniejący system piętrzenia na 4 stopniach wodnych jest wystarczający dla zapewnienia wymaganych głębokości tranzytowych. Problemem są lokalne podtopienia przyległych użytków rolnych, związane z piętrzeniem wody na stopniach w Szonowie, Rakowcu i Michałowie. Związane są one jednak ze złym stanem urządzeń melioracyjnych.
- Zalew Wiślany – morskie wody wewnętrzne. Głębokości tranzytowe na torach wodnych nie są związane z uwarunkowaniami hydrologicznymi rzek, a jedynie zjawiskami cofkowymi i właściwym utrzymaniem technicznym (roboty pogłębiarskie).

Jak wynika z powyższego przeglądu problem zapewnienia właściwej alimentacji planowanego polskiego odcinka MDW E 70 dotyczy przede wszystkim Noteci skanalizowanej i Kanału Bydgoskiego. Z uwagi na istniejące warunki hydrogeologiczne oraz uwarunkowania przyrodnicze niemożliwa jest na Noteci budowa nowych zbiorników zaporowych. Pewne możliwości istnieją w dorzeczu jej głównych dopływów – Gwdy i Drawy. Lokalizacja nowych zbiorników musi ściśle wiązać się z potrzebą ochrony przeciwpowodziowej i mieć charakter małej retencji akumulującej wodę w ekosystemach leśnych i wodno – błotnych. Ponadto przeanalizowania wymagać będzie obecna eksploatacja istniejących zbiorników wodnych, głównie na Gwdzie, pod kątem zwiększenia ich możliwości retencyjnych.

Wybudowane przed I wojną światową stopnie piętrzące miały za zadanie, oprócz zapewnienia odpowiednich głębokości szlaku wodnego, zapewnić nawadnianie przyległych pól i łąk. W wyniku tego powstał rozbudowany, ale sprawnie funkcjonujący system kanałów, rowów i polderów. Urządzenia te miały za zadanie zarówno nawadnianie, jak i odprowadzanie nadmiaru wody. Rozpoczęty w latach 60 – tych XX w. program wprowadzenia wysokotowarowego rolnictwa hodowlanego do doliny Noteci rozpoczął kolejne inwestycje w urządzenia melioracyjne. Powstały liczne przepompownie, wykonano nowe kanały i rowy. Po przemianach ustrojowych na początku lat 90 – tych XX w. zaniechano jakichkolwiek inwestycji, a nawet zaprzestano eksploatacji większości urządzeń.

Istotny wpływ na przepływy charakterystyczne Noteci skanalizowanej ma zjawisko obniżania się poziomu terenu doliny rzecznej zbudowanego głównie z materiału organicznego. Zjawisko to postępuję od kilkudziesięciu lat i ma znaczący niekorzystny wpływ na poziom wody w rzece. Zły stan techniczny urządzeń melioracyjnych procesy te jeszcze przyspiesza.

W chwili obecnej, z uwagi na zagrożenie lokalnymi podtopieniami, poziom piętrzenia na stopniach wodnych jest obniżony względem poziomu eksploatacyjnego drogi wodnej. Dobrze funkcjonujący system melioracji zapewniłby właściwą retencję w dnie doliny, a także umożliwiłby ponowne intensywne wykorzystanie rolnicze (produkcja paszy, wypas bydła, produkcja biomasy na potrzeby energetyczne – spalanie w kotłowniach i fermentacja w biogazowniach). Potencjalne możliwości budowy nowych zbiorników wodnych o charakterze retencyjnym stwarza możliwości rozwoju gospodarki rybackiej i związanej z nim realizacji zespołu stawów rybnych na wzór istniejących w dolinie Noteci. Zbiorniki te mogą mieć pozytywny wpływ na retencionowanie wody w obszarach przyległych do szlaku wodnego.

Niejako uzupełnieniem gospodarczego wykorzystania doliny Noteci, oprócz funkcji rolniczej i transportowej jako drogi wodnej, może być energetyczne wykorzystanie istniejących stopni wodnych poprzez budowę małych elektrowni wodnych. Produkcja taniej energii elektrycznej mogłaby w ogólnym bilansie ekonomicznym wydatnie wpływać na funkcjonowanie urządzeń melioracyjnych, zwłaszcza pompowni zużywających znaczne ilości prądu.

Działania na rzecz zwiększenia retencji w dolinie Noteci uzupełnione muszą być szeroko zakrojonym programem zwiększania retencji na terenach nizinnych, zwłaszcza w lasach. Realizowany obecnie program małej retencji na obszarach leśnych stanowić może znakomity przyczynek do dalszych działań, zwłaszcza, że nie wiążą się one z wielkimi nakładami inwestycyjnymi oraz realizowane są na terenach jednorodnych własnościowo (Lasy Państwowe), co nie rodzi konfliktów społecznych. Podobna rola przed wojewódzkimi zarządami melioracji, jako zarządcami mniejszych cieków o znaczeniu rolniczym. Tutaj konieczny jest również szeroko zakrojony program rozwoju małej retencji. Obecnie uruchomione środki finansowe na ten cel nie rozwiązują całkowicie problemu. Skala działań niezbędnych jest olbrzymia, gdyż dotyczy całego dorzecza Noteci, a ujmując szerzej – Warty.

Tak więc biorąc po uwagę charakterystykę hydrologiczną Noteci, a także ograniczenia i bariery związane z budową nowych zbiorników zaporowych na obszarach nizinnych, jedyną realną możliwością zapewnienia alimentacji drogi wodnej Odra – Wisła jest właściwe funkcjonowanie urządzeń melioracyjnych doliny Noteci oraz intensywny rozwój małej retencji w jej dorzeczu.

Na koniec rozważań na temat zapewnienia niezbędnej ilości wody dla uprawiania regularnej żeglugi warto wspomnieć o najbardziej radykalnej możliwości. Chodzi tu o przerzut wody z dorzecza Wisły poprzez wododział przebiegający na zachód od Bydgoszczy. Rozważać można dwie możliwości:

- Budowę kanału ze Zbiornika Koronowskiego w kierunku Noteci, co wiązać się będzie z przekopaniem kilkudziesięciu kilometrów kanału szerokości kilku metrów wraz z urządzeniami piętrząco – upustowymi, ze znaczącą ingerencją w teren zwłaszcza przy przejściu przez wododział.
- Budowę rurowych kolektorów tłoczących wodę z Wisły w kierunku Noteci z przebiegiem na południe od Bydgoszczy.

Oba rozwiązania są niezwykle kosztowne. W pierwszym powstałby nowy sztuczny ciek wodny będący poważną ingerencją w istniejące zagospodarowanie terenu, nie mówiąc już o oddziaływaniu środowiskowym. W drugim przypadku nawet gdyby kolektory średnicy ponad jednego metra byłyby zakopane w ziemi, to i tak wymagałoby to powstania znacznego obszaru ograniczonego użytkowania terenu. Koszty eksploatacji, a zwłaszcza zużycie energii byłyby niewspółmierne do osiągniętych rezultatów.

Tak więc rozwiązania techniczne związane z przerzutem wody z dorzecza Wisły należy uznać w obecnych warunkach jako nierealne, zwłaszcza że odnosiłyby się do jednej dziedziny – żeglugi śródlądowej. Inaczej jest w przypadku rozwoju małej retencji i melioracji doliny Noteci, gdzie podjęte działania będą pozytywnie oddziaływać na ochronę przeciwpowodziową, rozwój rolnictwa, zachowanie bioróżnorodności i zachowanie walorów krajobrazu otwartego.

1.4 Rozwój roślinności wodnej i zarastanie dróg wodnych

Jednym z podstawowych problemów związanych z utrzymaniem drogi wodnej Odra – Wisła, a zwłaszcza Noteci skanalizowanej i Kanału Bydgoskiego jest gwałtowny rozwój rzęsy wodnej w szczycie sezonu nawigacyjnego.

Rzęsa wodna występuje powszechnie na terenach Polski i wchodzi w skład zbiorowisk roślin zasiedlających środowisko wodne. Zaliczana do hydrofitów, należy do swobodnie pływających roślin wodnych. Jej bujny rozkwit potrafi spowodować pokrycie grubą matą do 100 proc. Akwenu, całkowicie odcinając dopływ światła do toni wodnej. Masa rzęsy wodnej w warunkach średniego nasłonecznienia w Polsce podwaja się co 5–7 dni, co daje do 13 ton suchej masy z hektara rocznie. Z tego powodu *Lemna minor* stanowi wartościowy materiał pokarmowy wykorzystywany w hodowli trzody chlewnej oraz naturalne pożywienie dla dzikiego ptactwa.

Rzęsa wodna w okresie rozkwitu pokrywa do 100 proc. powierzchni Kanału Bydgoskiego i Kanału Górnonoteckiego, z którego w sposób naturalny przedostaje się poprzez śluzy do Kanału Bydgoskiego. W pobliżu śluz osiąga gęstość do 1 m, co stanowi poważne utrudnienie żeglugowe oraz wpływa ujemnie na warunki biologiczne i estetyczne obu wspomnianych arterii wodnych.

Podstawowym sposobem rozwiązania problemu nadmiernego występowania rzęsy wodnej jest utrzymywanie zbiornika wodnego w stanie czystości uniemożliwiającej jej rozwój. Materiał biologiczny niezawierający metali ciężkich może być w sposób mechaniczny usuwany na brzeg zbiornika, a jeżeli warunki na to nie pozwalają, to wywożony do oczyszczalni ścieków celem jego utylizacji. W zależności od składu chemicznego (zawartości metali ciężkich, związków fosforu i azotu) może być także transportowany na obszary zasiedlane przez zwierzynę lub ptactwo, czy też dostarczany jako cenny nawóz na obszary rolne.

Rzęsa wodna jest materiałem biologicznym niezwiązanym z dnem cieku wodnego, dlatego też mechanicznie łatwo ją z niego usunąć. Szybki wzrost jej masy powoduje, że usuwanie w początkowym etapie prac należy wykonywać często i systematycznie. Powinno się przy tym uwzględniać fakt opadania rzęsy na dno zbiornika zarówno przy zmianie temperatury, jak i przy istotnej zmianie pH.

Znaczne pokrycie powierzchni zbiornika wodnego zmienia jego hydrodynamikę, jakość procesów chemicznych oraz pogarsza estetykę. Należy również zauważyć, że duże możliwości sorpcyjne pozwalające pochłaniać metale ciężkie stanowią jedyny sposób obrony zanieczyszczonego cieku wodnego przed jego całkowitą degradacją.

Przykładami powyższych faktów są zarówno wody Kanału Bydgoskiego, jak i połączonego z nim Kanału Górnonoteckiego. Liczne doniesienia prasowe, publikacje naukowe z zakresu ekologii, turystyki czy wiadomości zaczerpnięte z internetowych portali społecznościowych (np. wędkarskich, żeglarskich) nakazują rozwiązanie problemu rzęsy wodnej, uwzględniając zarówno czystość wody, jak i estetykę szlaku turystycznego. Jedynym skutecznym rozwiązaniem jest pierwotne usunięcie z cieku wodnego nagromadzonej w nim przez dziesięciolecia rzęsy wodnej, następnie jego rewitalizacja a w dalszej kolejności utrzymywanie go w stanie czystości eksploatacyjnej przy użyciu standardowego wyposażenia mechanicznego. Rzęsę wodną po przeprowadzonych badaniach na obecność metali ciężkich należy zebrać i w zależności od jej składu chemicznego wykorzystać jako paszę dla trzody hodowlanej, wysokowartościowy nawóz pod uprawy lub przekazać do utylizacji w oczyszczalni ścieków.

W przypadku rozwiązywania problemu *Lemna minor* w wodach Kanału Bydgoskiego i Kanału Górnonoteckiego należy oba te zbiorniki potraktować łącznie. Należy więc:

- przeprowadzić badania stopnia zanieczyszczenia (również zawartości metali ciężkich) w materiale biologicznym rzęsy wodnej,
- przeprowadzić zbiór rzęsy wodnej z obu kanałów przy użyciu standardowego sprzętu,

- rzęsę zanieczyszczoną metalami ciężkimi należy przetransportować do oczyszczalni ścieków, natomiast rzęsę czystą można usuwać bezpośrednio na brzeg cieku wodnego (jeżeli pozwalają na to warunki gruntowe i budowlane), ponieważ stanowi ona bogate w minerały pożywienie dla dzikiej zwierzyny i ptactwa,
- przeprowadzać systematyczny zbiór rzęsy wodnej 2–4 razy w sezonie letnim, który zagwarantuje czystość Kanału Bydgoskiego oraz silnie zasolonego i zeutrofizowanego Kanału Górnonoteckiego.¹

1.5 Określenie wymogów technicznych oraz lokalizacji portów handlowych oraz terminali multimodalnych i centrów logistycznych obsługujących metropole

Podejmując się określenia lokalizacji terminali intermodalnych i portów, przyjąć należy podstawowe założenia dotyczące ich sposobu funkcjonowania. Przede wszystkim wyróżnić należy:

- Porty publiczne, które zarządzane są przez publiczny podmiot. Podmiotem tym może być zarówno samodzielny zarząd portu (wzorem dużych portów morskich), jak i np. wydzielona komórka gminy. Choć w Polsce brak jest stosownych rozwiązań prawnych dotyczących organizacji portów śródlądowych, wzorem portów morskich przyjąć należy, że publiczny zarządca odpowiada za dostarczenie odpowiedniej infrastruktury, przez co rozumieć należy nabrzeża, place składowe, uzbrojenie techniczne (dostawy energii elektrycznej i wody, odbiór ścieków), drogi dojazdowe i układ kolejowy (o ile jest niezbędny). Zadaniem podmiotu publicznego jest przygotowywanie tej infrastruktury i utrzymywanie jej w należytym stanie, a także stosowna jej rozbudowa, o ile będzie to niezbędne. Zarządca publiczny wydierżawia następnie poszczególne części portu odpowiednim, komercyjnym operatorom, i pobiera opłaty za korzystanie z infrastruktury (w postaci czynszów dzierżawnych i opłat statkowych). Gmina powinna również określić, które tereny w bezpośredniej bliskości portu stanowić mogą rezerwę rozwojową pod przemysł przyportowy i funkcje logistyczne. Dodać należy, że wzorem miast niemieckich czy holenderskich, porty śródlądowe stanowić mogą jądro miejskiego centrum logistycznego, przyczyniając się tym samym do koncentracji funkcji transportowych, przemysłowych i logistycznych w jednym obszarze, i poprzez to przyczyniając się do redukcji sumarycznych obciążeń środowiskowych generowanych przez transport w obrębie miasta.
- Porty prywatne, przeładunkowe – są to porty należące do operatorów logistycznych, budujących na swój użytek dedykowaną infrastrukturę. W portach takich prywatny operator pełni zarówno funkcję zarządu portu, jak i przeładowcy. W koncepcji nie rozważano lokalizacji portów prywatnych.
- Porty prywatne przyzakładowe, przeładownie przyzakładowe – są to porty stanowiące ogniwo wewnętrznego łańcucha logistycznego danej firmy i spełniające podobną rolę, jak przeładownie kolejowe czy drogowe – są one miejscem dostawy surowców i/lub wywozu produktów danej firmy i generalnie nie są dostępne dla zewnętrznych klientów. W portach takich za budowę i utrzymanie infrastruktury odpowiada dane przedsiębiorstwo – właściciel portu.

Istotnym jest również określenie funkcji pełnionych przez porty, a w szczególności rodzaju przeładunków w nich wykonywanych, i wyjaśnienie użytych w SIWZ pojęć „terminal multimodalny” oraz „terminal kontenerowy”.

O ile przyjmie się definicję, według której terminal multimodalny „to terminal, w którym spedytor oferujący przewozy multimodalne dokonuje zmiany środka transportu”, a przewozy multimodalne zgodnie z definicją UNCTAD to „przewóz towarów przy użyciu środków co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu na podstawie umowy o przewóz multimodalny”, każdy port (oprócz przyzakładowego) pełnić może funkcje terminalu multimodalnego, ponieważ występują w nim zarówno środki transportu wodnego, jak i lądowego. Szczególnym przypadkiem terminalu multimodalnego jest śródlądowy terminal kontenerowy, w którym przeładowuje się kontenery ze środków transportu śródlądowego na transport drogowy i kolejowy. Należy jednak domniemywać, że zamysł SIWZ dotyczący „terminali multimodalnych” był inny, i należy pod tym pojęciem rozumieć śródlądowo – kolejowo - drogowy terminal multimodalny przeznaczony do przeładunku jednostek ładunkowych (drobnicowych) takich jak kontenery, nadwozia wymienne (swap-bodies) i odpowiednio przystosowane naczepy drogowe.

Autorzy koncepcji rozważając możliwe rodzaje portów postanowili przyjąć rozwiązania analogiczne do stosowanych na terenie Niemiec. Ze względu na olbrzymią trwałość infrastruktury portowej (nabrzeża ciężkie – do ok. 100 lat) i brak możliwości dokładnego prognozowania przeładunków w takim okresie, proponuje się następujący podział:

1. Uniwersalne małe porty (małe przeładownie publiczne) są nowoczesną wersją niewielkich przeładowni przeznaczonych dla małych ośrodków miejskich, z przemysłem ulokowanym z reguły w pewnej odległości od drogi wodnej i w związku z tym nie mogącym korzystać z własnych przeładowni.

¹ Ryszard Pujszo, Ernest K. Pujszo „Rzęsa wodna (*Lemna minor*) – problem Kanału Bydgoskiego i Kanału Górnonoteckiego”, w „Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu” t. III, pod red. Z.Babińskiego, Bydgoszcz 2009

Koncepcja uniwersalnej, niewielkiej miejskiej przeładowni zapewnić ma niewielkim ośrodkom możliwie pełny dostęp do korzyści wynikających z posiadania na swoim terenie drogi wodnej, w tym z możliwie pełnego zakresu przeładowywanych towarów.

W skład uniwersalnego, małego portu wchodzić powinny przynajmniej:

- Nabrzeże uniwersalne typu ciężkiego, przystosowane do przeładunku kontenerów z użyciem reach-stackersów, przeładunków drobnicy konwencjonalnej i ładunków masowych z użyciem żurawi samojezdnych (drogowych bądź portowych), lub innych urządzeń przeładunkowych (np. taśmociągów mobilnych do przeładunku zbóż); nabrzeże powinno mieć długość umożliwiającą zacumowanie przynajmniej jednego statku maksymalnego dla drogi wodnej, przy której jest położone.
- Place składowe, umożliwiające składowanie ładunku przynajmniej z czterech statków maksymalnych, przy zapewnieniu pełnej możliwości ruchu sprzętu i pojazdów wzdłuż nabrzeża. Place powinny być wybudowane jako uniwersalne, tj. umożliwiające składowanie zarówno kontenerów i drobnicy konwencjonalnej, jak i ładunków masowych w ustawianych na placach tymczasowych zasobniach bądź w przymach. Konstrukcja placów nie powinna także wykluczać ustawiania tymczasowych, namiotowych magazynów na ładunki wymagające ochrony przed wpływem warunków atmosferycznych.
- Teren portu powinien być oświetlony. Na nabrzeżu znajdować się powinny przyłącza umożliwiające podłączenie zasilania na statek. Na placach przewidzieć należy możliwość zasilenia kontenerów bądź naczip chłodniczych.
- Na terenie portu znaleźć się powinna instalacja wodociągowa, hydrantowa oraz kanalizacji deszczowej.
- Teren portu powinien być ogrodzony.
- Przewidzieć należy przynajmniej jeden obiekt socjalny oraz obiekt kierownictwa portu - obiekt ten w miarę możliwości należy połączyć z bramą portu.

Mały port powinien posiadać dostęp do publicznej sieci dróg w sposób umożliwiający bezproblemowy dojazd do portu ciężkich pojazdów (tj. o nacisku do 115 kN/oś). W ramach infrastruktury portu przewidzieć należy odpowiednie parkingi dla pojazdów oczekujących na za- i wyładunek. W miarę możliwości zapewniony powinien być również dostęp kolejowy, aczkolwiek w przypadku małych portów nie jest on konieczny.

2. Portowe centra logistyczne rolnictwa

Stanowią specyficzny rodzaj obiektów, integrujących w sobie transport drogowy, śródlądowy i kolejowy (o ile jest dostępny) i zapewniają możliwość jednoczesnego pozyskiwania surowców do produkcji rolnej oraz zbytu produktów. Rolą centrów logistycznych rolnictwa jest zapewnienie lokalnemu rolnictwu radykalnej poprawy dostępu do rynków zaopatrzenia i zbytu poprzez zapewnienie taniego transportu śródlądowego. W skład centrum logistyki rolnictwa wchodzi:

- Nabrzeże przeładunkowe z przynajmniej jednym stanowiskiem załadunkowo/rozładunkowym. Nabrzeże to ze względu na specyfikę wykonywanych przeładunków nie musi być wykonane jako ciężkie – możliwe jest np. wykorzystanie nabrzeża dalbowego przy umocnionej skarpie brzegu.
- Elewatory i/lub hale płaskiego składowania zbóż, nasion roślin oleistych i surowców paszowych.
- Magazyny nawozów sztucznych.
- Miejsca załadunku/rozładunku samochodów ciężarowych i wagonów.
- Zespół obiektów technicznych, takich jak taśmociągi, wieże przesypowe, rozdzielnie, wagi itp.

Portowe centrum logistyczne rolnictwa powinno posiadać dostęp do publicznej sieci dróg w sposób umożliwiający bezproblemowy dojazd do portu ciężkich pojazdów (tj. o nacisku do 115 kN/oś). W ramach infrastruktury portu przewidzieć należy odpowiednie parkingi dla pojazdów oczekujących na za- i wyładunek. Ze względu na duże masy ładunków centra logistyczne rolnictwa posiadać muszą sprawny dostęp do sieci kolejowej.

3. Duże porty śródlądowe/centra logistyczne w dużych ośrodkach miejskich, w ich pobliżu, lub w rejonie dużych węzłów transportowych

Duże porty stanowić powinny jądro miejskich centrów logistycznych, obejmujących zarówno transport śródlądowy, drogowy, jak i wodny. Porty takie powinny oferować szeroki zakres usług nie tylko dla ładunków, ale również dla statków (remonty, naprawy, zimowanie itp.).

Podstawowym założeniem przy tworzeniu tego typu centrów powinno być jednoczesne przygotowanie obszarów inwestycyjnych dla logistyki i produkcji, mogących korzystać z tańszego transportu śródlądowego, ale również z dobrego dostępu do transportu kolejowego i drogowego, jak i do terminala intermodalnego (dostęp do zamorskiego transportu kontenerowego).

W skład dużego portu/centrum logistycznego wchodzić powinny:

- tereny portowe – tereny przeznaczone na funkcje przeładunkowo-składowe, przystosowane do wysokowydajnej i specjalistycznej obsługi poszczególnych ładunków. W zależności od potrzeb i możliwości technicznych mogą to być m.in.:
 - o śródlądowo/kolejowo/drogowe terminale multimodalne, przystosowane do przeładunku kontenerów, naczip i nadwozi wymiennych,
 - o terminale specjalistyczne masowe, drobnicowe, surowców płynnych itp.
- tereny przeznaczone pod szeroko pojętą produkcję i logistykę.



Duży port powinien posiadać dostęp do publicznej sieci dróg w sposób umożliwiający bezproblemowy dojazd do portu ciężkich pojazdów (tj. o nacisku do 115 kN/oś). W ramach infrastruktury portu przewidzieć należy odpowiednie parkingi dla pojazdów oczekujących na za- i wyładunek. W dużych portach niezbędne jest również zapewnienie odpowiednio wydajnego dostępu kolejowego.

Sieć portów śródlądowych posiadać powinna także możliwość dostępu do portów morskich. Obecnie spośród portów polskich warunki te spełniają Szczecin, Świnoujście i część portu w Gdańsku położona przy Martwej Wiśle. Problematycznym jest natomiast dostęp do Portu Północnego, a zwłaszcza do Gdyni, co wynika z konieczności żeglugi jednostek śródlądowych po otwartym morzu. Jednostki te (a zwłaszcza zestawy pchane) nie są do tego przystosowane. Stąd praktycznie niemożliwym jest zapewnienie regularnych serwisów kontenerowych z Gdyni, czy DCT w Gdańsku, choć w tym drugim przypadku wyobrażalne jest stworzenie niewielkiego terminala śródlądowego na wschodnim brzegu Martwej Wisły.

Umożliwienie ruchu jednostek towarowych po Noteci i Wiśle umożliwi natomiast bezproblemowy dostęp do portów niemieckich, takich jak Lubeka, Hamburg czy Brema/Bremerhaven, a także do głównych portów Belgii i Holandii. Wszystkie te porty ze względu na tradycyjnie dużą rolę transportu śródlądowego w ich obsłudze, przystosowane są do przyjmowania jednostek śródlądowych.

Bliskość portów morskich jest też jednym z istotniejszych czynników wpływających na rozważanie lokalizacji portów śródlądowych. Istotne jest tutaj dążenie do uniknięcia wprowadzania dodatkowego ogniwa łańcucha transportowego, o ile nie jest ono opłacalne. Znamiennym przykładem jest brak jakiegokolwiek czysto śródlądowego portu handlowego pomiędzy Szczecinem a Kostrzynem nad Odrą (port w Schwedt zaprojektowano jako rzeczno-morski). Jednocześnie na tej trasie istnieją, bądź z powodzeniem istniały, przeładownie zakładowe, będące wewnętrznym elementem zakładów – w takiej sytuacji przewóz ładunków pomiędzy portem morskim a zakładem odbywa się bezpośrednio transportem śródlądowym, zastępującym transport lądowy – nie pojawia się więc dodatkowe ogniwo w łańcuchu transportowym.

1.6 Określenie lokalizacji portów żeglugi towarowej

Poniższa tabela zawiera określenie lokalizacji portów żeglugi towarowej

1	KOSTRZYN – istniejący śródlądowy port handlowy i przeładownia do modernizacji i budowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę zaplecza magazynowego, - modernizację drogi dojazdowej, - budowę parkingu dla samochodów ciężarowych, - przedłużenie nabrzeża przeładunkowego, - roboty czerpalne.	1,780 (Warta)
2	KOSTRZYN – przeładownia z zapleczem magazynowo-przemysłowym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - remont i przebudowę nabrzeża, - remont i modernizację placów składowych, - zabudowę kubaturą o funkcji magazynowo – produkcyjnej.	3,850 (Warta)
3	KOSTRZYN – istniejące (nieużytkowane) stanowiska przeładunkowe papierni Arctic Paper do rozbudowy i modernizacji.	0,750 (Warta)
4	GORZÓW WLKP.-WIEPRZYCE - projektowany port handlowy wraz z zapleczem magazynowo-składowym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża przeładunkowego, - budowę zaplecza magazynowo – produkcyjnego, - budowę układu komunikacyjnego dla połączeń z istniejącą siecią dróg kołowych i kolejowych.	50,000 (Warta)
5	DREZDENKO – projektowany śródlądowy port handlowy z zapleczem magazynowo – produkcyjnym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża przeładunkowego, - budowę zaplecza magazynowo – produkcyjnego, - budowę dojazdu drogowego i kolejowego.	188,150 (Noteć)
6	KRZYŻ WLKP.- istniejący śródlądowy port handlowy i przeładownia do modernizacji i budowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację i przebudowę istniejącego nabrzeża, - roboty czerpalne, - modernizację placów składowych, - utworzenie terenów pod bazę magazynowo-produkcyjną.	176,200 (Noteć)
7	CZARNKÓW - istniejąca stocznia rzeczna do utrzymania i rozbudowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie przywrócenie stoczni do jej poprzedniej funkcji.	132,100 (Noteć)



8	CZARNKÓW – projektowana przeładownia przyzakładowa. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę ciężkiego nabrzeża przeładunkowego, - budowę placów składowych, - tworzenie terenów pod bazę magazynowo – produkcyjną.	134,200 (Noteć)
9	WALKOWICE - rozbudowa i modernizacja istniejącej przeładowni kruszywa. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża przeładunkowego, ciężkiego lub dalbowego, - budowę placów składowych, - urządzenie terenów pod bazę magazynowo-produkcyjną, - roboty czerpalne.	119,780 (Noteć)
10	UJŚCIE - istniejąca przeładownia huty szkła Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie odtworzenie przeładowni zakładowej.	105,800 (Noteć)
11	UJŚCIE – obszar lokalizacji przemysłu przyportowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przeładowni z nabrzeżem typu ciężkiego lub dalbowego, poszerzenie koryta rzeki, roboty czerpalne.	106,400 (Noteć)
12	UJŚCIE – istniejący śródlądowy port handlowy w Ujściu do modernizacji i rozbudowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację i przebudowę istniejącego nabrzeża, - modernizację placów składowych.	106,250 (Noteć)
13	NAKŁO n. NOTECIA – projektowany śródlądowy port handlowy z zapleczem magazynowo produkcyjnym Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - odbudowę nabrzeża przeładunkowego dla zboża, nawozów i (ewentualnie) paliw, - budowę przeładowni publicznej, - budowę infrastruktury centrum logistycznego rolnictwa.	40,100 (Noteć)
14	BYDGOSZCZ-OSOWA GÓRA - projektowana lokalizacja nabrzeży przeładunkowych (przeładowni publicznej). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę ciężkiego nabrzeża uniwersalnego (drobnicowe i masowe) - budowę placów składowych - poszerzenie kanału w celu lokalizacji portu, - budowę obrotnicy po wykonaniu wycinki po południowej stronie.	20,000 (Kanał Bydgoski)
15	BYDGOSZCZ – istniejący port handlowy Żegluga Bydgoskiej do rozbudowy i modernizacji. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę zaplecza magazynowego, - modernizację drogi dojazdowej, - modernizację bocznic kolejowej, - budowę parkingu dla samochodów ciężarowych, - przedłużenie nabrzeża przeładunkowego, - roboty czerpalne.	5,200 (Brda)
16	BYDGOSZCZ-FORDON - projektowana odbudowa nabrzeża przeładunkowego elewatora. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie odtworzenie funkcji przeładunkowej od strony Wisły, remont istniejącego nabrzeża i przystosowania go do przeładunku materiałów masowych, stworzenie centrum logistycznego rolnictwa.	772,30 (Wisła)
17	BYDGOSZCZ - projektowany śródlądowy port handlowy – multimodalny terminal kontenerowy wraz z centrum logistycznym – dystrybucyjnym. Planowane inwestycje: - budowa ok. 300 m nabrzeża estakadowego, dostosowanego do obsługi jednostek przy wszystkich żeglownych stanach wody w Wiśle; nabrzeże dostosowane do obsługi kontenerów, - budowa stacji wyposażonej w kolejowy terminal intermodalny przystosowany do przeładunku kontenerów, swap-bodies (nadwozi wymiennych) oraz naczep, z możliwością prostego przystosowania do obsługi przewozu ciężarówek w systemie rollende landstrasse (RoLa), wyposażonego w trzy tory ładunkowe o długości 750 m każdy, oraz w grupę trzech zelektryfikowanych torów zdawczo-odbiorczych. Terminal zostanie przystosowany do możliwości szybkiej obsługi pociągów blokowych, bez konieczności rozłączania składów i z możliwością wykonania obsługi manewrowej przez lokomotywę szlakową · Budowa układu dróg i parkingów, - budowa infrastruktury technicznej (sieć elektroenergetyczna, wodno-kanalizacyjna, kanalizacji deszczowej, gazowa, teleinformatyczna), - wyznaczenie i uzdatnienie terenów pod komercyjne obiekty logistyki (magazyny, place składowe) oraz produkcyjne.	768,00 – 769,00 (Wisła)
18	GŁOGÓWKO KRÓLEWSKIE – projektowana budowa przeładowni publicznej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - adaptację i rozbudowę basenu stoczni na port handlowy, - budowę ok. 200m nabrzeża przeładunkowego, uniwersalnego, do przeładunku drobnicy i kontenerów.	806,80 (Wisła)



19	CZERNIEWICE – BRZOZA - projektowany śródlądowy port handlowy – multimodalny terminal kontenerowy wraz z centrum logistyczno – dystrybucyjnym. Planowane inwestycje: - budowa ok. 300 m nabrzeża estakadowego, dostosowanego do obsługi jednostek przy wszystkich żeglownych stanach wody w Wiśle; nabrzeże dostosowane do obsługi kontenerów, - budowa stacji wyposażonej w kolejowy terminal intermodalny przystosowany do przeładunku kontenerów, swap-bodies (nadwozi wymiennych) oraz naczep, z możliwością prostego przystosowania do obsługi przewozu ciężarówek w systemie rollende landstrasse (RoLa), wyposażonego w trzy tory ładunkowe o długości 750 m każdy, oraz w grupę trzech zelektryfikowanych torów zdawczo-odbiorczych. Terminal zostanie przystosowany do możliwości szybkiej obsługi pociągów blokowych, bez konieczności rozłączania składów i z możliwością wykonania obsługi manewrowej przez lokomotywę szlakową · Budowa układu dróg i parkingów, - budowa infrastruktury technicznej (sieć elektroenergetyczna, wodno-kanalizacyjna, kanalizacji deszczowej, gazowa, teleinformatyczna), - wyznaczenie i uzdatnienie terenów pod komercyjne obiekty logistyki (magazyny, place składowe) oraz produkcyjne.	723,500 – 724,300 (Wisła)
20	TORUŃ - Rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury zaplecza remontowo – stocznioowego w Porcie Zimowym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - remont i modernizację istniejących urządzeń pochylni i zaplecza stocznioowego - przebudowę umocnień brzegu - budowę zaplecza sanitarno socjalnego - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego - roboty czerpalne	736,259 (Wisła)
21	SOLEC KUJAWSKI - Budowa infrastruktury portu handlowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża przeładunkowego typu ciężkiego - budowę bocznic kolejowej - budowę drogi dojazdowej - budowę niezbędnej infrastruktury sieciowej.	762,70 (Wisła)
22	LESZKOWY - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych oraz nabrzeże (przeładownia publiczna). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę ślipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury. - remont istniejącego nabrzeża dla przeładunków okazjonalnych.	925,470 (Wisła)
23	GÓRKI ZACHODNIE – istniejący port handlowy i stocznia do restrukturyzacji, modernizacji i rozbudowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie modernizację i przebudowę stoczni i portu handlowego.	Wisła Śmiała
24	MALBORK - istniejący śródlądowy port handlowy i przeładownia do modernizacji i budowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie roboty remontowo – modernizacyjne dla uzyskania przez obiekt pełnej zdolności użytkowej. Projektowane jest też centrum logistyki rolnictwa.	2,90 (Nogat)
25	RYBINA - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża do okazjonalnego przeładunku towarów.	14,450 (Szczepawa)
26	ELBLĄG - Rozbudowa infrastruktury terenów portowo przemysłowych wzdłuż rz. Elbląg na odcinku od mostu drogowego w ciągu drogi kraj. nr 5, a Aleją Tysiąclecia. Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - budowę nabrzeży przeładunkowych, - budowę obrotnicy dla statków o śr. 120 m, - rozbudowę dostępu drogowego i kolejowego, - rozbudowę niezbędnych sieci infrastruktury technicznej.	Rzeka Elbląg
27	ELBLĄG - Restrukturyzacja infrastruktury portowej wzdłuż wschodniego brzegu rz. Elbląg na odcinku od ul. Studziennej do Trasy Unii Europejskiej Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - modernizację nabrzeży przeładunkowych, - rozbudowę dostępu drogowego i kolejowego, - rozbudowę niezbędnych sieci infrastruktury technicznej.	Rzeka Elbląg



28	ELBLĄG - Rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury stoczni „Elbląg”. Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - modernizację nabrzeży postojowo – remontowych i pochylni, - rozbudowę dostępu drogowego, - rozbudowę niezbędnych sieci infrastruktury technicznej.	Rzeka Elbląg
29	ELBLĄG - Rozbudowa terminalu pasażersko – promowego. Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - rozbudowę dostępu drogowego, - budowę zaplecza parkingowego, - budowę zaplecza kubaturowego obsługi ruchu pasażerskiego, - rozbudowę niezbędnych sieci infrastruktury technicznej.	Rzeka Elbląg
30	ELBLĄG - Rozbudowa terminalu towarowego. Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - rozbudowę dostępu drogowego, - rozbudowę niezbędnych sieci infrastruktury technicznej.	Rzeka Elbląg
31	ELBLĄG - Budowa infrastruktury portowej na zachodnim brzegu rzeki Elbląg i Kanału Jagiellońskiego. Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - budowę nabrzeży przeładunkowych, - budowę obrotnicy dla statków o śr. 120 m, - budowę dostępu drogowego i kolejowego, - rozbudowę niezbędnych sieci infrastruktury technicznej.	Rzeka Elbląg
32	ELBLĄG - Rozbudowa i modernizacja nabrzeży przeładunkowych na wschodnim brzegu rzeki Elbląg. Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - modernizację nabrzeży przeładunkowych, - rozbudowę dostępu drogowego i kolejowego, - rozbudowę niezbędnych sieci infrastruktury technicznej.	Rzeka Elbląg
33	ELBLĄG - Budowa infrastruktury portowej na wschodnim brzegu rzeki Elbląg. Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - budowę nabrzeży przeładunkowych, - budowę obrotnicy dla statków o śr. 120 m, - rozbudowę dostępu drogowego i kolejowego, - rozbudowę niezbędnych sieci infrastruktury technicznej.	Rzeka Elbląg
34	TOLKMICKO – stanowisko dla małych statków typu ro – ro. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację i rozbudowę falochronów, - roboty czerpalne, - budowę przyczółka – rampy ro-ro wraz z dalbami cumowniczo - odbojowymi - budowę drogi dojazdowej i placu postojowego.	Zalew Wiślany
35	FROMBORK – stanowisko dla małych statków typu ro – ro. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację i rozbudowę falochronów, - roboty czerpalne, - budowę przyczółka – rampy ro-ro wraz z dalbami cumowniczo - odbojowymi - budowę drogi dojazdowej i placu postojowego.	Zalew Wiślany

2. Żegluga turystyczna

2.1 Założenia ogólne

W trakcie opracowywania niniejszej koncepcji programowo – przestrzennej analizowano propozycje zadań inwestycyjnych związanych z rozbudową infrastruktury dróg wodnych. Postulowane zadania posiadają bardzo różnorodny charakter. Różnią się funkcją, wielkością (przestrzenną i finansową), uwarunkowaniami fizjograficznymi, dostępnością komunikacyjną, stopniem zaawansowania działań inwestycyjnych lub przygotowawczych.

Zadania inwestycyjne wchodzące w skład projektu można ogólnie podzielić na następujące grupy:

- Inwestycje związane z budową, rozbudową czy przebudową portów, przystani i pomostów cumowniczych,
- Inwestycje związane z poprawą infrastruktury dróg wodnych, głównie pod kątem żeglugi turystycznej (np. pomosty cumowniczo – zejściowe na śluzach),
- Inwestycje liniowe związane z poprawą dostępności poszczególnych elementów sieci (ścieżki rowerowe, ciągi pieszo – jezdne, drogi dojazdowe, parkingi),

- Inwestycje związane z rozbudową zaplecza istniejących portów i przystani, bez konieczności rozbudowy infrastruktury hydrotechnicznej,
- Inwestycje bezpośrednie w produkty turystyczne (np. szlaki kajakowe, oznakowanie i informacja turystyczna itp.).

Określenie lokalizacji punktowej infrastruktury turystycznej drogi wodnej poprzedzone musi być analizą następujących uwarunkowań:

- **Hydrologiczno – nawigacyjnych** takich jak: klasa drogi wodnej, a co za tym idzie maksymalne gabaryty jednostek turystycznych, węzły dróg wodnych (Kostrzyn nad Odrą, Santok, Nakło nad Notecią, Bydgoszcz, Biała Góra, Gdańska Głowa, Przegalina, Rybina, Elbląg), charakterystyczne stany wód, występowanie zjawisk lodowych, falowanie, rozkład prądów i zmienne prędkości nurtu rzeki, ruch rumowiska dna. Prawidłowe rozpoznanie wymienionych zagadnień ma kluczowe znaczenie dla poprawnego określenia wielkości i optymalnych rozwiązań techniczno - budowlanych planowanych obiektów hydrotechnicznych oraz ich ekonomicznej i bezpiecznej eksploatacji
- **Fizjograficznych** terenu takich jak: ukształtowanie linii brzegowej, rzędne i spadki terenu, występowanie obszarów zalewowych, budowa geologiczna, istniejąca szata roślinna. Właściwe rozpoznanie wymienionych warunków ma kluczowe znaczenie dla precyzyjnego doboru rozwiązań techniczno – budowlanych ładowych części planowanych portów i przystani, głównie w zakresie posadawiania obiektów budowlanych i gospodarki zielenią, co ma istotne przełożenie na koszty inwestycji.
- **Demograficzno – gospodarczych** takich jak: położenie w granicach miast wojewódzkich (Gorzów Wlkp., Bydgoszcz, Toruń, Gdańsk), położenie w granicach, lub w pobliżu miast o znaczącym potencjale demograficznym i gospodarczym (Ujście – Piła, Grudziądz, Kwidzyn, Tczew, Malbork, Elbląg), a także mniejszych ośrodków miejskich rangi powiatowej oraz ważniejszych ośrodków osadnictwa wiejskiego. Wielkości potencjału demograficznego i gospodarczego mają podstawowe znaczenie przy programowaniu pojemności bazy żeglarskiej, głównie ilości miejsc postojowych dla rezydentów.
- **Komunikacyjnych** takich jak: drogi dojazdowe, odległość o środków transportu zbiorowego (komunikacja autobusowa, kolejowa, lotnicza). Brak możliwości dojazdu samochodowego do przystani czy pomostu wyklucza możliwość ich realizacji z uwagi na bardzo utrudnione prowadzenie robót budowlanych (możliwe jedynie w oparciu o transport wodny), brak możliwości wywozu odpadów i serwisowania urządzeń przystani, a przede wszystkim brak dostępności od strony lądu dla potencjalnych użytkowników, co uniemożliwia wodniakom udostępnienie walorów okolicy nie przekładając się jednocześnie na rozwój gospodarczy regionów.
- **Infrastrukturalnych** takich jak: wykorzystanie istniejących budowli hydrotechnicznych (basenów portowych, nabrzeży, dalbowisk, awanportów śluz), a także istniejących w większości przypadków znacząco zdekapitalizowanych obiektów przystani kajakowych, żeglarskich czy rybackich. Zważywszy na zróżnicowany charakter poszczególnych odcinków MDW E 70 w Polsce baza ta jest rozmieszczona w bardzo nierównomierny sposób. Stosunkowo najlepiej jest ona rozwinięta w rejonie Gdańska i Zalewu Wiślanego, znacznie gorzej zaś na dolnej Wiśle. Prawie zupełny brak można stwierdzić na drodze wodnej Wisła – Odra. W Bydgoszczy funkcjonują liczne kluby kajakowe i wioślarskie. Brak natomiast bazy postojowej dla mieszkańców miasta i większej liczby turystów przemierzających MDW E 70.
- **Kulturowych** związanych z sąsiedztwem lub możliwością dogodnego dostępu za pomocą innych skojarzonych środków transportu do głównych rejonów koncentracji atrakcji turystycznych pochodzenia antropogenicznego. Należy tutaj wspomnieć o kulturowym charakterze krajobrazu wzdłuż polskiego odcinka MDW E 70. W wielu miejscach na szlaku napotkać można zabytki, czy ich zespoły o randze światowej, takie jak: zamek krzyżacki w Malborku, starówka w Toruniu, czy Gdańsku. Ogromny zasób historycznych zespołów staromiejskich, pojedynczych obiektów czy wreszcie rozległych struktur krajobrazowych sprawia, że docelowa sieć portów, przystani i pomostów musi w maksymalny sposób zasób ten udostępniać
- **Formalno – prawnych** takich jak: sytuacja własnościowa w obszarze potencjalnego zamierzenia inwestycyjnego, sytuacja planistyczna (obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, zapisy studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, konieczność uzyskiwania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji o warunkach zabudowy, zgody na realizację inwestycji drogowej), występowanie lub sąsiedztwo obszarów chronionych na podstawie przepisów o ochronie przyrody (konieczność przeprowadzania skomplikowanej i długotrwałej procedury oceny oddziaływania na środowisko, co w praktyce dla większości inwestycji sprowadza się do uzyskania decyzji środowiskowej) oraz położenie na obszarze chronionym przepisami o ochronie zabytków (obiekty i obszary wpisane do rejestru i ewidencji zabytków, strefy ochrony konserwatorskiej – konieczność opiniowania i uzyskiwania pozwoleń właściwych Wojewódzkich Urzędów Ochrony Zabytków).

Biorąc pod uwagę zróżnicowany (fizjograficznie, administracyjnie i funkcjonalnie) obszar projektu należy wyróżnić następujące kategorie funkcjonalno – użytkowe poszczególnych inwestycji stanowiące poniekąd odrębne obszary problemowe:

- **Budowa sieci bazowych portów turystycznych, przystani i pomostów cumowniczych na drodze wodnej Wisła – Odra.** W chwili obecnej jest to najsłabiej zagospodarowany pod względem śródlądowej infrastruktury turystycznej odcinek MDW E 70. Przygotowanie szkieletowej sieci przystani ma kluczowe znaczenia dla znaczącego zwiększenia ruchu wodniaków z Europy Zachodniej, co ma kluczowe znaczenie dla powodzenia całego procesu rewitalizacji żeglugi turystycznej w Polsce.
- **Budowa turystycznych portów bazowych i przystani na dolnej Wiśle.** Odcinek ten stanowi połączenie Bydgoskiego Węzła Wodnego wraz z Toruniem, drogi wodnej Wisła – Odra oraz drogi wodnej Wisły w kierunku Włocławka i Warszawy (docelowo Krakowa oraz dopływów: Bugu i Narwi z możliwością dostępu do Wielkich Jezior Mazurskich i Kanału Augustowskiego). Budowa sieci przystani w bardzo atrakcyjnych turystycznie miejscowościach takich jak: Chełmno, Świecie czy Grudziądz umożliwi pełne funkcjonowanie wodnego szlaku MDW E 70 na terenie Polski.
- **Budowa infrastruktury hydrotechnicznej i komunikacyjnej umożliwiającej swobodne przemieszczanie się jednostek pomiędzy wszystkimi punktami MDW E 70.** W chwili obecnej występuje szereg barier uniemożliwiających funkcjonowanie sieci dróg wodnych, portów i przystani dla turystyki wodnej. Inwestycje w udrożnienie mostów zwodzonych, dostosowanie śluz dla potrzeb ruchu turystycznego, a także budowa wspomagającej infrastruktury komunikacyjnej (ścieżki pieszo – rowerowe, drogi dojazdowe, parkingi) ma kluczowe znaczenie dla dostępności wszystkich punktów sieci.
- **Budowa sieci portów, przystani i pomostów cumowniczych w oparciu o drogi wodne Deltę Wisły (Wisła, Nogat, Szarpawa, Wisła Królewiecka, Martwa Wisła).** Istniejący system dróg wodnych tworzy pętlę umożliwiającą żeglugę w układzie okrężnym wokół Żuław. Wzdłuż dróg wodnych występuje znaczne nagromadzenie atrakcji turystycznych, niedostatecznie obecnie promowanych i udostępnianych jako produkty turystyczne. Na dzień dzisiejszy w obszarze projektu występuje znikoma infrastruktura obsługi turystycznej żeglugi śródlądowej. Tak więc rozbudowa portów, przystani i pomostów cumowniczych ma podstawowe znaczenie dla funkcjonowania szeregu produktów turystycznych, a także dla istotnego wzrostu znaczenia turystyki jako dziedziny gospodarki gmin obszaru Deltę Wisły.
- **Rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego, zagospodarowanie bulwarów i basenów portowych w Toruniu, rewitalizacja frontów wodnych w Elblągu i Gorzowie Wlkp.** Jest to system działań na razie skutecznie podjęty jedynie w Bydgoszczy, gdzie rewitalizację terenów nad Brdą i Kanałem Bydgoskim uczyniono jednym z najważniejszych elementów budowania tożsamości i wizerunku miasta. Działania takie będą podejmowane niebawem w innych miastach przy znaczącym zaangażowaniu funduszy strukturalnych, przewidzianych w ramach programów operacyjnych poszczególnych województw na rewitalizację zdegradowanych obszarów miejskich.
- **Rozbudowa potencjału portów i przystani Zalewu Wiślanego** – morskich wód wewnętrznych. Z uwagi na specyfikę akwenu – ograniczony dostęp od strony Zatoki Gdańskiej i sieci śródlądowych dróg wodnych, a także potencjał turystyczny Mierzei Wiślanej planowane inwestycje mają znaczenie podstawowe dla rozwoju gospodarczego gmin nadzalewowych.
- **Budowa wspomagającego systemu dróg wodnych i szlaków kajakowych.** Z uwagi na wysokie walory turystyczne obszarów bezpośrednio przyległych do MDW E 70. Szlaki kajakowe Drawy, Gwdy, Brdy, Drwęcy, Wdy, Motławy, Wierzycy, Liwy czy Pasłęki znakomicie dopełniają ofertę punktów sieci zlokalizowanych u ujścia wymienionych rzek. W chwili obecnej szlaki te nie posiadają żadnej infrastruktury turystycznej tak, więc realizacja tego typu inwestycji o stosunkowo niewielkich budżetach wpłynie korzystnie na wzrost potencjału turystycznego regionu. Reaktywacja dawnych dróg wodnych (Foluszy, Bronisławskiej, Noteci Rynarzewskiej, Wisły Królewieckiej, Tugi i Pasłęki) uatrakcyjni znacząco ofertę produktów turystycznych planowanych wokół systemu dróg wodnych.

Lokalizację poszczególnych punktów sieci portów, przystani i pomostów uzasadnić należy następującymi czynnikami:

- punktami węzłowymi klasyfikowanych dróg wodnych,
- przeszkodami nawigacyjnymi, takimi jak śluzy czy mosty zwodzone wymagające oczekiwania na przejście i uiszczenia opłaty,
- ujściami rzek i szlaków nieklasyfikowanych jako drogi wodne, ale stanowiące atrakcyjne szlaki kajakowe,
- istniejącymi, a w większości nieużytkowanymi basenami portowymi i nabrzeżami,
- istniejącymi portami i przystaniami turystycznymi, często znacząco zdekapitalizowanymi i niedoinwestowanymi,
- dobrą dostępnością komunikacyjną – istniejącymi drogami dojazdowymi lub sąsiedztwem mostów drogowych,
- występowaniem w pobliżu atrakcji turystycznych (zabytków, pomników przyrody, muzeów, obiektów rekreacji i rozrywki).

Analizując strukturę układu osadniczego, rozkład sieci komunikacji drogowej i kolejowej, a także podział administracyjny, przyjęto w koncepcji zasadę maksymalnego udostępnienia dróg wodnych objętych zakresem opracowania dla zdecydowanej większości gmin wzdłuż MDW E 70. Jako program minimum przyjęto zasadę lokalizacji, co najmniej jednego pomostu cumowniczego z niezbędnym, bezobsługowym zapleczem.

Koncepcja prezentuje maksymalną, a zarazem racjonalną z punktu widzenia polityki inwestycyjnej sektora publicznego, pojemność zaplecza turystycznego portów, przystani i pomostów. Jest to więc propozycja zakładająca możliwość wariantowania lokalizacji obiektów obsługi szerokorozumianej żeglugi rekreacyjnej, głównie w obszarze miast posiadających rozwinięte fronty wodne jak. np. Kostrzyn nad Odrą, Gorzów Wlkp., Czarnków, Ujście, Nakło nad Notecią, Toruń, Malbork. Ponadto możliwości wariantowania lokalizacji mniejszych obiektów istnieją na obszarze gmin wiejskich i miejsko – wiejskich, w zależności od uwarunkowań własnościowych i formalno – prawnych.

W koncepcji nie przyjęto ścisłego określenia wariantów lokalizacji portów i przystani turystycznych, zwłaszcza niewielkich. Proponuje się raczej przyjęcie pewnych zasad wspólnych dotyczących sieci przystani, a także dopuszczenie aktywności podmiotów prywatnych, realizujących niewielkie, prywatne przystanie we własnym zakresie.

W opinii autorów przedstawione lokalizacje przystani stanowią pewien wariant maksymalny, do którego należy odnieść się w trakcie programowania zadań na etapie studium wykonalności. Należy przyjąć, że najistotniejsze jest zapewnienie możliwości cumowania jednostek w punktach węzłowych opisanych poniżej, a także zapewnienie możliwości cumowania w odstępach co najwyżej 20-25 km dla jednostek indywidualnych i co najwyżej 75-100 km dla jednostek żeglugi zbiorowej turystycznej.

Z uwagi na lokalizację, uwarunkowania i powiązania zewnętrzne wśród wszystkich punktów MDW E 70 można wyodrębnić najistotniejsze dla rozwoju kompleksowej turystyki wodnej punkty węzłowe:

- **Kostrzyn nad Odrą** – węzeł drogi wodnej Warty i Odrzańskiej Drogi Wodnej (Odra graniczna w zarządzie RZGW Szczecin – docelowo droga wodna III klasy). Istniejąca i planowana do modernizacji i rozbudowy przystań wodna „Delfin” oraz kilka innych nie wykorzystywanych basenów portowych oraz miejsc cumowania jednostek umożliwiają stworzenie turystycznego portu bazowego o znaczeniu transgranicznym. Bezpośrednie sąsiedztwo Parku narodowego „Ujście Warty” oraz szereg innych, atrakcyjnych turystycznie obiektów i obszarów, takich jak np. twierdza Kostrzyn, czy dolina Warty uzasadniają celowość rozbudowy infrastruktury dla obsługi turystyki wodnej.
- **Gorzów Wlkp.** – miasto na prawach powiatu liczące 125 tys. mieszkańców stanowi siedzibę wojewody lubuskiego. Wraz z otaczającymi miejscowościami tworzy największy zespół osadniczy na zachodzie polskiego odcinka MDW E 70. Potencjał demograficzny – gospodarczy, istniejąca, lecz zdekapitalizowana infrastruktura hydrotechniczna (baseny portowe), dobra dostępność komunikacyjna oraz szereg inicjatyw społecznych na rzecz powrotu miasta nad Wartę (rewitalizacja i eksploatacja na potrzeby ruchu turystycznego zabytkowego lodołamacza „Kuna”) w sposób naturalny predestynują Gorzów Wlkp. do utworzenia turystycznego portu bazowego.
- **Santok** – węzeł dróg wodnych Warty (w stronę Poznania i Konina – południowa część Wielkiej Pętli Wielkopolski) oraz Noteci swobodnie płynącej. Na terenie gminy zachowane liczne zabytki archeologiczne, muzeum osadnictwa wczesnośredniowiecznego, liczne atrakcje krajobrazowe. Istniejąca przystań turystyczna z rozbudowanym zapleczem lądowym. Planowana budowa nowego basenu portowego w ramach projektu „Łączą nas rzeki”.
- **Krzyż Wlkp.** – istniejący basen portowy, koniec szlaku Noteci skanalizowanej (śluzą nr 22). Wielki węzeł kolejowy zapewniający połączenia z całym krajem oraz ujście Drawy, będące zakończeniem jednego z najpopularniejszych w Polsce szlaków kajakowych, czynią Krzyż jednym z ważniejszych punktów węzłowych w sieci turystycznych portów i przystani polskiego odcinka MDW E 70. Bliskość Drawieńskiego Parku Narodowego oraz wielkiego kompleksu leśnego Puszczy Drawskiej i Noteckiej dodatkowo podkreślają konieczność stworzenia dużej przystani turystycznej w Krzyżu Wlkp.
- **Czarnków** – miasto powiatowe liczące ponad 11 tys. mieszkańców. Istniejący basen portu i basen stoczni, dobra komunikacja kołowa uzasadniają konieczność budowy dużej przystani turystycznej umożliwiającej obsługę wszystkich rodzajów turystyki wodnej. Dodatkowym atutem jest remontowa stocznia rzeczna, na bazie której można rozwinąć sektor usług związanych z techniczną obsługą jednostek żeglugi rekreacyjnej.
- **Ujście** – istniejący basen portu handlowego i rozbudowane akwatorium ujścia Gwdy będącej coraz popularniejszym szlakiem kajakowym, umożliwiają niezależnie od planowanej podstawowej funkcji aktywizacji portu handlowego w Ujściu uruchomienie turystycznego portu bazowego nastawionego głównie na obsługę mieszkańców pobliskiej Piły (77 tys. mieszkańców). Lokalizacja na ważnej trasie Kołobrzeg – Piła – Poznań dodatkowo podkreśla rangę tego miejsca, jako punktu węzłowego polskiego odcinka MDW E 70.
- **Nakło nad Notecią** – początek Noteci skanalizowanej, koniec Kanału Bydgoskiego. W pobliżu początek Kanału Górnonoteckiego – wschodniego odcinka Wielkiej Pętli Wielkopolski. Istniejąca przystań Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej. W trakcie realizacji duża przystań żeglugi turystycznej (nowy basen portowy). Dobre skomunikowanie (linia kolejowa Piła – Bydgoszcz, droga krajowa nr 10 Szczecin – Warszawa, drogi wojewódzkie) dodatkowo uzasadniają konieczność realizacji dużej przystani żeglugi turystycznej.
- **Bydgoszcz** – Bydgoski Węzeł Wodny, najważniejszy węzeł dróg wodnych na całym polskim odcinku MDW E 70. Skrzyżowanie z Droga Wodną Wisły, początek Kanału Bydgoskiego, Brda skanalizowana

przepływająca przez centrum miasta i Brda spławna jako atrakcyjny szlak kajakowy. Miasto na prawach powiatu liczące 358 tys. mieszkańców. Stanowi duży ośrodek gospodarczy, kulturalny, akademicki, wojskowy i sportowy. Jest węzłem drogowym, kolejowym i żeglugi śródlądowej w kraju, posiada międzynarodowy port lotniczy oraz port rzeczny. W Bydgoskim Węźle Wodnym łączą się dwie międzynarodowe śródlądowe drogi wodne, spinając dorzecza Europy Zachodniej i Wschodniej. Potencjał demograficzny i gospodarczy oraz lokalizacja predestynują Bydgoszcz do utworzenia rozbudowanego systemu turystycznych portów bazowych, przystani żeglugi pasażerskiej, przystanków tramwaju wodnego, przystani i stanic kajakowych oraz szeregu innych obiektów i urządzeń turystyki i rekreacji wodnej. Pionierski w skali Polski program rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego zainicjował szereg działań inwestycyjnych związanych z aktywizacją turystyczną dróg wodnych na terenie miasta.

- **Toruń** – istniejące trzy baseny portowe, Bulwar Filadelfijski, bezpośrednie sąsiedztwo wpisanej na listę UNESCO gotyckiej starówki. Ponadto siedziba Zarządu Zlewni Wisły Toruńskiej RZGW Gdańsk, gospodarstwo pomocnicze i stocznia remontowa. Lokalizacja nad Międzynarodową Drogą Wodną E 40 oraz w Bydgosko – Toruńskim Obszarze Metropolitalnym liczącym ponad 650 tys. mieszkańców w sposób naturalny predestynuje miasto do utworzenia turystycznych portów bazowych, przystani dla statków pasażerskich, przystani tramwaju wodnego, zaplecza zimowiskowo – remontowego dla jednostek turystycznych.
- **Grudziądz** – istniejący basen portowy, atrakcyjny front wodny – stare miasto ze spichlerzami dominującymi w panoramie miasta widzianej z mostu drogowo – kolejowego. Miasto na prawach powiatu jest "stolicą" podregionu zamieszkanego przez ok. 530 tys. mieszkańców. Dobre skomunikowanie miasta (lokalizacja przy autostradzie A1) oraz liczne zabytki (stare miasto, twierdza) w pełni uzasadniają potrzebę utworzenia w Grudziądzu turystycznego portu bazowego, stanowiska dla statku pasażerskiego typu hotelowego z rozbudowanym zapleczem sportowo – rekreacyjnym.
- **Korzeniewo** – basen portowy, siedziba nadzoru wodnego RZGW Gdańsk, przeładownia, przeprawa promowa, przeładownia zakładowa IP Kwidzyn. Z uwagi na bliskość Kwidzyna, oraz usytuowanie w południowym krańcu obszaru projektu Korzeniewo pełni ważną rolę węzła łączącego „Pętlę Żuławska” z pozostałą częścią polskiego odcinka drogi wodnej E 70 – dolna Wisła do Bydgoszczy i połączenia z drogą wodną Wisła – Odra (Kanał Bydgoski, Noteć, Warta). Korzeniewo może pełnić funkcje punktu bazowego dla największych rzecznych statków pasażerskich, z możliwością przesiadania się na mniejsze jednostki zdolne do żeglugi po Nogacie (o długości poniżej 57 m). Istniejący basen portowy (po uzyskaniu stosownych pozwoleń) może być przekształcony w bazę postojową dla ok. 35 jednostek (motorowych i żaglowych) z terenu Kwidzyna.
- **Biała Góra** – zespół śluz będących wartościowym zabytkiem techniki. Początek Nogatu, ujście rzeki Liwy (Renawy). Ważny węzeł dróg wodnych. Wymiary komory śluzy ograniczają wielkość statków, jakie mogą uprawiać żeglugę na Nogacie do 57 m długości. W chwili obecnej śluza nie jest przystosowana do obsługi zmasowanego ruchu jednostek turystycznych (brak dogodnych zejść z jednostek w awanportach górnym i dolnym, brak miejsc wyczekiwania na śluzowanie).
- **Gniew** – dawna lokalizacja (do pocz. XX w.) portu przeładunkowego u stóp Wzgórza Zamkowego. Obecnie funkcjonuje w tym miejscu przeprawa promowa Gniew – Janowo (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 518). Ujście rzeki Wierzycy – planowanego w ramach niniejszego projektu szlaku kajakowego Starogard Gd. – Pelplin – Gniew. W miejscu dawnego koryta tzw. Starej Wierzycy możliwość lokalizacji stanowisk postojowych dla jachtów żaglowych i motorowych. W pobliżu istniejącej przystani promowej (w miejscu historycznego nabrzeża) możliwość lokalizacji stanowiska dla statków pasażerskich. Z uwagi na zalewowy charakter doliny dolnej Wisły nie ma możliwości lokalizacji stałych obiektów kubaturowych.
- **Gdańska Głowa** - śluza będąca wartościowym zabytkiem techniki. Początek Szarpawy – ważnej drogi wodnej łączącej port w Gdańsku z akwenem Zalewu Wiślanego. Ważny węzeł dróg wodnych. Wymiary komory śluzy ograniczają wielkość statków, jakie mogą uprawiać żeglugę na Szarpawie do 83 m długości, co pozwala na żeglugę większości jednostek dostosowanych do żeglugi na drodze wodnej E 70. W chwili obecnej śluza nie jest przystosowana do obsługi zmasowanego ruchu jednostek turystycznych (brak dogodnych zejść z jednostek w awanportach górnym i dolnym, brak miejsc wyczekiwania na śluzowanie). Ruchome przesło mostu nad komorą śluzy pozwala na ruch jednostek żaglowych bez konieczności składania masztów
- **Przegalina (południowa)** – śluza oddana do użytku w 1977 r. pozwala na ruch jednostek o dł. do 112 m i szer. 9,5 m. W bezpośredniej bliskości nieczynna śluza z 1895 r. o parametrach identycznych jak śluzy w Gdańskiej Głowie i Białej Górze. Początek Martwej Wisły – ważnej drogi wodnej IV klasy, łączącej port w Gdańsku z akwenem Zalewu Wiślanego. Ważny węzeł dróg wodnych. W chwili obecnej śluza nie jest przystosowana do obsługi zmasowanego ruchu jednostek turystycznych (brak dogodnych zejść z jednostek w awanportach górnym i dolnym, brak miejsc wyczekiwania na śluzowanie). Stały most drogowy nad komorą śluzy uniemożliwia ruch jednostek żaglowych z Gdańska na Zalew Wiślany bez konieczności składania masztów.
- **Malbork** – zdecydowanie najatrakcyjniejsza i najbardziej znana lokalizacja w obszarze Żuław (zespół zamkowy wpisany na listę UNESCO). W chwili obecnej istniejąca infrastruktura nie pozwala w pełni

wykorzystać walorów turystycznych miasta. Z uwagi na charakter drogi wodnej Nogatu (rzeka skanalizowana, o niewielkim prądzie, bez spływu i zatorów lodowych) istnieje dogodna możliwość rozbudowy infrastruktury przystani turystycznych na obu brzegach Nogatu. Z uwagi na bardzo dobre powiązania komunikacyjne (drogowe i kolejowe), oraz istniejącą infrastrukturę obsługi ruchu turystycznego (parkingi, punkty IT, gastronomia, noclegi) planowana rozbudowa stworzy kompleksową platformę rozwoju produktów turystycznych pozwalających na postrzeganie Malborka nie tylko w kontekście największej średniowiecznej warowni na świecie. Pewną przeszkodą w rozwoju turystyki wodnej jest ograniczony do 57 m długości dostęp dla statków turystycznych. Uniemożliwi to wpłynięcie na Nogat największych operujących w regionie statków hotelowych o dł. ok. 80 m, stąd konieczność przesiadania się na mniejsze jednostki w Korzeniewie, Gniewie czy Białej Górze.

- **Górki Zachodnie** – miejsce styku akwenu Martwej Wisły (śródlądowej drogi wodnej IV klasy) z morskimi wodami wewnętrznymi – wyjście na Zatokę Gdańską. Istniejąca i planowana do rozbudowy marina przy Narodowym Centrum Żeglarstwa AWFIS dostępna dla jachtów pełnomorskich. Jest to pierwsza lokalizacja przystani projektu „Pętli Żuławskiej” od strony Morza Bałtyckiego, a także połączenie z morsko – rzeczną drogą wodną E 30.
- **Rybina** – węzeł dróg wodnych Szkarpawy i Wisły Królewieckiej. Lokalizacja trzech mostów zwodzonych (atrakcyjnych zabytków techniki). Miejsce wyczekiwania jednostek turystycznych na zwodzenie mostów (o określonych godzinach). Dogodna lokalizacja dla stanowiska postojowego statku pasażerskiego o dł. do 83 m. Ponadto w pobliżu znajduje się ujście rzeki Tugi do Szkarpawy. W ramach niniejszego projektu planowana jest reaktywacja szlaku Tugi jako drogi wodnej I klasy. Istniejący w rozwidleniu Wisły Królewieckiej i Szkarpawy Dom Ludowy stwarza dogodne warunki do rozbudowy zaplecza sanitarno – technicznego obsługi turystyki wodnej.
- **Elbląg** – port morski, węzeł dróg wodnych – rzeki Elbląg (wyjście na Zalew Wiślany), Kanału Elbląskiego, Kanału Jagiellońskiego. Istniejąca infrastruktura żeglarska – jachtklub „Bryza”, jachtklub „Elbląg”. Funkcjonujący port pasażerski (rejsy na Mierzeję Wiślaną, czasowo zawieszono rejsy na rosyjską stronę Zalewu Wiślanego – Kaliningrad, Bałtyjsk, Swietłyj). Drugie co do wielkości miasto w obszarze projektu, o znacznym nie do końca wykorzystanym potencjale turystycznym.
- **Krynica Morska** – główny ośrodek turystyczny Mierzei Wiślanej. Miasto stara się o status uzdrowiska. Największy port (jachtowy i rybacki) na Mierzei. Istniejący basen im. L. Teligi powstał w I poł. lat 80 – tych XX w. Znaczne rezerwy terenowe umożliwiają rozbudowę zarówno infrastruktury portu jachtowego, jak również wprowadzenie szeregu funkcji komercyjnych – hotelowych, gastronomiczno – rozrywkowych, kulturalno – edukacyjnych, jak również mieszkalnych (o charakterze apartamentowym). Istniejąca przystań żegluga pasażerskiej umożliwia budowę stanowiska promu pasażersko – samochodowego (z rejsami do Fromborka, Elbląga lub Tolkmicka), który zarówno usprawni komunikację drogową w sezonie letnim, a także stanie się kolejną atrakcją turystyczną w rejonie Zalewu Wiślanego. Istniejąca baza noclegowa (wszystkich standardów), dostępność atrakcyjnych plaż, Park Krajobrazowy Mierzei Wiślanej, wszystko to predestynuje Krynica Morską, jako najważniejszy port jachtowy i pasażerski na Mierzei.
- **Kąty Rybackie** – port rybacki i jachtowy u nasady Mierzei Wiślanej, na terenie gminy Sztutowo. Istniejący basen portowy z zapleczem stwarza możliwości rozbudowy dla potrzeb obsługi jachtingu, żegluga pasażerskiej, a także żegluga promowej (pasażersko – samochodowej). Istniejące i planowane do rozbudowy Muzeum Zalewu Wiślanego (dawna baza rybacka) podnosi atrakcyjność obszaru portu.
- **Frombork** – port rybacki, pasażerski i jachtowy. W części zachodniej nieukończony basen jachtowy. Z uwagi na wysokie znaczenie turystyczne miejscowości (Wzgórze Katedralne, zabytki związane z życiem i działalnością M. Kopernika), dogodne położenia w połowie długości południowego wybrzeża Zalewu Wiślanego predestynuje Frombork do rangi głównego (obok Krynicy Morskiej) ośrodka turystycznego Zalewu Wiślanego. Sąsiedztwo atrakcyjnych terenów Wysoczyzny Elbląskiej stwarza warunki do rozwoju i integracji wielu form aktywności turystycznej – rekreacyjnej (turystyka rowerowa, konna, sporty wodne, czy w okresie zimowym narciarstwo biegowe, bojery). Rozbudowa infrastruktury portu jachtowego we Fromborku spowoduje wzrost atrakcyjności terenów przyległych (znaczna rezerwa) do zagospodarowania na cele komercyjne, głównie ukierunkowane na obsługę ruchu turystycznego.

2.2 Rodzaje żegluga turystycznej

Żegluga turystyczną podzielić można zasadniczo na dwie główne gałęzie:

- żegluga turystyczną zbiorową,
- żegluga turystyczną indywidualną.

Żegluga turystyczna zbiorowa realizowana jest przez statki pasażerskie, z wykwalifikowaną załogą, których pasażerowie nie uczestniczą czynnie w sterowaniu jednostką. W żegludze takiej wyróżnić można trzy zasadnicze grupy rejsów, i odpowiadające tym zadaniom statki:

- żegluga turystyczną „spacerową”,
- żegluga turystyczną wielogodzinną,

- żeglugę turystyczną hotelową.

2.2.1 Żegluga turystyczna zbiorowa – „spacerowa”

Żegluga „spacerowa” polega na uprawianiu krótkich, najwyżej kilkugodzinnych rejsów. Żegluga taka stawia najmniejsze wymagania statkom – niezbędne jest w zasadzie jedynie zapewnienie miejsc dla pasażerów oraz toalet.

Przykładem statku do uprawiania żeglugi „spacerowej” jest statek typu SP150. Jest to jednostka polskiej konstrukcji, przeznaczona do krótkich, najwyżej kilkugodzinnych wycieczek. Łącznie w latach 1958-64 wybudowano 22 takie jednostki, z których 16 jest wciąż eksploatowanych. Statek cechuje się małym zanurzeniem i wymiarami, ale przez to również małą dopuszczalną liczbą pasażerów, brakiem instalacji elektrycznej 220 V oraz zaplecza gastronomicznego (kuchni). Ze względu na stosunkowo dużą wysokość, niektóre statki tego typu mają obniżoną nadbudówkę.



Fot. 1 Statek typu SP-150 „Joanna”

Źródło: Fotografia własna

Długość – 30,20 m
Szerokość – 6,07 m
Zanurzenie – 0,80 m
Wysokość ponad lustro wody (Airdraft) – 4,30 m
Moc maszyn – 150 KM
Dopuszczalna liczba pasażerów: ok. 200 osób.

2.2.2 Żegluga turystyczna zbiorowa – wielogodzinna

Żegluga turystyczna wielogodzinna umożliwia organizowanie rejsów całonocnych. W związku z tym przeznaczone do jej uprawiania statki cechować musi wyposażenie w odpowiednie zaplecze gastronomiczne, a także odpowiednio wysoki standard kabin pasażerskich. W szczególności statki przeznaczone do uprawiania tego typu żeglugi powinny zapewnić standard umożliwiający organizowania różnego rodzaju imprez, w tym np. konferencji.

Przykładem statku odpowiadającego wymogom żeglugi wielogodzinnej są jednostki typu Meklemburg, skonstruowane w byłej NRD. Statki te cechują się pełnym zapleczem gastronomicznym i dużymi, otwartymi przestrzeniami pasażerskimi pozwalającymi na prostą aranżację wnętrza. Co istotne, jednostki te dysponują również klimatyzacją oraz instalacją elektryczną 220 V.



Fot. 2 Statek „Mecklenburg”
Źródło: Fotografia własna

Długość – 52,59 m
Szerokość – 8,08 m
Zanurzenie – 1,2 m
Wysokość ponad lustro wody (Airdraft) – 3,87 m
Moc maszyn – 550 KM
Dopuszczalna liczba pasażerów – 440 osób.

2.2.3 Żegluga turystyczna zbiorowa – hotelowa

Ten typ żeglugi polega na uprawianiu wielodniowych rejsów na odpowiednio wyposażonym statku turystycznym. Statek taki powinien dysponować odpowiednim zapleczem hotelowym, gwarantującym wysoki standard pobytu, i obejmującym kabiny pasażerskie oraz zaplecze gastronomiczne o wysokim standardzie.

Przykładem takich statków są jednostki typu Frederic Chopin. Są to statki-hotele o bardzo wysokim standardzie, odpowiadającym hotelom 5-cio gwiazdkowym, przeznaczone do odbywania długich rejsów turystycznych. Ich konstrukcja dostosowana jest specjalnie do parametrów dróg wodnych o trudnych warunkach nawigacyjnych, takich jak Odra swobodnie płynąca, czy Wisła. Dotychczas wybudowano trzy statki tego typu.



Fot. 3 Statek typu Frederic Chopin
Źródło: Materiały promocyjne stoczni SET-Werften

2.2.4 Porty dla żeglugi turystycznej zbiorowej

W niniejszej koncepcji zaproponowano przyjęcie dwóch typów portów/przystani dla żeglugi turystycznej zbiorowej, zapewniających łącznie odpowiedni standard obsługi pasażerów i statków żeglugi turystycznej zbiorowej. Z uwagi na wielkość, położenie na drodze wodnej infrastrukturę obsługi turystycznego ruchu wodnego podzielić należy na:

1. Porty pasażerskie

- Możliwość cumowania statków pasażerskich na dłuższe postoje
- Dobry dojazd drogowy zapewniający możliwość dojazdu autobusów
- Położenie w pobliżu przystanków komunikacji publicznej
- Informacja turystyczna przynajmniej w postaci tablic
- Możliwość zimowania, małych i średnich remontów w miejscu postoju bądź w jego pobliżu
- Przyłącza elektryczne i wody pitnej
- Możliwość odbioru ścieków w miejscu postoju bądź w jego pobliżu
- Możliwość tankowania paliwa w miejscu postoju bądź w jego pobliżu
- Możliwość odbioru olejów przepracowanych i wód zaolejonych w miejscu postoju bądź w jego pobliżu
- Możliwość dostarczenia prowiantu, materiałów konferencyjnych, reklamowych itp.
- Możliwość zdania i pobrania pościeli i innych materiałów dla działu hotelowego statku

2. Przystanie pasażerskie

- Możliwość cumowania statków pasażerskich na krótkie postoje (do 1 doby w przypadku statków hotelowych)
- Dobry dojazd drogowy zapewniający możliwość dojazdu autobusów
- Położenie w pobliżu przystanków komunikacji publicznej
- Informacja turystyczna przynajmniej w postaci tablic
- Możliwość dostarczenia prowiantu, materiałów konferencyjnych, reklamowych itp.

Proponowane lokalizacje portów i przystani pasażerskich zawiera poniższa tabela

1	KOSTRZYN – istniejąca przystań żeglugi pasażerskiej do modernizacji i budowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - remont i przebudowę nabrzeża, - budowę instalacji oświetlenia, zasilane w energię i wodę jednostek pływających, - budowę obiektów małej architektury, - budowę zaplecza socjalnego (WC, natryski, pralnia), - roboty czerpalne.	1,780 (Warta)
2	ŚWIERKOCIN – projektowana przystań żeglugi pasażerskiej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę pomostów pływających dla małych jednostek, - budowę drogi dojazdowej i parkingu, - budowę zaplecza socjalnego, - budowę wyposażenia instalacyjnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury.	22,050 (Warta)
3	GORZÓW WLKP. – istniejący bulwar miejski do dalszej rozbudowy i możliwości obsługi statków. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę pomostów kajakowych i modernizację pochylni (slipu) do ich transportu, a także elementy małej architektury.	57,340 (Warta)
4	SANTOK – istniejąca przystań żeglugi pasażerskiej do modernizacji i budowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nabrzeża pasażerskiego wraz z kompletnym wyposażeniem.	68,200 (Warta)
5	DREZDENKO – projektowane nabrzeże pasażerskie wraz z zapleczem i zagospodarowaniem parku nadzeczynego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę zaplecza pasażerskiego wraz z zapleczem, - budowę drogi dojazdowej z parkingiem dla samochodów osobowych.	188,150 (Noteć)
6	WIELEŃ – projektowana przystań żeglugi pasażerskiej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża pasażerskiego z bulwarem, - budowę parkingów dla samochodów osobowych, - budowę i instalację obiektów małej architektury.	162,200 (Noteć)
7	CZARNKÓW – projektowane nabrzeże pasażerskie wraz z zapleczem. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża pasażerskiego wraz z bulwarem, - budowę parkingów dla samochodów osobowych i autobusów, - budowę obiektów małej architektury.	131,980 (Noteć)



8	UJŚCIE - projektowany turystyczny port bazowy z przystanią dla statków pasażerskich i plażą. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek sportowo-turystycznych o długości 15m, systemem pomostów pływających, - budowę umocnień brzegu, - budowę slipu – pochylni, - budowę obrotnicy o średnicy ca 75m, - dobudowę nabrzeża dalbowego dla statków pasażerskich i barek, - budowę plaży na zakończeniu starorzecza, - roboty czerpalne.	105,800 (Noteć)
9	BYDGOSZCZ - projektowana przystań statku pasażerskiego w obrębie Rybiego Rynku. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nabrzeża dla statków pasażerskich oraz dla krótkotrwałego postoju małych jednostek turystycznych.	11,050 (Brda)
10	BYDGOSZCZ - projektowany przystanek tramwaju wodnego „Łuczniczka”.	9,750 (Brda)
11	BYDGOSZCZ - projektowany przystanek tramwaju wodnego „Młyny”.	9,48 (Brda)
12	BYDGOSZCZ - projektowany przystanek tramwaju wodnego „Parkowy”.	8,80 (Brda)
13	BYDGOSZCZ - projektowany przystanek tramwaju wodnego „Most”.	7,65 (Brda)
14	CHEŁMNO - projektowana przystań żeglugi pasażerskiej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę stanowiska dla statków turystycznych, w tym dla jednego o długości 80m, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych o długości do 15m, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingów dla autobusów i samochodów osobowych, - budowę i montaż urządzeń małej architektury.	807,500 (Wisła)
15	ŚWIECIE - projektowana przystań żeglugi pasażerskiej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - zakres jak dla obiektu 22KP - budowę basenu wraz z obrotnicą - dostosowanie Wdy do parametrów II klasy na odcinku Wisła – most drogowy na Wdzie.	813,15 (Wisła)
16	GRUDZIĄDZ - projektowane stanowisko dla statków pasażerskich wraz z reprezentacyjnym bulwarem na Błoniach. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę istniejącego nabrzeża dla stanowisk dla statków o długości 85 i 55m. - budowę nabrzeża dla jednostek o długości do 15m, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza socjalno – sanitarnego, - budowę parkingów, - budowę instalacyjną obiektów małej architektury.	834,05 (Wisła)
17	NOWE - projektowana przystań żeglugi pasażerskiej oraz miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - jak na obiekcie 25KP, - budowę jednego stanowiska dla statku długości 55m.	853,20 (Wisła)
18	TORUŃ – ujście Drwęcy - Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego w ujściowym odcinku rzeki Drwęcy poniżej mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 654. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	728,40 (Wisła ujście Drwęcy)
19	TORUŃ - Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego na terenie dawnego młyna Trzeposz. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	731,80 (Wisła)



20	TORUŃ - budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego na Błoniach Nadwiślańskich (początek Małej Wiselki). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) - z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	732,90 (Wisła)
21	TORUŃ - budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego przy klubie wioślarskim „Budowlani”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) - z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	734,45 (Wisła)
22	TORUŃ - budowa przystanku tramwaju wodnego nieopodal dworca kolejowego Toruń Miasto. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę przystanku tramwaju wodnego w oparciu o pomost pływający kotwiony do dębów stalowych - przebudowę umocnienia skarpy brzegowej - budowę nawierzchni ciągów pieszych i pieszo jezdnych - budowę oświetlenia zewnętrznego i odwodnienia terenu	733,95 (Wisła)
23	TORUŃ - kompleksowa rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego wraz z utworzeniem stanowisk postojowych dla jednostek turystycznych różnego typu, wraz z możliwością lokalizacji stacji paliw. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę stanowisk postojowych dla statków pasażerskich o dł. do 50 m - budowę pomostów do obsługi niewielkich jednostek turystycznych - budowę stacji paliw na zachodnim krańcu bulwaru obsługującej również ruch samochodowy - przebudowę umocnienia skarpy brzegowej - budowę nawierzchni ciągów pieszych i pieszo jezdnych - budowę oświetlenia zewnętrznego i odwodnienia terenu - budowę obiektów małej architektury	733,80 – 735,20 (Wisła)
24	TORUŃ - Budowa stanowiska postojowego dla statku pasażerskiego typu hotelowego (do 115 m dł. i 12 m szer.). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę dąbrowego stanowiska postojowego dla statków pasażerskich o dł. do 115 m - przebudowę umocnienia skarpy brzegowej - budowę nawierzchni ciągów pieszych i pieszo jezdnych - budowę oświetlenia zewnętrznego i odwodnienia terenu - budowę obiektów małej architektury.	735,35 (Wisła)
25	TORUŃ - Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego w bocznej zatoczce Wisły na Bydgoskim Przedmieściu. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) - z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury	737,45 (Wisła)
26	TORUŃ - Budowa turystycznego portu bazowego w Porcie Drzewnym wraz z przystankiem tramwaju wodnego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15m - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno socjalnego oraz techniczno – remontowego - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego - budowę i montaż obiektów małej architektury - roboty czerpalne	744,85 (Wisła)



27	KORZENIEWO - projektowana duża przystań turystyczna, stanowisko dla statku pasażerskiego i przeładownia publiczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację i utrzymanie przeprawy promowej, - budowę przystani żeglarskiej w basenie portowym, - budowę przeładowni, - rekonstrukcję historycznego wodowskazu mechanicznego, - zniesienie statusu terenu zamkniętego.	867,90 (Wisła)
28	KORZENIEWO - projektowana duża przystań turystyczna, stanowisko dla statku pasażerskiego i przeładownia publiczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację i utrzymanie przeprawy promowej, - budowę przystani żeglarskiej w basenie portowym, - budowę przeładowni, - rekonstrukcję historycznego wodowskazu mechanicznego, - zniesienie statusu terenu zamkniętego.	867,90 (Wisła)
29	BIAŁA GÓRA - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne w awanportach, - budowę i modernizację kierownic, - modernizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę przystani żeglarskiej, - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych w awanportach dolnym i górnym.	886,00 (Wisła)
30	TCZEW - istniejące i projektowane do rozbudowy nabrzeże pasażerskie. W ramach przedsięwzięcia projektuje się dokończenie realizacji bulwaru.	908,57 (Wisła)
31	ŚLUZA GDANSKA GŁOWA - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne w awanportach, - budowę i modernizację kierownic, - modernizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę przystani żeglarskiej, - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych w awanportach dolnym i górnym.	0,200 (Szkarpa)
32	MALBORK – projektowane stanowisko dla statku pasażerskiego oraz niewielkich jednostek turystycznych. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nabrzeża pasażerskiego z pełną infrastrukturą. Obiekt ma być przystosowany do cumowania statków o długości do 55m.	19,20 (Nogat)
33	KĄTY RYBACKIE – projektowana duża przystań turystyczna wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację parku jachtowego i istniejącego nabrzeża.	Zalew Wiślany
34	KRYNICA MORSKA – projektowany turystyczny port bazowy wraz ze stanowiskiem dla statków pasażerskich i promu samochodowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację parku jachtowego i istniejącego nabrzeża.	Zalew Wiślany

2.3 Żegluga turystyczna indywidualna

Żeglugę turystyczną indywidualną określić można jako żeglugę uprawianą przez amatorów, samodzielnie sterujących jednostkami, którymi się poruszają. Zasadniczo wyróżnić można trzy rodzaje żeglugi turystycznej:

- jachting, uprawiany jednostkami żaglowymi, i w związku z tym w zasadzie niemożliwy do uprawiania na rzekach – rzeki stanowią jednak istotne szlaki, którymi jachty dotrzeć mogą do jezior i morza,
- jachting motorowy, uprawiany odpowiednio przystosowanymi jednostkami z odpowiednim napędem mechanicznym i zapleczem bytowym; jednostki te często nazywane są hausbootami,
- wycieczki kajakowe.

2.3.1 Porty i przystanie dla żeglugi turystycznej

Biorąc pod uwagę zróżnicowanie w zakresie znaczenia i potencjału turystycznego, a także istniejącej infrastruktury oraz ograniczeń w możliwości rozbudowy, należy przyjąć podział na:

- **Porty turystyczne bazowe** – obiekty najwyższej rangą, z pełnym zakresem obsługi i usług towarzyszących (realizowanych przez podmioty prywatne), z przewidywanym znacznym zakresem



inwestycji. Z portów tych korzystać będą zarówno jednostki rezydenckie (użytkownicy indywidualni, firmy czarterujące jachty), jak również oferować będą postój gościnny dla jednostek spoza obszaru projektu. Do portów tych zaliczyć należy: **Kostrzyn nad Odrą, Gorzów Wlkp., Santok, Czarnków, Ujście, Nakło nad Notecią, Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz, Korzeniewo, Tczew, Malbork Elbląg, Krynica Morska, Frombork, Kąty Rybackie, Narodowe Centrum Żeglarstwa (Gdańsk – Górki Zachodnie)**. Porty te posiadać będą stałą (całoroczną) obsługę, także w okresie zimowym w zakresie slipowania, hangarowania i remontów jachtów. W lokalizacjach tych możliwe jest zaopatrywanie jednostek w paliwo, wodę pitną, odbiór ścieków i zaopatrzenie w energię elektryczną.

- **Przystanie turystyczne** – obiekty oferujące ograniczony zakres usług towarzyszących, jedna pełen zakres usług socjalnych (WC, natryski, pralnia, kuchnia turystyczna), a także zaopatrzenie w wodę i energię elektryczną. Z portów tych korzystać będą głównie użytkownicy indywidualni, zarówno rezydenci (w ilości nie większej niż 50% miejsc postojowych), jak i obsługujące zawinięcia gościnne. Część lokalizacji posiadać będzie możliwość obsługi statków pasażerskich. Przewiduje się zaplecze zimowiskowe w ograniczonym zakresie (głównie postój na placach). Do przystani turystycznych zaliczyć należy: **Świerkocin, Krzyż Wlkp., Wieleń, Białośliwie, Solec Kujawski, Chełmno, Świecie, Biała Góra, Gniew, Wiślinka, Nową Pasłękę, Tolkmicko, Sztutowo, Gdańsk Świbno, Gdańsk Sobieszewo**.
- **Pomosty cumownicze z zapleczem** – obiekty bezobsługowe wyposażone w sezonowe (demontowane) zaplecza socjalno – sanitarne. Lokalizacja głównie na terenach gmin obecnie nie dysponujących żadną infrastrukturą hydrotechniczną dla obsługi turystyki wodnej. Inwestycje z tej grupy posiadają zakres ograniczony do niezbędnego minimum. Przeznaczone są jedynie dla obsługi niewielkich jednostek turystycznych żeglugi indywidualnej. Realizacja inwestycji tej grupy poprawia znacząco dostępność do szeregu atrakcji turystycznych, dopełniając w istotny sposób sieć portów i przystani MDW E 70.
- **Pomosty cumownicze bez zaplecza** – lokalizowane w miejscach przeszkód nawigacyjnych na drogach wodnych – śluzach i mostach zwodzonych, jako miejsca oczekiwania na śluzowanie bądź zwodzenie. W tego typu inwestycjach nie przewiduje się budowy zapleczy sanitarnych i socjalnych, jedynie same pomosty i stanowiska postojowe. Realizacja tych inwestycji jest konieczna z uwagi na sprawne poruszanie się jednostek turystycznych po drogach wodnych w obszarze MDW E 70.
- **Rozbudowa zaplecza szlaków kajakowych** – drobnoskalowe inwestycje w podstawową infrastrukturę turystyczną szlaków kajakowych, takie jak: pola namiotowe, wiaty, ławostoły, kontenerowe WC i natryski, tablice informacyjne, śmietniki, ławki, ogrodzenia itp. Dotyczy to szlaków: **Motławy, Wierzycy, Liwy, Tugi** (powyżej Nowego Dworu Gdańskiego), **Pasłęki**. Inwestycje te mają charakter uzupełniający i poszerzający gamę produktów i atrakcji turystycznych obszaru MDW E 70.
- **Rozbudowa układu komunikacyjnego** – polega głównie na budowie ciągów pieszo – rowerowych, pieszojezdnych i zapleczy parkingowych. Inwestycje te mają charakter uzupełniający, poprawiają dostęp do poszczególnych elementów sieci, poszerzają gamę produktów i atrakcji turystycznych obszaru oddziaływania turystycznego MDW E 70.

2.3.2 Określenie standardów dla poszczególnych rodzajów portów i przystani turystycznych

Dla poszczególnych rodzajów portów i przystani turystycznych przyjęto wymagania dotyczące standardów, które muszą one spełniać. Standardy te przedstawiono w poniższej tabeli.

	Port turystyczny bazowy	Przystań turystyczna	Pomosty cumownicze z zapleczem	Pomosty cumownicze bez zaplecza
Dostęp od strony wody				
minimalna liczba miejsc postojowych dla jachtów motorowych	50	20	5	5
minimalna liczba miejsc postojowych dla łodzi i kajaków	50	20	5	5
Wyposażenie miejsc postojowych w infrastrukturę				
możliwość wodowania jachtów motorowych	+	-	-	-
żuraw do stawiania masztów	+/-	+/-	-	-
możliwość slipowania łodzi	+	+	+/-	+/-
przyłącza elektryczne	+	+	+/-	-
przyłącza wody pitnej	+	+	+/-	-
możliwość odbioru ścieków	+	+	-	-



możliwość tankowania paliwa	+	-	-	-
Zaplecze remontowo/składowe				
plac do zimowania/składowania jachtów	+	+/-	-	-
hala do zimowania/składowania jachtów	+/-	-	-	-
możliwość remontów jednostek	+	-	-	-
możliwość wykonywania drobnych (bieżących) napraw	+	+	-	-
Zaplecze administracyjne				
bosmanat	+	+	-	-
automat do poboru opłat portowych	+	+	+	+/-
Zaplecze socjalno/bytowe				
miejsca noclegowe	+	+/-	+/-	-
restauracja/tawerna	+	+/-	-	-
sklep żeglarski	+	+/-	-	-
sala klubowa	+	+/-	-	-
ogólnodostępna kuchnia	+	+/-	-	-
toalety	+	+	+/-	-
łazienki	+	+	+/-	-
pole namiotowe	+	+	+	+/-
miejsce na ognisko/grill	+	+	+	+/-
Zaplecze turystyczne				
informacja turystyczna	+	+/-	-	-
tablice informacyjne	+	+	+	+
wypożyczalnia rowerów	+	+/-	+/-	+/-
Dostęp do portu				
miejsca parkingowe dla autobusów	+	+	-	-
miejsca parkingowe dla s. osobowych	+	+	+	+
stojaki dla rowerów	+	+	+	+/-
dojazd drogowy	+	+	+	+/-

Opisywanie jednolitych cech architektonicznych zabudowy kubaturowej, małej architektury i wyposażenia portów mija się z celem z uwagi na znaczne zróżnicowanie cech architektury regionalnej na całym polskim odcinku MDW E 70, a także na dotychczasowe doświadczenia przy projektach sieci przystani turystycznych (np. w koncepcji programowo – przestrzennej „Pętli Żuławskiej”), gdzie na dalszych etapach prac projektowych każda z lokalizacji była odrębnie rozwiązywana przez różnych projektantów i pod różnymi, szczegółowymi wytycznymi inwestorów (JST) i przyszłych użytkowników, a także dla obiektów i terenów wpisanych do rejestru zabytków – przy nadzorze wojewódzkich urzędów ochrony zabytków bardzo wnikliwe analizujących poszczególne projekty i wydających właściwe decyzje administracyjne.

Wszystkie proponowane w koncepcji zadania lub ich części zlokalizowane na terenach zalewowych pozbawione są stałej zabudowy kubaturowej. Dopuszcza się funkcjonowanie jedynie zaplecza sezonowego w formie demontowanych kontenerów sanitarno – socjalnych. W bardzo wielu przypadkach, szczególnie w przypadku pomostów dla małych jednostek turystycznych projektowane zaplecze ogranicza się do urządzeń małej architektury, drogi dojazdowej czy zasilania w energię elektryczną. Każda inwestycja realizowana na terenach zalewowych wymagać będzie uzyskania zgody na odstępstwo od zakazu zabudowy na terenach zalewowych. Ponadto przyjęte rozwiązania techniczne odporne muszą być na wahania poziomu wody i spływ lodów. Pomosty pływające nie są tu jedynymi możliwymi rozwiązaniami. Alternatywnie w zależności od warunków miejscowych można rozpatrywać: nabrzeża skarpowe z zabudową ukształtowaną schodkowo, stanowiska dalbowe z ruchomymi pomostami dościowymi, nabrzeża wysokie wyposażone w równoległe biegi schodowe ze spocznikami umożliwiające dostęp do jednostek pływających w zależności od stanu wody oraz szereg rozwiązań hybrydowych. Wszystko zależy o szczegółowych uwarunkowań miejscowych, wymogów inwestora, instytucji uzgadniających i zatwierdzających wszystkie fazy dokumentacji projektowej.

2.4 Określenie lokalizacji portów i przystani turystycznych

Poniższe tabele zawierają określenie możliwych lokalizacji infrastruktury punktowej żeglugi turystycznej (portów i przystani turystycznych).

Dokładną lokalizację nabrzeży, pomostów cumowniczych, przystanków tramwaju wodnego należy na etapie przed opracowaniem projektów budowlanych poprzedzić opracowaniem analizy nawigacyjnej zatwierdzonej przez właściwe RZGW i Urząd Żeglugi Śródlądowej. Praktyka ta powinna być stosowana dla wszystkich zadań objętych niniejszą koncepcją.

Analiza rozwiązań alternatywnych będzie być musiała przeprowadzona na dalszych etapach prac przedprojektowych, w szczególności na etapie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zwłaszcza dla zadań zlokalizowanych w obszarach Natura 2000. Prezentowany we wszystkich częściach opracowania zbiór zadań inwestycyjnych stanowi wg autorów docelową wizję zagospodarowania i funkcjonowania polskiego odcinka MDW



E 70, zarówno w sektorze przewozów towarowych, ruchu turystycznego, jak i zrównoważonego i racjonalnego zagospodarowania obszarów nadrzecznych w miastach i wsiach. Na dzień dzisiejszy trudno przewidzieć kolejność działań związanych z realizacją wskazanych zadań. Toteż wspomniany zbiór stanowić będzie podstawę do określania i wyboru najwłaściwszych wariantów lokalizacji infrastruktury dróg wodnych.

2.4.1 Województwo Lubuskie

1	KOSTRZYN – projektowany turystyczny port bazowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu, - budowę ślipu, - budowę miejsc postojowych dla jednostek do 15 m, - rozbudowę zaplecza kubaturowego, - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego, - budowę obiektów małej architektury, - roboty czerpalne.	2,450 (Warta)
2	KOSTRZYN – projektowana duża przystań turystyczna (wariantowo). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości do 15m, systemem pomostów pływających, - budowę umocnień brzegu, - budowę zaplecza socjalnego, - roboty czerpalne.	2,450 (Warta)
3	KOSTRZYN – projektowane stanowisko postojowe dla niewielkich jednostek turystycznych. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	3,320 (Warta)
4	KOSTRZYN – projektowana duża przystań turystyczna (wariantowo). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości do 15m, systemem pomostów pływających, - budowę umocnień brzegu, - budowę zaplecza socjalnego, - roboty czerpalne.	2,350 (Warta)
5	KŁOPOTÓW – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	19,00 (Warta)
6	OKSZA – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	22,100 (Warta)
7	ŚWIERKOCIN – projektowana przystań żeglugi pasażerskiej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę pomostów pływających dla małych jednostek, - budowę drogi dojazdowej i parkingu, - budowę zaplecza socjalnego, - budowę wyposażenia instalacyjnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury.	22,050 (Warta)
8	STUDZIONKA – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	31,000 (Warta)
9	GORZÓW WLKP.-Centrum – projektowany turystyczny port bazowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu, - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15m, - budowę ślipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno-socjalnego oraz techniczno-remontowego, - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury, - roboty czerpalne.	54,700 (Warta)
10	GORZÓW WLKP. – istniejący bulwar miejski do dalszej rozbudowy i możliwości obsługi statków. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę pomostów kajakowych i modernizację pochylni (slipu) do ich transportu, a także elementy małej architektury.	57,340 (Warta)



11	GORZÓW WLKP. - istniejąca zdekapitalizowana baza wioślarska AWF do rewitalizacji i rozbudowy zaplecza. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie modernizację, budowę i przebudowę istniejących urządzeń, obiektów małej architektury, obiektów kubaturowych, instalacji, w celu nadania obiektowi charakteru reprezentacyjnego.	57,340 (Warta)
12	GORZÓW WLKP.-Centrum - projektowany turystyczny port bazowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu, - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15m, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno-socjalnego oraz techniczno-remontowego, - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury, - roboty czerpalne.	57,340 (Warta)
13	GORZÓW WLKP. - Centrum – projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu, - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15m, - budowę zaplecza sanitarno-socjalnego i hangarów wraz z warsztatem, - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury, - roboty czerpalne.	54,700 (Warta)
14	CZECHÓW - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	60,500 (Warta)
15	JANCZEWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury	63,800 (Warta)
16	SANTOK - projektowany basen dla małych jednostek turystycznych wraz z zapleczem. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę basenu dla małych jednostek turystycznych, - budowę umocnień brzegu, - budowę slipu – pochylni, - rozbudowę zaplecza kubaturowego, - budowę wyposażenia instalacyjnego, - budowę obiektów małej architektury, - roboty czerpalne.	68,200 (Warta) 225,500 (Noteć)
16	LIPKI MAŁE - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	214,000 (Noteć)
17	GOSZCZANOWIEC - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	207,230 (Noteć)
19	TRZEBICZ - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	197,600 (Noteć)
20	DREZDENKO – projektowany bulwar – promenada. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę zaplecza socjalnego, - budowę układu komunikacyjnego.	188,450 (Noteć)
21	DREZDENKO – projektowana duża przystań turystyczna z zapleczem rekreacyjnym (plaża). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu, - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15m, - budowę zaplecza sanitarno-socjalnego i hangarów wraz z warsztatem, - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury, - roboty czerpalne.	187,600 (Noteć)
22	GRUDZIENIEC - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	185,550 (Noteć)



23	STARE BIELICE - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	182,600 (Noteć)
24	KOSIN - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	183,70 (Noteć)

2.4.2 Województwo Wielkopolskie

25	NOWE BIELICE – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę przystani kajakowej, - urządzenie pola namiotowego, - budowę drogi dojazdowej.	177,200 (Noteć)
26	KRZYŻ WLKP. – ŚLUZA NR 22 - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	176,200 (Noteć)
27	DRAWSKO - projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek sportowo-turystycznych o dług. do 15m, systemem pomostów pływających, - budowę umocnień brzegu, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - roboty czerpalne, - budowę obrotnicy o średnicy ok. 75m, - budowę nabrzeża dalbowego dla statków pasażerskich i barek, - budowę obiektów małej architektury.	174,050 (Noteć)
28	DRAWSKO-ŚLUZA NR 21 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	170,970 (Noteć)
29	WIELEŃ-ŚLUZA NR 20 - projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	161,800 (Noteć)
30	WIELEŃ-ŚLUZA NR 20 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	161,500 (Noteć)



31	WRZESZCZYNA-ŚLUZA NR 19 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	155,530 (Noteć)
32	ROSKO-ŚLUZA NR 18 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	148,840 (Noteć)
33	MIKOŁAJEWO-ŚLUZA NR 17 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	143,140 (Noteć)
34	CISZKOWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	141,240 (Warta)
35	PIANÓWKA-ŚLUZA NR 16 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	136,210 (Noteć)
36	CZARNKÓW - projektowana plaża przy istniejącym kompleksie sportowo – rekreacyjnym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę kąpieliska w sztucznie wybudowanym basenie, - urządzenie plaży.	133,500 (Noteć)
37	CZARNKÓW - projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek sportowo-turystycznych o długości do 15m, - budowę (przebudowę) umocnień nabrzeża, - budowę ślipu – pochylni, - rozbudowę zaplecza sanitarno-socjalnego, - budowę obiektów małej architektury, - roboty czerpalne.	131,450 (Noteć)



38	CZARNKÓW - projektowany basen dla małych jednostek turystycznych. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	131,980 (Noteć)
39	LIPICA-ŚLUZA NR 15 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	128,330 (Noteć)
40	ROMANOWO-ŚLUZA NR 14 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	122,660 (Noteć)
41	WALKOWICE-ŚLUZA NR 13 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	117,730 (Noteć)
42	NOWE-ŚLUZA NR 12 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	111,860 (Noteć)
43	UJŚCIE - projektowany turystyczny port bazowy z przystanią dla statków pasażerskich i plażą. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek sportowo-turystycznych o długości 15m, systemem pomostów pływających, - budowę umocnień brzegu, - budowę ślipu – pochylni, - budowę obrotnicy o średnicy ca 75m, - dobudowę nabrzeża dalbowego dla statków pasażerskich i barek, - budowę plaży na zakończeniu starorzecza, - roboty czerpalne.	105,800 (Noteć)
44	UJŚCIE – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nabrzeża dla małych jednostek turystycznych.	



45	MILCZ - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystani dla kajaków i małych jednostek turystycznych, pole namiotowe, budowę obiektów małej architektury.	94,800 (Noteć)
46	BRZOSTOWICE - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystani dla kajaków i małych jednostek turystycznych, pole namiotowe, budowę obiektów małej architektury.	82,950 (Noteć)
47	BIAŁOSLIWIE - projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych systemem pomostów pływających, - budowę umocnień brzegu, - budowę ślipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę plaży na zakończeniu starorzecza, - roboty czerpalne, - budowę obiektów małej architektury.	76,090 (Noteć)
48	KROSTKOWO-SŁUZA NR 11 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	68,200 (Noteć)
49	MOST W ŻUŁAWCE/k. Osieka - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystani dla kajaków i małych jednostek turystycznych oraz urządzenie pola namiotowego.	62,100 (Noteć)

**2.4.3 Województwo Kujawsko-Pomorskie**

50	GROMADNO- ŚLUZA NR 10- projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	53,400 (Noteć)
51	NAKŁO ZACHODNIE- ŚLUZA NR 9 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	42,700 (Noteć)
52	NAKŁO n. NOTECIA - istniejąca przystań Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej do modernizacji i rozbudowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę placu zabaw przy ul. Hallera, - budowa ciągu spacerowego (bulwaru) łączącego dwa skrajne punkty zespołu rekreacyjnego, - budowę przystani kajakowej w starym basenie portowym, - budowę przystani wodnej z zapleczem, - rewitalizację kąpieliska na terenie „Łazienek”.	39,900 (Noteć)
53	NAKŁO n. NOTECIA - projektowana duża przystań turystyczna z zapleczem rekreacyjnym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych systemem pomostów pływających, - budowę umocnień brzegu, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę plaży na zakończeniu starorzecza, - roboty czerpalne, - budowę obiektów małej architektury.	39,900 (Noteć)
54	NAKŁO WSCHODNIE-ŚLUZA NR 8 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	38,900 (Kanał Bydgoski)
55	JÓZEFINKI-ŚLUZA NR 7 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	37,900 (Kanał Bydgoski)



56	GORZEN - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	31,500 (Kanał Bydgoski)
57	BYDGOSZCZ-OSOWA GÓRA-ŚLUZA NR 6 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	20,970 (Kanał Bydgoski)
58	BYDGOSZCZ - PRĄDY-ŚLUZA NR 5 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - mechanizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	20,000 (Kanał Bydgoski)
59	BYDGOSZCZ - CZYŻKÓWKO - ŚLUZA NR 4 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego oraz z istniejącą przystanią KS „Gwiazda”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	15,970 (Kanał Bydgoski)
60	BYDGOSZCZ - OKOLE-ŚLUZA NR 3 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	14,800 (Kanał Bydgoski)
61	BYDGOSZCZ- projektowana duża przystań turystyczna „Brda Centrum” wraz z przystankiem tramwaju wodnego „Brda Centrum”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych systemem pomostów pływających, - budowę przystanku tramwaju wodnego - budowę umocnień brzegu, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę plaży na zakończeniu starorzecza, - roboty czerpalne, - budowę obiektów małej architektury.	12,840 (Brda)
62	BYDGOSZCZ – przystanek tramwaju wodnego „Astoria”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystanku tramwaju wodnego „Astoria” wraz z zapleczem.	12,800 (Brda)



63	BYDGOSZCZ-ŚLUZA NR 2 (miejska) - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugaowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowa kierownic, - budowa dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowa umocnień brzegu, - mechanizacja napędów, - budowa oznakowania nawigacyjnego - w niektórych przypadkach budowa małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	12,400 (Brda)
64	BYDGOSZCZ –przystań pasażerska „Zawisza”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla niewielkich jednostek turystycznych, - budowę zaplecza socjalno – technicznego.	11,950 (Brda)
65	BYDGOSZCZ - nabrzeże dla statków pasażerskich w rejonie Rybiego Rynku” wraz z przystankiem tramwaju wodnego „Rybi Rynek”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie przystosowanie nabrzeża dla statków pasażerskich oraz dla krótkotrwałego postoju małych jednostek turystycznych.	11,050 (Brda)
66	BYDGOSZCZ – projektowany przystanek tramwaju wodnego oraz projektowana plaża w pobliżu hali sportowej „Łuczniczka”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystanku tramwaju wodnego wraz z zapleczem oraz pływającego basenu - plaży.	9,320 (Brda)
67	BYDGOSZCZ – Przystanek tramwaju wodnego „Młyny”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystanku tramwaju wodnego „Młyny” wraz z zapleczem.	9,480 (Brda)
68	BYDGOSZCZ – Przystanek tramwaju wodnego „Parkowy”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystanku tramwaju wodnego „Parkowy” wraz z zapleczem.	8,800 (Brda)
69	BYDGOSZCZ – Przystanek tramwaju wodnego „Most”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystanku tramwaju wodnego „Most” wraz z zapleczem.	7,650 (Brda)
70	BYDGOSZCZ - projektowana duża przystań turystyczna „Kartodrom”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek sportowo-turystycznych o długości do 15m, - remont i przebudowę istniejących nabrzeży, - budowę slipu – pochylni, - budowę i modernizację zaplecza sanitarno – socjalnego,	7,10 (Brda)
71	BYDGOSZCZ – bazowy port turystyczny „Żegluga”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek sportowo-turystycznych o długości do 15m, - remont i przebudowę istniejących nabrzeży, - budowę slipu – pochylni, - budowę i modernizację zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę hotelu, - roboty czerpalne, - lokalizację plaży od strony wyspy.	5,40 (Brda)
72	BYDGOSZCZ - linowy wyciąg nart wodnych na akwenu „Brdujście”. Projektowane przedsięwzięcie obejmie budowę linowego wyciągu nart wodnych o długości co najmniej 1050 m, z zachowaniem przynajmniej dwóch prostych odcinków międzypodporowych o dl. min, 311 m – wymóg Międzynarodowej Federacji Narciarstwa Wodnego dopuszczający obiekt do organizacji zawodów rangi międzynarodowej. Wyciąg wyposażony w posadowiony na akwenu Brdy budynek startowy mieszczący zaplecze techniczne, socjalne i wypożyczalnię niezbędnego sprzętu. Wyciąg posadowiony musi być w sposób niekolidujący z istniejącym torem kajakowym i podejściem do awanportu górnego śluzy Czersko Polskie.	1,60 (Brda)
73	CZERSKO POLSKIE-ŚLUZA NR1 - projektowana odbudowa zaplecza obsługi ruchu turystycznego wraz z budową dużej przystani turystycznej „Brdujście”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowa kierownic, - budowa dalb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowa umocnień brzegu, - mechanizacja napędów, - budowa oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowa małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	1,20 (Brda)



74	BYDGOSZCZ - strategiczna przystań turystyczna „Brdyujście”. Projektowane przedsięwzięcie obejmie: - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych w awanportach górnym i dolnym śluży Czersko Polskie wraz z zapleczem lądowym (sanitariaty, mała architektura, tablice informacyjne itp.) - budowę dużej przystani turystycznej „Brdyujście” w awanporcie dolnym i górnym nieczynnej śluży Brdyujście - budowę zaplecza obsługi ruchu turystycznego.	1,20 (Brda)
75	BYDGOSZCZ – przystań turystyczna „Ujście Brdy”. Projektowane przedsięwzięcie obejmie: - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych wraz z zapleczem lądowym (sanitariaty, mała architektura, tablice informacyjne itp.) - budowę zaplecza obsługi ruchu turystycznego.	772,600 (Wisła)
76	BYDGOSZCZ - FORDON - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza kubaturowego sanitarno – socjalnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury.	774,90 (Wisła)
77	OSTROMECKO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	776,550 (Wisła)
78	STRZELCE DOLNE- projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	776,400 (Wisła)
79	KOZIELEC - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza kubaturowego sanitarno – socjalnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury.	787,85 (Wisła)
80	TOPOLNO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza kubaturowego sanitarno – socjalnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury.	794,25 (Wisła)
81	BIENKÓWKA - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: -budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza kubaturowego sanitarno – socjalnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury.	797,00 (Wisła)
82	CHEŁMNO - projektowana przystań żeglugi pasażerskiej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę stanowiska dla statków turystycznych, w tym dla jednego o długości 80m, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych o długości do 15m, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingów dla autobusów i samochodów osobowych, - budowę i montaż urządzeń małej architektury.	807,500 (Wisła)
83	ŚWIECIE - projektowana przystań żeglugi pasażerskiej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę basenu wraz z obrotnicą - dostosowanie Wdy do parametrów II klasy na odcinku Wisła – most drogowy na Wdzie.	813,15 (Wisła)
84	STWOLNO WIELKIE - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingów, - budowę elementów małej architektury.	821,90 (Wisła)



85	DRAGACZ - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	836,200 (Wisła)
86	GRUDZIĄDZ - projektowana duża przystań turystyczna wraz z zapleczem rekreacyjnym na bazie istniejącego basenu portowego.	834,05 (Wisła)
87	WEŁCZ WIELKI - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	844,75 (Wisła)
88	NOWE - projektowana przystań żeglugi pasażerskiej oraz miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - jak na obiekcie 25KP, - budowę jednego stanowiska dla statku długości 55m.	853,20 (Wisła)
89	TORUŃ – ujście Drwęcy - Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego w ujściowym odcinku rzeki Drwęcy poniżej mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 654. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	728,40 (Wisła ujście Drwęcy)
90	TORUŃ - Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego na terenie dawnego młyna Trzeposz. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	731,80 (Wisła)
91	TORUŃ - budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego na Błoniach Nadwiślańskich (początek Małej Wisłki). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	732,90 (Wisła)
92	TORUŃ - budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego przy klubie wioślarskim „Budowlani”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	734,45 (Wisła)



93	TORUŃ - budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) na Małej Wisielce przy moście drogowym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	735,20 (Wisła)
94	TORUŃ - budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) u ujścia Małej Wisielki. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	735,80 (Wisła)
95	TORUŃ - kompleksowa rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego wraz z utworzeniem stanowisk postojowych dla jednostek turystycznych różnego typu, wraz z możliwością lokalizacji stacji paliw. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę stanowisk postojowych dla statków pasażerskich o dł. do 50 m - budowę pomostów do obsługi niewielkich jednostek turystycznych - budowę stacji paliw na zachodnim krańcu bulwaru obsługującej również ruch samochodowy - przebudowę umocnienia skarpy brzegowej - budowę nawierzchni ciągów pieszych i pieszo jezdnych - budowę oświetlenia zewnętrznego i odwodnienia terenu - budowę obiektów małej architektury	733,80 – 735,20 (Wisła)
96	TORUŃ - Budowa dużej przystani turystycznej w dawnym Basenie AZS. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15m - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno socjalnego - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego - budowę i montaż obiektów małej architektury - roboty czerpalne	735,75 (Wisła)
97	TORUŃ - Rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury zaplecza remontowo – stoczniowego w Porcie Zimowym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - remont i modernizację istniejących urządzeń pochylni i zaplecza stoczniowego - przebudowę umocnień brzegu - budowę zaplecza sanitarno socjalnego - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego - roboty czerpalne	736,25 (Wisła)
98	TORUŃ - Budowa turystycznego portu bazowego w Porcie Zimowym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15m - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno socjalnego oraz techniczno – remontowego - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego - budowę i montaż obiektów małej architektury - roboty czerpalne.	736,25 (Wisła)
99	TORUŃ - Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego w bocznej zatoczce Wisły na Bydgoskim Przedmieściu. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) z systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury	737,45 (Wisła)



100	TORUŃ - Budowa turystycznego portu bazowego w Porcie Drzewnym wraz z przystankiem tramwaju wodnego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu - budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15m - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno socjalnego oraz techniczno – remontowego - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego - budowę i montaż obiektów małej architektury - roboty czerpalne	744,85 (Wisła)
101	TORUŃ - Budowa toru wioślarskiego wraz z zapleczem w Porcie Drzewnym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu - budowę torów wyścigowo - treningowych - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno socjalnego oraz techniczno – remontowego - budowę i montaż obiektów małej architektury	744,85 (Wisła)
102	PRZYŁUBIE - Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) we wsi Przyłubie nieopodal drogi krajowej nr 10. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie; - budowę pomostów pływających dla małych jednostek - budowę drogi dojazdowej i parkingu - budowę i montaż obiektów małej architektury.	751,20 (Wisła)
103	SOLEC KUJAWSKI - budowa infrastruktury technicznej obszar lokalizacji przemysłu przyportowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie; - budowę pomostów pływających dla małych jednostek - budowę drogi dojazdowej i parkingu - budowę i montaż obiektów małej architektury.	761,60 (Wisła)
104	SOLEC KUJAWSKI - Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) nieopodal promu dolnolinowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	763,50 (Wisła)
105	CZARNOWO – Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) nieopodal promu dolnolinowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.	763,50 (Wisła)

2.4.4 Województwo Pomorskie

106	NEBROWO WIELKIE - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	852,650 (Wisła)
107	WIDLICE - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	862,900 (Wisła)



108	OPALENIE – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	863,750 (Wisła)
109	GNIEW – projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę przystani żeglarskiej w starorzeczcu rz. Wierzycy, - modernizację nabrzeża porośniętego w kierunku okazjonalnego przeładunku towarów, - utrzymanie i modernizację promu dolnolinowego.	876,90 (Wisła)
110	JANOWO – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi przy przeprawie promowej. Jak dla obiektu w Opaleniu, a ponadto modernizacja i utrzymanie promu dolnolinowego.	876,90 (Wisła)
111	BIŁA GÓRA – projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne w awanportach, - budowę i modernizację kierownic, - modernizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę przystani żeglarskiej, - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych w awanportach dolnym i górnym.	886,00 (Wisła)
112	BIŁA GÓRA – projektowana duża przystań turystyczna j.w.	886,00 (Wisła)
113	WLK. WALICHNOWY – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	887,450 (Wisła)
114	MAŁOWY WIELKIE – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	898,500 (Wisła)
115	GORZĘDZIEJ – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	901,700 (Wisła)
116	KNYBAWA (most) – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	903,00 (Wisła)
117	TCZEW – turystyczny port bazowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - system pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	908,57 (Wisła)



118	PALCZEWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - system pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury. - punkt widokowy.	925,470 (Wisła)
119	LESZKOWY - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych oraz nabrzeże (przeładownia publiczna). Jak dla obiektu IPO, plus remont istniejącego nabrzeża dla przeładunków okazjonalnych.	925,470 (Wisła)
120	OSTASZEWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - system pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury. - punkt widokowy.	925,350 (Wisła)
120	ŚLUZA GDANSKA GŁOWA - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne w awanportach, - budowę i modernizację kierownic, - modernizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę przystani żeglarskiej, - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych w awanportach dolnym i górnym.	0,200 (Szkarpawa)
121	BŁOTNIK - projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie wykonanie robót dla przywrócenie obiektowi funkcji użytkowej, w postaci przystani turystycznej.	Ślepa odnoga Martwej Wisły
122	ŚLUZA PRZEGALINA POŁUDNIOWA - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę mostu zwodzonego, - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych w awanportach śluzy, - roboty związane z przywróceniem stoczni remontowej do funkcji użytkowej.	0,550 (Martwa Wisła)
123	MIKOSZEWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury. - modernizację i utrzymanie promu.	938,70 (Wisła)
124	ŚWIBNO - projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie roboty remontowo- modernizacyjne, dla przywrócenia obiektowi pełnej zdolności (funkcji) użytkowej.	939,200 (Wisła)
125	WIŚLINKA - projektowany turystyczny port bazowy z możliwością rozbudowy zaplecza skutniczo – stoczniowego oraz innego rodzaju nieuciążliwego przemysłu przyporowego.	8,450 (Martwa Wisła)
126	SOBIESZEWO – projektowany most zwodzony przez Martwą Wisłę. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nowego mostu zwodzonego.	9,00 (Martwa Wisła)
127	WIŚLINKA – projektowana duża przystań turystyczna Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę od podstaw przystani żeglarskiej.	11,00 (Martwa Wisła)
128	SOBIESZEWO - projektowany turystyczny port bazowy oraz przystań żeglarska. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie remont istniejącej przystani w celu zwiększenia jej funkcji użytkowej.	8,45 (Martwa Wisła)
129	GÓRKI WSCHODNIE – projektowana przystań żeglarska. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystani żeglarskiej.	Wisła Śmiała
130	WIŚLINKA - istniejące substandardowe przystanie i miejsca postoju łodzi i jachtów przewidziane do restrukturyzacji i modernizacji.	10,200 (Martwa Wisła)
131	PIEKŁO - projektowana przystań kajakowa. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę typowej przystani kajakowej z elementami zagospodarowania obiektami małej architektury.	Stare koryto Nogatu



132	POGORZAŁA WIEŚ - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	8,50 (Nogat)
133	KRAŚNIEWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	15,70 (Nogat)
134	ŚLUZA SZONOWO - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	14,50 (Nogat)
135	KAMIONKA –pomost cumowniczy dla małych jednostek turystycznych. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury	20,20 (Nogat)
136	MALBORK - istniejąca przystań żeglarska – projektowana do rozbudowy i modernizacji. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie modernizację i remont istniejącej przystani.	17,650 (Nogat)
137	MALBORK – projektowane stanowisko dla statku pasażerskiego oraz niewielkich jednostek turystycznych. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nabrzeża pasażerskiego z pełną infrastrukturą. Obiekt ma być przystosowany do cumowania statków o długości do 55m.	19,20 (Nogat)
138	MALBORK - projektowany turystyczny port bazowy przy Parku Północnym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	20,10 (Nogat)
139	ŚLUZA RAKOWIEC - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne w awanportach, - budowę i modernizację kierownic, - modernizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę przystani żeglarskiej, - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych w awanportach dolnym i górnym.	23,950 (Nogat)
140	JANÓWKA - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	28,30 (Nogat)



141	ZĄBROWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	36,390 (Nogat)
142	ŚLUZA MICHAŁOWO - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne w awanportach, - budowę i modernizację kierownic, - modernizację napędów, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę przystani żeglarskiej, - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych w awanportach dolnym i górnym.	38,590 (Nogat)
143	WIERCINY - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	41,10 (Nogat)
144	JAZOWA - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	45,30 (Nogat)
145	ZUŁAWKI - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	2,20 (Szarpawa)
146	DREWNICA - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	2,850 (Szarpawa)
147	IZBISKA – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - budowę systemu pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	5,850 (Szarpawa)
148	RYBINA - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostów cumowniczych powyżej i poniżej mostu zwodzonego, - budowę nabrzeża pasażerskiego oraz nabrzeża do okazjonalnego przeładunku towarów.	14,450 (Szarpawa)



149	OSŁONKA - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	23,950 (Szkarpawa)
150	WISŁA KRÓLEWIECKA – Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie przebudowę koryta rzeki do parametrów II klasy.	Wisła Królewiecka
151	SZTUTOWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie modernizację przystani dla osiągnięcia pełnej zdolności użytkowej.	7,50 (Wisła Królewiecka)
152	KĄTY RYBACKIE – projektowana duża przystań turystyczna wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację parku jachtowego i istniejącego nabrzeża.	Zalew Wiślany
153	KRYNICA MORSKA – projektowany turystyczny port bazowy wraz ze stanowiskiem dla statków pasażerskich i promu samochodowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację parku jachtowego i istniejącego nabrzeża.	Zalew Wiślany
154	PIASKI – projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie roboty modernizacyjne, dla przywrócenia pełnej zdolności użytkowej istniejącemu obiektowi.	Zalew Wiślany

2.4.5 Województwo Warmińsko – Mazurskie

155	BIELNIK DRUGI - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	0,150 (Kanał Jagielloński)
156	NOWAKOWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	Rzeka Elbląg
157	NOWAKOWO - pomosty cumowniczo-zejściowe powyżej i poniżej mostu pontonowego. Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie; - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) systemem pomostów pływających - budowę elementów małej architektury.	Rzeka Elbląg
158	KAMIENICA ELBLĄSKA - przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, - wykonanie robót czepalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zatoka Elbląska



159	KAMIENICA ELBLĄSKA (Basen Północny) - przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, - wykonanie robót czepalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zatoka Elbląska
15	SUCHACZ NADBRZEŻE- przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, - wykonanie robót czepalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zatoka Elbląska
160	SUCHACZ - przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, - wykonanie robót czepalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zalew Wiślany
161	SUCHACZ - przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rozbudowa plaży. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu.	Zalew Wiślany
162	SUCHACZ - przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu cegielni w Suchaczu. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę umocnień brzegowych, - wykonanie robót czepalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zalew Wiślany
163	PEKLEWO - przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę umocnień brzegowych, - wykonanie robót czepalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zalew Wiślany
164	KADYNY - przystań turystyczna wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa falochronów, - roboty czepalne, - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu.	Zalew Wiślany



165	TOLKMICKO - przystań turystyczna wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa falochronów, - roboty czerpalne, - budowę przyczółka – rampy ro-ro wraz z dalbami cumowniczo - odbojowymi - budowę drogi dojazdowej i placu postojowego.	Zalew Wiślany
166	TOLKMICKO – przystań żeglarska. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa nabrzeży, - roboty czerpalne, - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu.	Zalew Wiślany
167	FROMBORK – turystyczny port bazowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa falochronu i nabrzeży, - roboty czerpalne, - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu.	Zalew Wiślany
168	NOWA PASŁĘKA - Rozbudowa infrastruktury turystycznej oraz rozbudowa i modernizacja portu rybackiego wraz z rewitalizacją mostu zwodzonego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), systemem pomostów pływających, - rewitalizację mostu zwodzonego - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego.	Zalew Wiślany

3. Bariery administracyjne i prawne w procesie rewitalizacji planowanego polskiego odcinka MDW E 70

Kompleksowa rewitalizacja planowanego polskiego odcinka MDW E 70 będzie przedsięwzięciem niezwykle złożonym i skomplikowanym. Przygotowanie procesu inwestycyjnego wymagać będzie uzyskania szeregu decyzji administracyjnych. Nadmienić trzeba, że realizacja wszystkich zamierzeń inwestycyjnych możliwa jest w obecnej rzeczywistości prawno – administracyjnej. Jednakże z uwagi na brak wcześniejszych doświadczeń w przygotowywaniu tego typu inwestycji, a dotyczy to zwłaszcza przebudowy koryt rzecznych na długości kilkuset kilometrów, liczyć się trzeba z okresem od 3 do 10 lat dla fazy przedprojektowej i projektowej. Skrócenie tego procesu możliwe będzie jedynie w przypadku ustanowienia stosownych regulacji na szczeblu rządowym, takich jak np. uchwalenie programu rozwoju dróg wodnych w Polsce, lub też powołanie interdyscyplinarnego zespołu przedstawicieli ministerstw: środowiska, infrastruktury, gospodarki, administracji, regionalnych zarządów gospodarki wodnej, armatorów żeglugi śródlądowej, organizacji ekologicznych. Zadaniem takiego zespołu byłoby wypracowanie kompromisowego stanowiska w kwestii przyszłości polskich dróg wodnych w aspekcie ich gospodarczego wykorzystania. Istotny wpływ na skrócenie i ułatwienie procedur przygotowania inwestycji miało by rozszerzenie zapisów ustawy z dnia 24 czerwca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych o śródlądowe drogi wodne rozumiane jako kluczowy element systemu ochrony przeciwpowodziowej, gdyż właściwe parametry szlaku żeglugowego np. IV klasy dla Wisły gwarantują większe przepływy w korycie, co ogranicza możliwości przekraczania stanów alarmowych. Podobnie w przypadku budowy kolejnych stopni wodnych, które mają duże możliwości akumulacji fali powodziowej. W okresie zimowym zaś ułatwiony byłby spływ kry lodowej oraz praca lodołamaczy w przypadku tworzenia się zatorów lodowych. Doświadczenia cyklicznie pojawiających się w dorzeczu Wisły katastrofalnych powodzi, wyrządzających straty sięgające kilkunastu miliardów złotych, skłaniają do jak najszybszego podjęcia działań związanych z opanowaniem reżimu hydrologicznego rzeki oraz właściwych kierunków zagospodarowania przestrzennego doliny dolnej Wisły.

Rozbudowa infrastruktury punktowej dróg wodnych, zarówno turystycznej, jak i przeładunkowo – logistycznej, powinna znaleźć swoje odzwierciedlenie w gminnych dokumentach planistycznych – studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Ma to szczególne znaczenie dla przewidzianej w niniejszej koncepcji funkcji portowo – logistyczno – przemysłowej. Wskazane tereny powinny posiadać zapisy pozwalające lokalizować tam funkcję przeładunkowo – składową, logistyczną, produkcyjną, w mniejszym stopniu zaś funkcje usługowe. Należy dążyć do maksymalnej elastyczności

zapisów planistycznych, tak aby nie powodować ograniczeń technologicznych związanych z korzystaniem z dróg wodnych. W planach i studiach należy podkreślać znaczenie dróg wodnych, określać ich docelową klasę, wprowadzać stosowne zapisy odnośnie parametrów planowanych mostów oraz innych obiektów ponad drogami wodnymi. Należy umieszczać zapisy dopuszczające we wskazanych miejscach zmiany linii brzegowej, budowę nabrzeży, ubezpieczeń brzegowych, wznoszenie budowli kierująco – osłonowych, usuwanie zieleni kolidującej, budowę obrotnic, czy też budowę nowych basenów portowych. Wszystkie ustalenia planistyczne muszą być bezwzględnie uzgadniane i opiniowane przez właściwe miejscowo RZGW, aby uniknąć takich błędów jak lokalizacja mostu zwodzonego w Drewnicy, czy też prześwit mostu drogowego w Kępkach.

Budowa infrastruktury turystycznej dróg wodnych możliwa jest na obszarach, na których brak jest miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego w przypadku realizacji inwestycji przez jednostki samorządu terytorialnego, lub ich jednostki organizacyjne, czy zakłady budżetowe.

Nieco odmiennie wygląda kwestia realizacji inwestycji przez inwestorów prywatnych. Tutaj konieczne będzie uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, co wiąże się z koniecznością opracowania analizy urbanistycznej na zasadzie tzw. dobrego sąsiedztwa. W przypadku lokalizacji sąsiadujących z istniejącymi terenami przystani, portów oraz innych struktur przestrzennych o funkcji turystyczno – rekreacyjnej nie powinno być problemu w przeprowadzeniu procedury przewidzianej w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Natomiast w przypadku lokalizacji w terenie otwartym, niezurbanizowanym, a w szczególności w rolniczej przestrzeni produkcyjnej, lokalizacja obiektów turystycznej infrastruktury dróg wodnych, nie będących inwestycjami celu publicznego będzie praktycznie niemożliwa. Toteż bardzo istotne jest, aby zainteresowane gminy możliwie szybko wszczęły procedury przystąpienia do opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, gdyż tylko w ten sposób są w stanie umożliwić prywatnym podmiotom przygotowanie procesów inwestycyjnych związanych z turystycznym zagospodarowaniem planowanego polskiego odcinka MDW E 70.

W obecnej rzeczywistości prawno – administracyjnej rozbudowa infrastruktury liniowej dróg wodnych wymagać będzie opracowania stosownych dokumentów i uzyskania (w kolejności następującej po sobie:

- Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia na podstawie Ustawy z 3 października 2008 r. o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na obszary Natura 2000 (organ monitorujący – właściwe terytorialnie regionalne dyrekcje ochrony środowiska), organy odpowiedzialne za przeprowadzenie procedury: właściwi terytorialnie prezydenci miast, burmistrzowie lub wójtowie, w przypadku zadań inwestycyjnych obejmujących więcej niż obszar jednej gminy decyzję wydawać będzie organ gminy, na której terenie zlokalizowana jest największa obszarowo część inwestycji. Dla terenu Zalewu Wiślanego, Zatoki Elbląskiej, rzeka Elbląg w granicach morskiego portu Elbląg, wody w granicach portu morskiego Gdańsk (morskie wody wewnętrzne) organem właściwym dla wydania przedmiotowych decyzji będą regionalne dyrekcje ochrony środowiska w Gdańsku (woj. pomorskie) i Olsztynie (woj. warmińsko – mazurskie),
- Decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w trybie przewidzianym ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Organ odpowiedzialny za przeprowadzenie procedury i wydanie decyzji: właściwi terytorialnie prezydenci miast, burmistrzowie lub wójtowie, w przypadku zadań inwestycyjnych obejmujących więcej niż obszar jednej gminy decyzję wydawać będzie organ gminy, na której terenie zlokalizowana jest największa obszarowo część inwestycji, lub też dla obszaru każdej gminy oddzielnie,
- Decyzji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w sprawie wznoszenia i wykorzystywania budowli oraz urządzeń w polskim obszarze morskim na podstawie ustawy z dnia 18 grudnia 2003 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z dnia 15 stycznia 2004 r.) - dla terenu Zalewu Wiślanego, Zatoki Elbląskiej, rzeka Elbląg w granicach morskiego portu Elbląg, wody w granicach portu morskiego Gdańsk (morskie wody wewnętrzne),
- Decyzji właściwego terytorialnie dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej o zgodzie na uchylenie zakazu zabudowy na terenie zagrożonym powodzią na podstawie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229),
- Decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym na wykonanie budowli wodnych, wykonanie robót pogłębiarskich, usunięcie zieleni w terenach zalewowych, zmianę linii brzegowej cieku lub zbiornika wodnego, retencjonowanie wody na podstawie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229), organy odpowiedzialne za przeprowadzenie postępowania i wydanie decyzji – marszałkowie właściwych terytorialnie województw,
- Decyzji o zezwoleniu na wycinkę drzew i krzewów dla terenów nie zagrożonych powodzią na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. nr 92, poz. 880 z późn. zm.). Organy odpowiedzialne za przeprowadzenie postępowania i wydanie decyzji: właściwi terytorialnie starostowie oraz wojewódzcy konserwatorzy zabytków dla obiektów i obszarów wpisanych do rejestrów zabytków,

- Zgodę właściwego terytorialnie zarządu melioracji i urządzeń wodnych w wnoszenie budowli oraz wykonywanie robót budowlanych w odległości mniejszej niż 50 m od wałów przeciwpowodziowych na podstawie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229),
- Decyzji o pozwoleniu na budowę na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 207 poz.2016 z 2003 roku z późniejszymi zmianami). Organy odpowiedzialne za przeprowadzenie postępowania i wydanie decyzji: właściwi terytorialnie wojewodowie.

Odrębną kwestią jest uzyskanie tytułu do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane. W przypadku konieczności wywłaszczania osób fizycznych i prawnych konieczne będą długotrwałe negocjacje w sprawie pozyskania nieruchomości, na których realizowane będą inwestycje związane z rozbudową dróg wodnych. Pewnym ułatwieniem mogą być zapisy ustawy z dnia 24 czerwca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych umożliwiające w sposób analogiczny do tzw. specustawy drogowej pozyskiwanie gruntów pod realizację inwestycji w zakresie ochrony przeciwpowodziowej.

4. Analiza przydatności obszarów pod kątem uwarunkowań ekofizjograficznych

Przedmiotem analiz jest charakterystyka fizjograficzna projektowanych lokalizacji, dla określenia lokalizacji infrastruktury punktowej planowanego polskiego odcinka MDW E 70. Zakres przedmiotowy w/w charakterystyki został ogólnie określony jako uwarunkowania geologiczne, szata roślinna. Na spotkaniu w dniu 23 lipca 2009r w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego w Gdańsku, poświęconemu rewitalizacji MDW E70 doprecyzowano, że charakterystyka fizjograficzna dotyczyć będzie analizy poszczególnych elementów środowiska, w zakresie niezbędnym dla opracowania koncepcji programowo – przestrzennych poszczególnych przedsięwzięć. Biorąc powyższe pod uwagę, jak również fazę projektowania, zastosowano następującą metodykę sporządzenia opracowania:

- dokonano ogólnej charakterystyki administracyjno – przyrodniczej obszaru objętego MDW E 70,
- przeprowadzono wizje lokalne na wszystkich projektowanych obiektach (224 lokalizacje), sporządzając dokumentację fotograficzną i opis taksacyjny pod kątem projektowanego przedsięwzięcia,
- dla każdej lokalizacji sporządzono kartę „Charakterystyka fizjograficzna obszaru”, przedstawiającą uwarunkowania przyrodnicze i (sporadycznie) pozaprzyrodnicze, w zakresie niezbędnym dla optymalnego zaprojektowania obiektu,
- dokonano oceny przydatności terenu dla realizacji projektowanego przedsięwzięcia,
- kartę „Charakterystyka fizjograficzna obszaru” wyposażono w mapę poglądową z zaznaczoną lokalizacją przedsięwzięcia i fotografią terenu,
- opisy stanu istniejącego poszczególnych lokalizacji oraz opisy projektowanych przedsięwzięć w przypadku obiektów powtarzalnych (np. remontu śluz), ze względu na podobieństwo zarówno samych obiektów jak i zakresu ich remontu, przedstawiono tylko na jednej karcie, wprowadzając odsyłacze na następnych kartach do karty, na której znajdują się w/w dane,
- oceny fizjograficznej terenu poszczególnych lokalizacji dokonano na podstawie kryteriów, jakie sformułowane zostały w części ogólnej opracowania,
- dane ilościowe i jakościowe dot. poszczególnych elementów środowiska przedstawiono na podstawie ogólnie dostępnych materiałów (mapy sozologiczne, mapy topograficzne, mapy hydrologiczne, mapy geologiczne – hydrogeologiczne itp.),
- pominięto analizę tych elementów środowiska, które nie mają wpływu na optymalność projektowanego przedsięwzięcia (np. warunki glebowe, hipsometria, warunki klimatu lokalnego itp.),
- dokonując klasyfikacji fizjograficznej terenu dla projektowanych funkcji użytkowych, pominięto uzasadnienie oceny dla terenów o bardzo korzystnych i korzystnych warunkach fizjograficznych, uzasadniając natomiast ocenę dla niekorzystnych i bardzo niekorzystnych warunków fizjograficznych,
- karty z Charakterystyką lokalizacji infrastruktury drogi wodnej dla poszczególnych województw oznaczono symbolami:

Lubuskie	- LB
Wielkopolskie	- WP
Kujawsko – Pomorskie	- KP
Pomorskie	- PO
Warmińsko – Mazurskie	- WM
- charakterystykę szaty roślinnej przeprowadzono w sposób ogólny, koncentrując się na formach i gatunkach zieleni, pod kątem ewentualnych utrudnień, jakie mogą wynikać w przypadku konieczności wycinki, w związku z projektowaną lokalizacją poszczególnych obiektów,
- oceny warunków gruntowo – wodnych (geotechnicznych) dokonano pod kątem przydatności podłoża dla realizacji każdego z obiektów,
- dane hydrologiczne przedstawiono na podstawie map hydrograficznych, wydanych przez Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Mapy te nie wykorzystują wszystkich danych dotyczących poszczególnych parametrów (w tym przypadku przepływów i stanów wód), zgromadzonych w Rocznikach Hydrologicznych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Na obecnym etapie dane zawarte na

mapach hydrograficznych są wystarczające dla zaprojektowania poszczególnych obiektów w fazie koncepcji programowej,

- obszar obejmujący Wisłę na odcinku Bydgoszcz – Grudziądz, nie posiada opracowanych i opublikowanych map hydrograficznych (mapy te są w fazie opracowywania), stąd też na kartach „Charakterystyka lokalizacji infrastruktury drogi wodnej” w rubryce „Charakterystyka warunków hydrologicznych” nie przedstawiono wielkości przepływów i stanów wód,
- w części II – Diagnoza stanu środowiska pominięto charakterystykę (ogólną) warunków hydrologicznych, ponieważ będzie ona przedstawiona w koncepcji programowo – przestrzennej, w stopniu umożliwiającym optymalne zaprojektowanie poszczególnych przedsięwzięć,
- szczegółowa charakterystyka obszarów prawem chronionych przedstawiona została w Analizie Środowiskowej; określony tam też został ewentualny wpływ projektowanych przedsięwzięć na te obszary i obszary z nimi zintegrowane.

Dla określenia przydatności przyrodniczej terenu dla realizacji projektowanych przedsięwzięć dokonano analizy fizjograficznej tych elementów środowiska, które będą miały wpływ na ich realizację. Przydatność przyrodniczą należy rozumieć jako odporność poszczególnych elementów środowiska na degradację w wyniku projektowanych przedsięwzięć, jak również utrudnienia związane z realizacją przedsięwzięć, wynikające z charakteru danego elementu (np. występowanie w podłożu nienośnych gruntów organicznych). W rozpatrywanym przypadku przydatność terenu dla projektowanych przedsięwzięć jest bardzo duża, ponieważ nie są to obiekty o charakterze degradogennym. W większości są to obiekty istniejące (aczkolwiek często nieczynne), których wykonanie w okresie przedrealizacyjnym było (najprawdopodobniej) poprzedzone analizami w zakresie elementów środowiska mających wpływ na poprawność ich funkcjonowania (analiza stanów wód powierzchniowych, nośność podłoża itp.). Większość obiektów istniejących na terenie miast położonych jest w strefie **tzw. terenów zurbanizowanych**, a więc na obszarach, których przydatność dla realizowanych (obecnie lub w przeszłości) funkcji została wcześniej przesądzona, a aktualna ocena sprowadzać się może wyłącznie do zmian w obrębie poszczególnych elementów środowiska (np. zadrzewienia), jeżeli takie zamiany mają miejsce. Wpływ na realizację przedsięwzięcia mogą mieć również elementy poza przyrodnicze, które występują rzadko i mają podłoże, własnościowe, prawne, społeczne, a ich skala uzależniona jest od charakteru projektowanych funkcji. W rozpatrywanym przypadku mamy do czynienia z funkcjami nie konfliktogennymi (poza sporadycznymi przypadkami), w związku z czym wpływ elementów poza przyrodniczych na ogólną ocenę fizjograficzną ma charakter śladowy. Uwzględniając powyższe uwarunkowania dokonano oceny przydatności terenu dla projektowanych funkcji użytkowych, grupując warunki fizjograficzne wraz z ich charakterystyką przyrodniczą, wg następującej, czterostopniowej skali jakościowej:

- tereny o bardzo korzystnych warunkach fizjograficznych

są to tereny, na obszarze których nie będzie ulegał degradacji żaden z podstawowych, opisanych elementów środowiska, a warunki realizacji nie będą wiązać się z utrudnieniami wynikającymi z działania sił przyrody (warunki posadowienia, stany wód, ukształtowanie terenu), jak również z utrudnieniami wynikającymi z istniejącego stanu zagospodarowania i wykorzystania terenu,

- tereny o korzystnych warunkach fizjograficznych

są to tereny, na obszarze których nie będzie ulegał degradacji żaden z podstawowych opisanych elementów środowiska, a warunki realizacji wiązać się będą z niewielkimi utrudnieniami związanymi z działaniem sił przyrody, jak również wynikającymi z aktualnego użytkowania i zagospodarowania terenu,

- tereny o niekorzystnych warunkach fizjograficznych

są to tereny, na obszarze których degradacji ulegać będzie część podstawowych, opisanych elementów środowiska, a warunki realizacji wiązać się będą z dużymi utrudnieniami związanymi z działaniem sił przyrody i aktualnego sposobu użytkowania i zagospodarowania terenu,

- tereny o bardzo niekorzystnych warunkach fizjograficznych

są to tereny, na obszarze których degradacji ulegać będą wszystkie podstawowe, opisane elementy środowiska, a warunki realizacji wiązać się będą z bardzo dużymi utrudnieniami związanymi z działaniem sił przyrody oraz aktualnego sposobu użytkowania i zagospodarowania terenu, dodatkowo spotęgowane oddziaływaniem elementów poza przyrodniczych.

Charakterystyka fizjograficzna jest zbiorem informacji ogólnoprzyrodniczych, dotyczących rozpatrywanego wycinka terenu (lokalizacji przedsięwzięcia), w zakresie niezbędnym dla optymalnego jego zaprojektowania.

Charakterystyka fizjograficzna jest opracowaniem sporządzonym na potrzeby opracowania koncepcji programowo – przestrzennej i nie będzie przedmiotem opiniowania, uzgodnienia, konsultowania zarówno pod względem formalno – prawnym jak i merytorycznym.

Charakterystyka fizjograficzna nie jest ekofizjografią w rozumieniu art. 72 ust. 1 i ust. 4-6, art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr. 25 poz. 150), ani Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002 r. w sprawie opracowań ekofizjograficznych (Dz. U. Nr 155 poz. 1298).

Charakterystyka fizjograficzna dotyczy wybranych lokalizacji, wskazanych na mapach poglądowych, uzupełnionych opisem (każda lokalizacja oddzielnie), charakteryzującym rodzaj i skalę przedsięwzięcia, które będzie przedmiotem opracowania w fazie koncepcyjnej.



Przez tereny zurbanizowane rozumieć należy tereny określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, jako tereny przeznaczone na cele inne niż rolne lub leśne.

Tereny zurbanizowane nie podlegają stricte ocenie fizjograficznej (ponieważ taka ocena była dokonana na etapie opracowania mpzp lub studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania), która przesądziłaby o przydatności terenu dla realizacji określonych w planie miejscowym lub studium funkcji. Ocena pod kątem oddziaływania na środowisko projektowanych (lub modernizowanych) obiektów, będzie musiała być wykonana obligatoryjnie dla wydania decyzji środowiskowej, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę (modernizację, przebudowę).

Na etapie projektowania w fazie projektu budowlanego wszystkie planowane lokalizacje muszą być poprzedzone badaniami geologicznymi w formie dokumentacji geologiczno - inżynierskich, zgodnie z przepisami ustawy Prawo Geologiczne i Górnicze (Dz. U. 1994 nr 27 poz. 96, z późn. zmianami).

Na etapie projektowania inżynierskiego parametry hydrologiczne zbiorników wodnych winny być określone na podstawie poszczególnych danych, uzyskanych w Instytucie Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

5. Uwarunkowania planistyczne lokalizacji infrastruktury punktowej MDW E 70

Województwo Lubuskie

Numer karty	Gmina	Nazwa zadania	Uwarunkowania planistyczne
1 LB	Kostrzyn nad Odrą	Rozbudowa i modernizacja istniejącego portu handlowego wraz z poprawą dostępu drogowego i kolejowego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: terenu przemysłowo – składowe oraz usług transportowych
2 LB	Kostrzyn nad Odrą	Budowa zaplecza nabrzeża dla statków pasażerskich	W obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego teren przeznaczony jest na usługi sportu i rekreacji
	Kostrzyn nad Odrą	Budowa plaży nad Wartą	j.w.
3 LB	Kostrzyn nad Odrą	Rozbudowa infrastruktury turystycznego portu bazowego (basen na zach. od przystani Delfin)	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zieleni innej z dopuszczeniem funkcji rekreacyjnej, wydana decyzja o warunkach zabudowy dla rozbudowy przystani
4 LB	Kostrzyn nad Odrą	Budowa turystycznego portu bazowego w basenie przy dawnym nadzorze wodnym	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zieleni parkowej oraz usług sportu i rekreacji
5 LB	Kostrzyn nad Odrą	Projektowana przeładownia z zapleczem magazynowo – przemysłowym	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny usług sportu i rekreacji
6 LB	Kostrzyn nad Odrą	Projektowane stanowisko postojowe dla niewielkich jednostek turystycznych	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny usług sportu i rekreacji
7 LB	Kostrzyn nad Odrą	Projektowana duża przystań turystyczna	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny usług sportu i rekreacji
8 LB	Kostrzyn nad Odrą	Rozbudowa i modernizacja przeładowni zakładowej Arctic Paper	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny przemysłowe. Wydana decyzja o warunkach zabudowy na budowę przeładowni zakładowej
9 LB	Witnica	Budowa pomostu cumowniczego przy przeprawie promowej w Kłopotowie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny otwarte objęte zakazem wprowadzania zabudowy
10 LB	Witnica	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Oksza	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny otwarte objęte zakazem wprowadzania zabudowy
11 LB	Witnica	Projektowana przystań żeglugi pasażerskiej z plażą i pomostem cumowniczym dla małych jednostek turystycznych	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny otwarte objęte zakazem wprowadzania zabudowy



12 LB	Krzeszyce	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Studzionka	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: użytki rolne, tereny zalewowe, obszar chronionego krajobrazu, Natura 2000
13 LB	m. Gorzów Wielkopolski	Budowa infrastruktury technicznej śródlądowego portu handlowego wraz z terenami pod działalność produkcyjno - logistyczną w Gorzowie Wlkp. - Wieprzycach	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: użytki rolne z dopuszczeniem zabudowy
14 LB	m. Gorzów Wielkopolski	Budowa turystycznego portu bazowego na bazie dawnego portu handlowego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: użytki rolne bez prawa zabudowy (cz. zachodnia) oraz zieleń inna.
15 LB	m. Gorzów Wielkopolski	Modernizacja nabrzeża pasażerskiego w centrum	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: usługi ogólnie miejskie (publiczne i komercyjne) skoncentrowane
16 LB	m. Gorzów Wielkopolski	Rozbudowa przystani AWF	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: zieleń inna
17 LB	m. Gorzów Wielkopolski	Projektowany turystyczny port bazowy	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: usługi ogólnie miejskie (publiczne i komercyjne) skoncentrowane; rzemiosło i drobna wytwórczość z funkcją mieszkaniowo towarzyszącą; użytki rolne bez prawa zabudowy predysponowane do inwestycji (usługi i urządzenia rekreacji i sportu). Wydana decyzja o warunkach zabudowy
18 LB	m. Gorzów Wielkopolski	Budowa przystani w dawnym porcie drzewnym	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: usługi ogólnie miejskie (publiczne i komercyjne), nauki i szkolnictwa wyższego
19 LB	Santok	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Czechów	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: użytki zielone, sport, turystyka, rekreacja, obszary rozwoju funkcji usług komercyjnych oraz projektowane szlaki wodne; tereny portów i przystani;
20 LB	Santok	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Janczewo	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zielone, przewiduje się: sport, turystyka, rekreacja, obszary rozwoju funkcji usług komercyjnych oraz projektowane szlaki wodne; tereny portów i przystani.
21 LB	Santok	Przebudowa przystani żeglugi pasażerskiej	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren zieleni zorganizowanej z dopuszczeniem obiektów sportu i rekreacji.
22 LB	Santok	Projektowany basen dla małych jednostek turystycznych wraz z zapleczem	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren zieleni zorganizowanej z dopuszczeniem obiektów sportu i rekreacji. Studium: użytki zielone, sport, turystyka, rekreacja, obszary rozwoju funkcji usług komercyjnych oraz projektowane szlaki wodne; tereny portów i przystani;
	Santok	Budowa plaży w Santoku	j.w.
23 LB	Santok	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Lipki Małe	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: użytki zielone, projektowane szlaki wodne; tereny portów i przystani;
24 LB	Zwierzyn	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Goszczanowiec	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: przystań sprzętu wodnego
25 LB	Drezdenko	Budowa przystani i nabrzeża pasażerskiego w miejscowości Trzebicz	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny rolne z zakazem zabudowy, tereny zalewowe.



26 LB	Drezdenko	Budowa infrastruktury technicznej śródlądowego portu handlowego wraz z terenami pod działalność produkcyjno - logistyczną w Drezdenku i Kleśnie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny produkcyjno-usługowe, komunikacja, port rzeczny
27 LB	Drezdenko	Projektowany bulwar - promenada	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: komunikacja, tereny produkcyjno-usługowe,
28 LB	Drezdenko	Budowa nabrzeża pasażerskiego wraz z zapleczem w Drezdenku	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: funkcje usługowe, zieleń, komunikacja
29 LB	Drezdenko	Budowa przystani żeglarskiej w basenie nadzoru wodnego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny mieszkaniowe, tereny zielone wzdłuż Noteci, tereny produkcyjne oraz port rzeczny.
	Drezdenko	Budowa plaży w Drezdenku	
30 LB	Drezdenko	Budowa nabrzeża przeładunkowego wraz z zapleczem magazynowo - składowym	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: funkcje produkcyjne, komunikacja
31 LB	Drezdenko	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Grudzieniec	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny rolnicze, tereny zalewowe
32 LB	Drezdenko	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Kosin	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny rolnicze objęte zakazem zabudowy, tereny zalewowe
33 LB	Drezdenko	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Stare Bielice	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny z wiodącą funkcją mieszkaniową z usługami, tereny rolne z zakazem zabudowy, częściowo tereny zalewowe

Województwo Wielkopolskie

Numer karty	Gmina	Nazwa zadania	Uwarunkowania planistyczne
1 WP	Krzyż Wlkp.	Budowa pomostu cumowniczego w Nowych Bielicach (ujście Drawy)	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium:
2 WP	Krzyż Wlkp.	Rozbudowa infrastruktury technicznej istniejącego śródlądowego portu handlowego wraz z terenami pod działalność produkcyjno - logistyczną w Krzyżu Wlkp.	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren obiektów produkcyjnych, składów i magazynów; tereny usług turystyki i wypoczynku; tereny komunikacji wodnej.
3 WP	Krzyż Wlkp.	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na śluzie nr 22 w Krzyżu Wlkp.	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny usług turystyki i wypoczynku; tereny komunikacji wodnej.
4 WP	Drawsko	Budowa dużej przystani turystycznej	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego – usługi sportu i rekreacji, tereny zieleni urządzonej
	Drawsko	Budowa plaży w Drawsku	j.w.
5 WP	Drawsko	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na śluzie nr 21 w Drawsku	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zalewowe, stopień piętrzący wpisany do rejestru zabytków.
6 WP	Wieleń	Budowa nabrzeża dla statku pasażerskiego w Wieleniu	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny zalewowe wyłączone z zabudowy
7 WP	Wieleń	Budowa przystani żeglarskiej w Wieleniu	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego. Studium: kompleks terenów rolnych wyłączonych z zabudowy, stopień piętrzący wpisany do rejestru zabytków.



	Wieleń	Budowa plaży w Wieleniu	j.w.
8 WP	Wieleń	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 20 w Wieleniu	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego. Studium: kompleks terenów rolnych wyłączonych z zabudowy, stopień piętrzący wpisany do rejestru zabytków.
9 WP	Wieleń	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 19 w Wrzeszczynie	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego. Studium: kompleks terenów rolnych wyłączonych z zabudowy, stopień piętrzący wpisany do rejestru zabytków.
10 WP	Wieleń	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 18 w Rosko	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego. Studium: kompleks terenów rolnych wyłączonych z zabudowy, stopień piętrzący wpisany do rejestru zabytków.
11 WP	Czarnków	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 17 w Mikołajewie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: obiekty i tereny wpisane do rejestru zabytków.
12 WP	Czarnków	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Ciszkowo	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: usługi turystyczne.
13 WP	Czarnków	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 16 w Pianówce	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: obiekty i tereny wpisane do rejestru zabytków.
14 WP	Czarnków miasto	Budowa infrastruktury technicznej śródlądowego portu handlowego wraz z terenami pod działalność produkcyjno - logistyczną w Czarnkowie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: strefa lokalizacji wału przeciwpowodziowego, zabudowa usługowa, usługi sportu i rekreacji, lokalizacja drogi pieszo-rowerowej.
15 WP	Czarnków miasto	Budowa plaży w Czarnkowie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: strefa lokalizacji wału przeciwpowodziowego, lokalizacja drogi pieszo-rowerowej. Obok inwestycji - zabudowa usługowa, usługi sportu i rekreacji.
16 WP	Czarnków miasto	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury stoczni rzecznej w Czarnkowie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny aktywności gospodarczej, obszar ochrony konserwatorskiej (archeologicznej),
17 WP	Czarnków miasto	Projektowana duża przystań turystyczna	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: usługi ogólnomiejskie, obszar ochrony konserwatorskiej (archeologicznej),
18 WP	Czarnków miasto	Budowa stanowiska dla statku pasażerskiego w Czarnkowie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: usługi ogólnomiejskie, tereny sportu.
19 WP	Czarnków	Budowa basenu dla małych jednostek turystycznych na północnym brzegu Noteci	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny, podmokłe i zabagnione, potencjalna lokalizacja usług turystycznych, obszar Natura2000
	Czarnków	Budowa plaży w Czarnkowie	j.w.
20 WP	Czarnków	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 15 w Lipce	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: obiekty i tereny wpisane do rejestru zabytków.
21 WP	Czarnków	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 14 w Romanowie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: obiekty i tereny wpisane do rejestru zabytków.
22 WP	Czarnków	Rozbudowa infrastruktury technicznej przeładowni kruszywa w Walkowicach	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: obszary wyłączone z zabudowy, tereny podmokłe, natura 2000.



23 WP	Czarnków	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 13 w Walkowicach	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: obiekty i tereny wpisane do rejestru zabytków.
24 WP	Ujście	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 12 w Nowym	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: teren wód powierzchniowych.
25 WP	Ujście	Rozbudowa i modernizacja przeładowni zakładowej huty szkła	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: obiektów produkcyjnych składów i magazynów oraz zabudowy usługowej
26 WP	Ujście	Budowa infrastruktury technicznej terenów inwestycyjnych na północnym brzegu Noteci	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: częściowo przeznaczony pod teren usługowo-produkcyjny; zieleni izolacyjnej; zieleni nieurządzonej, obejmujący obszar podlegający rekultywacji oraz teren rolny
27 WP	Ujście	Rozbudowa infrastruktury technicznej istniejącego śródlądowego portu handlowego wraz z terenami pod działalność produkcyjno - logistyczną w Ujściu	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: teren zabudowany; wody powierzchniowe.
28 WP	Ujście	Budowa bazowego portu turystycznego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: teren częściowo zabudowany; wody powierzchniowe oraz teren usługowy związany z turystyką i żeglugą rzeczna
	Ujście	Budowa plaży w Ujściu	j.w.
29 WP	Ujście	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowodnych i łodzi	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: teren zabudowany; wody powierzchniowe.
30 WP	Ujście	Budowa nabrzeża dla statku pasażerskiego w Ujściu	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: teren zabudowany; wody powierzchniowe.
31 WP	Chodzież	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Milicz	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego (planowane stworzenie). Studium obowiązujące: łąki, tereny zalewowe, obszar chronionego krajobrazu. Studium zatwierdzone: obszar pod inwestycje celu publicznego.
32 WP	Miasteczko Krajeńskie	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Brzostowice	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium – tereny rolne.
33 WP	Białośliwie	Budowa przystani żeglarskiej w Białośliwiu	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
34 WP	Białośliwie	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 11 w Krostkowie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
35 WP	Wyrzysk	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Żuławka	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: użytki rolne.

Województwo Kujawsko – Pomorskie

Numer karty	Gmina	Nazwa zadania	Uwarunkowania planistyczne
1 KP	Kcynia	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 10 w Gromadnie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: zakaz inwestycji kubaturowych, ochrona gatunków organicznych, utworzenie obszary chronionego Łąk Nadnoteckich.



2 KP	Nakło nad Notecią	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 9 w Nakle Zachodnim	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania. Studium: tereny zainwestowane inne, objęte ochroną konserwatorską.
3 KP	Nakło nad Notecią	Budowa infrastruktury technicznej śródlądowego portu handlowego wraz z terenami pod działalność produkcyjno - logistyczną w Nakle n/Notecią	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: obszar przemysłowy oraz łąki.
4 KP	Nakło nad Notecią	Budowa nabrzeża pasażerskiego w Nakle	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: usługi, remont przystani szkolnej.
5 KP	Nakło nad Notecią	Budowa dużej przystani turystycznej z nabrzeżem pasażerskim i zapleczem rekreacyjnym (plaża)	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: lokalizacja basenu portowego, usługi.
6 KP	Nakło nad Notecią	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 8 w Nakle Wschodnim	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zainwestowane inne, objęte ochroną konserwatorską.
	Nakło nad Notecią	Budowa przystani kajakowo - wędkarskiej w Nakle	j.w.
7 KP	Nakło nad Notecią	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 7 w Józefinkach	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zainwestowane inne, objęte ochroną konserwatorską.
8 KP	Nakło nad Notecią	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Gorzeń	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: łąki, tereny objęte ochroną konserwatorską.
9 KP	Bydgoszcz	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 6 Osowa Góra	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
10 KP	Bydgoszcz	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 5 Prądy	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
11 KP	Bydgoszcz	Budowa infrastruktury technicznej śródlądowego portu handlowego wraz z terenami pod działalność produkcyjno - logistyczną w Bydgoszczy – Osowej Górze	Na obszarze proj. przeładowni obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, którego ustalenia nie są zgodne z proj. przedsięwzięciem. Realizacja wymaga zmiany planu.
12 KP	Bydgoszcz	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 4 Czyżówko wraz z istniejącą przystanią KS „Gwiazda”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
13 KP	Bydgoszcz	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 3 Okole	Na obszarze śluży, po północnej stronie Kanału, obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uwzględniający infrastrukturę istniejącego Kanału. Na obszarze śluży, po południowej stronie Kanału, nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.
14 KP	Bydgoszcz	Budowa dużej przystani turystycznej „Brda Centrum”	Na obszarze obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, którego ustalenia są zgodne z proj. przedsięwzięciem.
15 KP	Bydgoszcz	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 2 Bydgoszcz (Miejska)	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
16 KP.	Bydgoszcz	Modernizacja przystani kajakowej KS „Zawisza”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
17 KP	Bydgoszcz	Budowa przystanku tramwaju wodnego „Astoria”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
18 KP	Bydgoszcz	Budowa nabrzeża pasażerskiego w obrębie Rybiego Rynku	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.
19 KP	Bydgoszcz	Budowa pływającego basenu nieopodal hali „Łuczniczka”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.



20 KP	Bydgoszcz	Budowa przystanku tramwaju wodnego „Łuczniczka”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
21 KP	Bydgoszcz	Budowa przystanku tramwaju wodnego „Młyny”	Na obszarze obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego którego ustalenia są zgodne z proj. przedsięwzięciem.
22 KP	Bydgoszcz	Budowa przystanku tramwaju wodnego „Parkowy”	Na obszarze obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego którego ustalenia są zgodne z proj. przedsięwzięciem.
23 KP	Bydgoszcz	Budowa przystanku tramwaju wodnego „Most”	Na obszarze obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego którego ustalenia są zgodne z proj. przedsięwzięciem.
24 KP	Bydgoszcz	Budowa przystani turystycznej „Kartodrom”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
25KP	Bydgoszcz	Bazowy port turystyczny „Żegluga”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
26 KP	Bydgoszcz	Rozbudowa i modernizacja istniejącego portu handlowego wraz z poprawą dostępu drogowego i kolejowego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
27 KP	Bydgoszcz	Budowa wyciągu narci wodnych w rejonie toru kajakowego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
28 KP	Bydgoszcz	Odbudowa zaplecza obsługi ruchu turystycznego na stopniu piętrzącym nr 1 Czersko Polskie wraz udowa pochylni dla poduszkowców	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
29 KP	Bydgoszcz	Budowa dużej przystani turystycznej „Brdujście”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
30 KP	Bydgoszcz	Odbudowa nabrzeża przeładunkowego elewatora w Bydgoszczy Fordonie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
31 KP	Bydgoszcz	Budowa przystani turystycznej „Ujście Brdy”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
32 KP	Bydgoszcz	Budowa infrastruktury technicznej śródlądowego portu handlowego wraz z terenami pod działalność produkcyjno - logistyczną w Bydgoszczy – Łęgowie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
33 KP	Bydgoszcz	Budowa miejsca postoju jachtów motorowodnych i łodzi w Bydgoszczy Fordonie	Na obszarze obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego którego ustalenia są zgodne z proj. przedsięwzięciem.
34 KP	Dąbrowa Chełmińska	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Ostromecko	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zalewowe.
35 KP	Dobrcz	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Strzelce Dolne	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
36 KP	Dobrcz	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Koźielec	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zagrożone powodzią.
37 KP	Pruszcz	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Topolno	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: obszar wyłączony z zabudowy, Natura2000, tereny zalewowe (obszar przyrodniczo-ekologiczny).
38 KP	Chełmno	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Bieńkówka	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: obszar międzywała Wisły, tereny wyłączone z zabudowy, tereny zagrożone powodzią.
39 KP	m. Chełmno	Budowa nabrzeża pasażerskiego wraz z zapleczem w Chełmnie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: ulice zbiorcze; tereny rolnicze, użytki zielone; zakaz realizacji zabudowy; tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi.
	Chełmno	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Głogówko	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.



40 KP	m. Chełmno	Budowa przeładowni publicznej w Głogówku Królewskim	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny ekstensywnych użytków rolnych, tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi.
	m. Chełmno	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury stoczni rzecznej w Głogówku Królewskim	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zabudowane; obszary wskazane do rewitalizacji, tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi.
41 KP	Świecie	Budowa nabrzeża pasażerskiego w Świeciu	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: dopuszcza się budowę urządzeń wodnych, jak pomosty, przystanie itp. obsługujące ruch turystyki wodnej wzdłuż nabrzeża; strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej i archeologicznej.
42 KP	Świecie	Budowa plaży u ujścia Wdy w Świeciu	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego (obręb geodezyjny – Morsk, działki nr 7/3, 7/4): usługi turystyczne (pole kempingowe), tereny zielone, tereny zagrożone powodzią.
43 KP	Świecie	Budowa przystani pasażerskiej w Świeciu	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny przeznaczone pod funkcję rekreacji indywidualnej; strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej i archeologicznej.
44KP	Dragacz	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Wielkie Stwolno	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zalewowe wyłączone z zabudowy.
45 KP	Dragacz	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Dragacz	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zalewowe wyłączone z zabudowy.
46 KP	m. Grudziądz	Budowa przystani turystycznej wraz z zapleczem rekreacyjnym na bazie istniejącego basenu portowego	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny zagrożone powodzią, wody powierzchniowe – basen portowy, obszar przestrzeni publicznej, zabudowa historyczna
47 KP	m. Grudziądz	Budowa nabrzeża pasażerskiego na Błoniach w Grudziądzu	Brak obowiązującego planu zagospodarowania (będzie obowiązywał od 2 poł. lipca 2010-07-05.m Studium: obszary zagrożone powodzią, tereny z wiodącą funkcją zieleni urządzonej (takiej jak parki, zabytkowe fortyfikacje), wyznaczone obszary przestrzeni publicznej.
	m. Grudziądz	Budowa plaży na Błoniach w Grudziądzu	j.w.
48 KP	gm. Grudziądz	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Wlk. Wełcz	Brak obowiązującego planu zagospodarowania.
49 KP	Nowe	Budowa przystani żeglarskiej i nabrzeża pasażerskiego w Nowym	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny zieleni leśnej nieurządzonej, tereny zieleni krajobrazowo rekreacyjnej, teren wyłączony z zabudowy, dopuszczone obiekty małej architektury.
50 KP	Wielka Nieszawka	Budowa terminalu multimodalnego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zalewowe wyłączone z zabudowy.
51 KP	Toruń	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego w ujściowym odcinku rzeki Drwęcy	Obowiązuje plan zagospodarowania: obszary usług publicznych z podstawowym przeznaczeniem gruntów pod: usługi oświaty, kultury, zdrowia, opieki społecznej, administracji, obiekty sakralne, tereny urządzeń rekreacyjnych itp.



52 KP	Toruń	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego na terenie dawnego młyna Trzeposz	Obowiązuje plan zagospodarowania: zieleni o funkcji rekreacyjnej, dopuszczalne: uprawy rolne, ciągi spacerowe, elementy małej architektury, terenowe urządzenia sportowe, urządzenia infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Plan w trakcie uzgadniania zmiany (budowa mostu).
53 KP	Toruń	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego na Błoniach Nadwiślańskich (początek Małej Wisłki)	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone powodzią, tereny rekreacji i turystyki wodnej.
54 KP	Toruń	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz z przystankiem tramwaju wodnego przy klubie wioślarskim „Budowlani”	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone powodzią, tereny rekreacji i turystyki wodnej.
55 KP	Toruń	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) na Małej Wisłce przy moście drogowym	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone powodzią, tereny rekreacji i turystyki wodnej.
56 KP	Toruń	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) u ujścia Małej Wisłki	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone powodzią, tereny rekreacji i turystyki wodnej.
57 KP	Toruń	Budowa przystanku tramwaju wodnego nieopodal dworca kolejowego Toruń Miasto	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny rekreacji i turystyki wodnej.
58 KP	Toruń	Kompleksowa rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego wraz z utworzeniem stanowisk postojowych dla jednostek turystycznych różnego typu, wraz z możliwością lokalizacji stacji paliw	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny rekreacji i turystyki wodnej.
59 KP	Toruń	Budowa stanowiska postojowego dla statku pasażerskiego typu hotelowego (do 115 m dł. i 12 m szer.)	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny urządzone (tereny mieszkalne, przemysłowe, inne tereny zabudowane).
60 KP	Toruń	Budowa dużej przystani turystycznej w dawnym Basenie AZS	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone powodzią, tereny rekreacji i turystyki wodnej.
61 KP	Toruń	Rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury zaplecza remontowo – stoczniowego w Basenie Zimowym	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego (zabudowa mieszkaniowa). Studium: tereny zagrożone powodzią.
62 KP	Toruń	Budowa turystycznego portu bazowego w Porcie Zimowym	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny zagrożone powodzią, tereny rekreacji i turystyki wodnej.
63 KP	Toruń	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) w bocznej zatoczce Wisły na Bydgoskim Przedmieściu	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone powodzią.
64 KP	Toruń	Budowa turystycznego portu bazowego w Porcie Drzewnym	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone powodzią.
65 KP	Toruń	Budowa toru wioślarskiego wraz z zapleczem w Porcie Drzewnym	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: wody otwarte, tereny rekreacji i turystyki wodnej.
66 KP	Solec Kujawski	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) we wsi Przyłubie nieopodal drogi krajowej nr 10	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny Natura 2000, tereny zalewowe.
67 KP	Solec Kujawski	Budowa infrastruktury technicznej obszar lokalizacji przemysłu przyportowego w Solcu Kujawski	Brak obowiązującego planu zagospodarowania (zamiar sporządzenia). Studium: obszar Natura 2000



68 KP	Solec Kujawski Zławieś Wielka	Budowa infrastruktury portu handlowego w Solcu Kujawskim	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zieleni objęte ochroną Natura 2000, tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi.
69 KP	Solec Kujawski	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) w Solcu Kujawskim nieopodal promu dolno linowego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania (zamiar sporządzenia). Studium: obszar Natura 2000.
70KP	Zławieś Wielka	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) we wsi Czarnowa nieopodal promu dolno linowego w Czarnowie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zieleni objęte ochroną Natura 2000, tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi.

Województwo Pomorskie

Numer karty	Gmina	Nazwa zadania	Uwarunkowania planistyczne
1 PO	Sadlinki	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Nebrowo Wlk.	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: potencjalna przystań turystyczna, tereny Natura2000, tereny zalewowe, strefa międzywala Wisły – Wielki Wał Wisły.
2 PO	Gniew	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Widlice	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone niebezpieczeństwem powodzi (ograniczenie zabudowy).
3 PO	Gniew	Likwidacja pozostałości rozebranego w 1924 r. mostu kolejowego w miejscowości Opalenie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: rzeka Wisła
4 PO	gm. Kwidzyn	Budowa przystani żeglarskiej w basenie portowym w Korzeniewie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: teren wału przeciwpowodziowego
	gm. Kwidzyn	Budowa nabrzeża dla statków pasażerskich nieopodal przeprawy promowej w Korzeniewie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: teren wału przeciwpowodziowego
5 PO	gm. Kwidzyn	Budowa przeładowni publicznej w Korzeniewie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: teren wału przeciwpowodziowego
6 PO	Gniew	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Opalenie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone niebezpieczeństwem powodzi (ograniczenie zabudowy).
7 PO	Gniew	Elektrownia Opalenie	Przystąpiono do opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla lokalizacji elektrowni węglowej o mocy 2300 MW.
8 PO	Gniew	Budowa dużej przystani żeglarsko – pasażerskiej w Gniewie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zagrożone niebezpieczeństwem powodzi (ograniczenie zabudowy), przystań rzeczna.
9 PO	gm. Kwidzyn	Budowa pomostu cumowniczego nieopodal przeprawy promowej w Janowie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: teren międzywala Wisły; zakaz wznoszenia obiektów budowlanych, zmiany ukształtowania terenu, sadzenia drzew i krzewów.
10 PO	Sztum	Modernizacja infrastruktury żeglarskiej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na śluzie Biała Góra	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: teren obszaru zalewowego z wałami przeciwpowodziowymi, projektowana przystań wodna.



11 PO	Sztum	Budowa dużej przystani turystycznej w Białej Górze	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: teren obszaru zalewowego z wałami przeciwpowodziowymi, projektowana przystań wodna.
12 PO	Pelplin	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Małe Walichnowy	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny zalewowe, projektowany Park Krajobrazowy Dolnej Wisły, postulowany Park Kulturowy.
13 PO	Miłoradz	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Mątowny Wielkie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny bezpośredniego zagrożenia powodzią, wyłączone z zabudowy.
14 PO	Subkowy	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Gorzędziej	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny bezpośredniego zagrożone powodzią.
15 PO	gm. Tczew	Budowa pomostu cumowniczego nieopodal mostu knybawskiego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania.
16 PO	m. Tczew	Rozbudowa nabrzeża pasażerskiego w Tczewie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: funkcja ogólnodostępnych terenów zieleni i rekreacji oraz wód powierzchniowych.
17 PO	m. Tczew	Budowa infrastruktury turystycznego portu bazowego w Tczewie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: strefa produkcyjna; teren przestrzeni publicznej o znaczeniu strategicznym „Cypel nadwiślański z zespołem sportów wodnych”.
	m. Tczew	Budowa przeładowni publicznej w Tczewie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: strefa produkcyjna.
18 PO	Ostaszewo	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Palczewo	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: ekologiczny pas rzeki Wisły, tereny zagrożone powodzią.
19 PO	Cedry Wielkie	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Leszkowy	Obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego: uprawy rolne bez możliwości zabudowy, tereny zagrożone powodzią.
20 PO	Cedry Wielkie	Budowa przeładowni publicznej w miejscowości Leszkowy	Obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego: uprawy rolne bez możliwości zabudowy, tereny zagrożone powodzią.
21 PO	Ostaszewo	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Ostaszewo	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: ekologiczny pas rzeki Wisły, tereny zagrożone powodzią.
22 PO	Stegna	Modernizacja infrastruktury żegludowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na śluzie Gdańska Głowa	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: strefa lokalizacji obsługi turystyki wodnej; strefa usług agroturystycznych i ekoturystycznych; obszar chronionego krajobrazu.
23 PO	Cedry Wielkie	Budowa dużej przystani turystycznej w Błotniku	Obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego: usługi komercyjne, droga dojazdowa, uprawy rolne, tereny zagrożone powodzią.
24 PO	Gdańsk	Modernizacja infrastruktury żegludowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na śluzie Przegalina Południowa	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: zieleń chroniona, funkcje wydzielone – śluza, strefa produkcyjno-usługowa (baza, port rzeczny).
	Gdańsk	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury stoczni rzecznej w Gdańsku - Przegalinie	j.w.
25 PO	Stegna	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Mikoszewo	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: strefa lokalizacji obsługi turystyki wodnej.



26 PO	Gdańsk	Budowa dużej przystani turystycznej w Gdańsku Świbnie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: strefa produkcyjno - usługowa, składowa - bazy, magazyny, zaplecze portu rybackiego, administracja; usługi z mieszkalnictwem; ciągi pieszo-jezdne z parkingami.
27 PO	Gdańsk	Budowa dużej przystani turystycznej w Gdańsku Sobieszewie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: drogi wodne – dopuszcza się funkcje związane z turystyką wodną (przystanie, mariny itp.) oraz infrastrukturą techniczną i związaną z gospodarką wodną i gospodarczą (porty rzeczne); droga dojazdowa.
28 PO	Gdańsk	Budowa mostu przez Martwą Wisłę w Gdańsku Sobieszewie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: drogi wodne – dopuszcza się funkcje związane z turystyką wodną (przystanie, mariny i t.p.) oraz infrastrukturą techniczną i związaną z gospodarką wodną i gospodarczą (porty rzeczne).
29 PO	Gdańsk	Budowa dużej przystani turystycznej w Górkach Wschodnich	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren zieleni urządzonej – urządzony brzeg Martwej Wisły z dopuszczeniem ciągu pieszo – rowerowego; teren zabudowy mieszkalno-usługowej.
30 PO	Gdańsk	Rozbudowa Narodowego Centrum Żeglarstwa, – jako turystyczny port bazowy w Górkach Zachodnich	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny sportu i rekreacji, obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią.
31 PO	Gdańsk	Modernizacja portu handlowego i stoczni „Wisła” w Górkach Zachodnich	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: strefa produkcyjno usługowo-składowa; przemysł; funkcje wydzielone chronione; usługi; zieleni dostępna;
32 PO	Gdańsk	Modernizacja portu bazowego w Górkach Zachodnich	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: strefa usług; zieleni dostępna.
33 PO	Pruszcz Gdański	Budowa dużej przystani turystycznej w Wiślinie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania: Studium: zagospodarowanie rekreacyjne; tereny bezpośredniego zagrożenia powodzią.
34 PO	Pruszcz Gdański	Budowa turystycznego portu bazowego z rozbudową zaplecza szutkniczo – stoczniewego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania: Studium: zespoły zabudowy usługowej, produkcyjnej i składowej; lasy, zalesienia, zieleni izolacyjna.
35 PO	Pruszcz Gdański	Restrukturyzacja i modernizacja istniejących substandartowych przystani i miejsc postoju łodzi i jachtów	Brak obowiązującego planu zagospodarowania: Studium: szuwały, zarośla, mokradła; zespoły zabudowy mieszkaniowej; tereny różnorodnych form produkcji rolnej z prawem realizacji zagród.
36 PO	Sztum	Budowa przystani kajakowej w miejscowości Piekło	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: tereny turystyczno rekreacyjne, obszary zalewowe, projektowana przystań wodna.
37 PO	Miłoradz	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Pogorzała Wieś	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: strefa usług; tereny zagrożone powodzią w przypadku niesprawności urządzeń hydrotechnicznych.
38 PO	gm. Malbork	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Kraśniewo	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: Międzywale Nogatu, strefa ochrony środowiska.



39 PO	gm. Malbork	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na śluzie Szonowo	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: Międzywale Nogatu, strefa ochrony środowiska.
40 PO	gm. Malbork	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Kamionka	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: Międzywale Nogatu, strefa ochrony środowiska.
41 PO	m. Malbork	Rozbudowa i modernizacja istniejącej przystani żeglarskiej w Malborku	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: kąpielisko miejskie na rzece Nogat; zieleń o ograniczonej dostępności; teren objęty strefą ścisłej ochrony konserwatorskiej.
42 PO	m. Malbork	Budowa stanowiska dla statku pasażerskiego oraz niewielkich jednostek turystycznych w Malborku Kałdowie	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: zieleń parkowa, tereny dróg wewnętrznych; ogólnodostępne drogi wodne. Planowana zmiana MPZP.
43 PO	m. Malbork	Budowa infrastruktury turystycznego portu bazowego w Malborku	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Przystąpienie do sporządzenia. Studium: brak wyznaczonych funkcji.
44 PO	m. Malbork	Rozbudowa infrastruktury technicznej istniejącego śródlądowego portu handlowego wraz z terenami pod działalność produkcyjno - logistyczną	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Przystąpienie do sporządzenia. Studium: przemysł, składy, bazy, obiekty komunalne; potencjalne zaplecze portu.
45 PO	m. Malbork	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na śluzie Rakowiec	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: wody.
46 PO	Stare Pole	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Janówka	Projekt planu zagospodarowania przestrzennego: tereny rolne; teren rekreacji i wypoczynku, tereny Natura 2000.
47 PO	Stare Pole	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Ząbrowo	Projekt planu zagospodarowania przestrzennego: wody powierzchniowe, tereny zagrożone powodzią.
48 PO	Nowy Dwór Gd.	Modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego na śluzie Michałowo	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny rolne pozostałe.
49 PO	Nowy Dwór Gd.	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Wierciny	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: tereny rolne pozostałe.
50 PO	Nowy Dwór Gd.	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Jazowa	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: wody otwarte, wariantowy przebieg drogi.
51 PO	Stegna	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Żuławki	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: strefa lokalizacji obsługi turystyki wodnej; strefa usług agroturystycznych i ekoturystycznych; obszar chronionego krajobrazu.
52 PO	Stegna	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Drewnica	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: strefa lokalizacji obsługi turystyki wodnej; strefa usług agroturystycznych i ekoturystycznych; obszar chronionego krajobrazu.
53 PO	Stegna	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Izbiska	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: strefa lokalizacji obsługi turystyki wodnej; strefa usług agroturystycznych i ekoturystycznych; obszar chronionego krajobrazu.
54 PO	Stegna	Budowa przystani żeglarskiej wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego w Rybinie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: strefa lokalizacji obsługi turystyki wodnej; strefa usług agroturystycznych i ekoturystycznych; obszar chronionego krajobrazu, przystań jachtowa.



55 PO	Nowy Dwór Gd.	Budowa pomostu cumowniczego w miejscowości Osłonka	Brak obowiązującego planu zagospodarowania. Studium: wody otwarte, wał przeciw powodziowy.
56 PO	Stegna, Sztutowo	Przebudowa koryta Wisły Królewieckiej do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: projektowany zespół przyrodniczo - krajobrazowy rzeki Szkarpawa; otulina parku krajobrazowego; ciąg ekologiczny. Strefa zagospodarowania turystycznego rzeki Wisła Królewiecka.
57 PO	Sztutowo	Budowa miejsca postoju jachtów motorowodnych i łodzi w Sztutowie przy Wiśle Królewieckiej	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: przystań turystyczna.
58 PO	Sztutowo	Rozbudowa infrastruktury morskiego portu jachtowego w Kątach Rybackich (II etap)	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Studium: porty lub przystanie rybackie; przystanie turystyki wodnej.
59 PO	Krynica Morska	Rozbudowa infrastruktury morskiego portu jachtowego w Krynicy Morskiej	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren zabudowy usługowej; tereny wód morskich wewnętrznych, teren infrastruktury technicznej związanej z obsługą portu, tereny sportu oraz rekreacji.
	Krynica Morska	Budowa infrastruktury obsługi promu samochodowego w porcie w Krynicy Morskiej	j.w.
60 PO	Krynica Morska	Budowa przystani żeglarskiej w basenie portowym w Piaskach	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: przystań rybacka/przystać morska; tereny wód powierzchniowych morskich.

**Województwo Warmińsko – Mazurskie**

Numer Karty	Gmina	Nazwa zadania	Uwarunkowania planistyczne
1 WM	gm. Elbląg	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) u ujścia Kanału Jagiellońskiego w miejscowości Bielnik	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
2 WM	gm. Elbląg	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) nad rz. Elbląg w miejscowości Nowakowo	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
3 WM	gm. Elbląg	Budowa pomostów cumowniczo – zejściowych powyżej i poniżej mostu pontonowego w Nowakowie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
4 WM	gm. Elbląg	Budowa mostu zwodzonego w Nowakowie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
5 WM	m. Elbląg	Rozbudowa infrastruktury teren portowo – przemysłowych wzdłuż rz. Elbląg na odcinku od mostu drogowego w ciągu drogi krajowej nr 7, a Aleją Tysiąclecia	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny zabudowy przemysłowej; przemysłowo-usługowej; usług turystycznych; teren waterfrontu usług publicznych.
6 WM	m. Elbląg	Restrukturyzacja infrastruktury portowej wzdłuż wschodniego brzegu rz. Elbląg na odcinku od ul. Studziennej do Trasy Unii Europejskiej	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny zabudowy przemysłowo-składowej z dopuszczeniem usług; tereny usług; tereny waterfrontu ograniczonego dostępu.
7 WM	m. Elbląg	Rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury stoczni Elbląg	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren morskich wód wewnętrznych; tereny usług; teren zabudowy usług portowych; teren zabudowy usługowej o zróżnicowanym profilu.
8 WM	m. Elbląg	Rozbudowa terminala pasażersko - promowego	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren morskich wód wewnętrznych; tereny zabudowy usług portowych.
9 WM	m. Elbląg	Rozbudowa terminala towarowego	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren działalności produkcyjnej, składów i magazynów.
10 WM	m. Elbląg	Budowa infrastruktury portowej na zachodnim brzegu rz. Elbląg i Kanału Jagiellońskiego	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren działalności produkcyjnej, składów i magazynów.
11 WM	m. Elbląg	Rozbudowa i modernizacja nabrzeży przeładunkowych na wschodnim brzegu rz. Elbląg	Częściowo obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny zabudowy techniczno-produkcyjnej; tereny zabudowy usługowej.
12 WM	m. Elbląg	Budowa infrastruktury portowej na wschodnim brzeg rz. Elbląg	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: tereny przestrzeni publicznej sportu i rekreacji; morskie wody wewnętrzne; tereny publicznej zieleni urządzonej o znaczeniu ekologiczno rekreacyjnym.
13 WM	Tolkmicko	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) – rewitalizacja basenu portowego w Kamionku Wielkim	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
14 WM	Tolkmicko	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) – rewitalizacja basenu portowego w Kamionku Wielkim – basen północny	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
15 WM	Tolkmicko	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) – rewitalizacja basenu portowego w Nadbrzeżu	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
16 WM	Tolkmicko	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) – rewitalizacja basenu portowego w Suchaczu	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
17 WM	Tolkmicko	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) w Suchaczu I przystanku kolejowego	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.



18 WM	Tolkmicko	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) – rewitalizacja basenu portowego dawnej cegielni w Suchaczu	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
19 WM	Tolkmicko	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) – rewitalizacja basenu portowego w Pęklewie	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
20 WM	Tolkmicko	Budowa przystani turystycznej wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego w Kadynach	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
21 WM	Tolkmicko	Budowa przyczółka promowego wraz z zapleczem dla obsługi promów pasażersko – samochodowych i małych statków typu ro – ro w Tolkmicku (patrz tab. 8.1.5 – strategia)	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
22 WM	Tolkmicko	Budowa przystani żeglarskiej w Tolkmicku	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
23 WM	Frombork	Rozbudowa zaplecza technicznego turystycznego portu bazowego we Fromborku	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: teren turystyczny, port jachtowy, teren usług komercyjnych.
24 WM	Frombork	Budowa przyczółka promowego wraz z zapleczem dla obsługi promów pasażersko – samochodowych i małych statków typu ro – ro we Fromborku	Obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego: port rybacki, port morski.
25 WM	gm. Braniewo	Rozbudowa infrastruktury turystycznej oraz rozbudowa i modernizacja portu rybackiego wraz z rewitalizacją mostu zwodzonego w Nowej Pasłęce	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.
26 WM	gm. Elbląg	Kanał Jagielloński	Brak obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.

6. Uwarunkowania własnościowe rewitalizacji planowanego polskiego odcinka MDW E 70

Prawie 700 km polskiego odcinka MDW E 70 przebiega przez 6 województw – regionów o różnorodnym charakterze, odmiennych dziejach i o szeregu specyficznych uwarunkowań. Tak obszerny zakres opracowania, jaki posiada niniejsza koncepcja, musi powodować konieczność ograniczenia szczegółowości niektórych zagadnień. Tak jest na pewno w przypadku analizy uwarunkowań własnościowych. Proponowane w niniejszej koncepcji działania, zarówno o charakterze punktowym, jak i liniowym określone są w skali regionalnej odpowiadającej swojemu uszczegółowieniu studiom uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Wskazania lokalizacyjne odnoszą się głównie do kilometrażu dróg wodnych, względnie przybliżonej pozycji geograficznej dla morskich wód wewnętrznych (rz. Elbląg, Zatoka Elbląska i Zalew Wiśłany). Przy wyborze lokalizacji kierowano się szeregiem czynników związanych głównie z istniejącą siecią powiązań komunikacyjnych, strukturami osadniczymi, czy bliskością zakładów przemysłowych.

Opracowanie niniejsze nie mieści się w żadnych kryteriach, ani standardach sporządzania dokumentów o charakterze strategicznym, planistycznym, czy projektowym. Stanowi przede wszystkim wyczerpującą analizę potencjałów, inwentaryzację oraz ocenę istniejącej infrastruktury, zarówno związanej z drogami wodnymi, jak również z obszarami organicznie z nimi związanymi.

Wobec powyższego kryterium własnościowe było brane pod uwagę w ograniczony sposób, przy typowaniu lokalizacji infrastruktury punktowej dróg wodnych, zarówno w części traktującej o zagospodarowaniu turystycznym, jak i w części dotyczącej lokalizacji portów handlowych, przeładowni czy terminali multimodalnych.

Obecna sytuacja własnościowa wzdłuż polskiego odcinka nie jest jednorodna, jednak można wyróżnić następujące formy własności gruntów:

- Własność Skarbu Państwa – grunty pokryte wodami, administrowane przez Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej w Szczecinie, Poznaniu i Gdańsku,
- Własność Skarbu Państwa – morskie wody wewnętrzne, grunty pokryte wodami administrowane przez Urząd Morski w Gdyni,
- Własność Skarbu Państwa – grunty stanowiące nieużytki, tereny różne, użytki rolne, administrowane przez Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej w Szczecinie, Poznaniu i Gdańsku, stanowiące tereny przyległe do dróg wodnych,
- Własność Skarbu Państwa – grunty stanowiące użytki rolne, administrowane przez Agencje Nieruchomości Rolnych, stanowiące tereny przyległe do dróg wodnych,
- Własność Skarbu Państwa – grunty stanowiące nieużytki, tereny różne, użytki rolne, administrowane przez starostwa powiatowe, stanowiące tereny przyległe do dróg wodnych,

- Własność Skarbu Państwa – grunty leśne administrowane przez Lasy Państwowe, stanowiące obszary przyległe do dróg wodnych,
- Własność samorządów województw – grunty stanowiące nieużytki, tereny różne, użytki rolne, administrowane przez wojewódzkie zarządy melioracji i urządzeń wodnych, stanowiące tereny przyległe do dróg wodnych, zajęte głównie pod wały przeciwpowodziowe i urządzenia wodno – melioracyjne oraz stanowiące tereny zalewowe,
- Własność samorządów gminnych – grunty stanowiące nieużytki, tereny różne, tereny zieleni, użytki rolne, działki budowlane, drogi, administrowane przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego, stanowiące tereny przyległe do dróg wodnych,
- Własność samorządów powiatowych – grunty stanowiące nieużytki, tereny różne, tereny zieleni, użytki rolne, działki budowlane, drogi, administrowane przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego, stanowiące tereny przyległe do dróg wodnych,
- Własność osób prawnych – grunty stanowiące nieużytki, tereny różne, użytki rolne, działki budowlane, stanowiące tereny przyległe do dróg wodnych,
- Własność osób fizycznych – grunty stanowiące nieużytki, tereny różne, użytki rolne, działki budowlane, stanowiące tereny przyległe do dróg wodnych.

6. System identyfikacji wizualnej MDW E 70

System identyfikacji wizualnej ma kluczowe znaczenie dla kreowania marki produktów turystycznych, związanych z drogami wodnymi. Aktualnie na polskim odcinku MDW E 70 istnieją lub będą istnieć w najbliższym czasie następujące rodzaje systemów identyfikacji wizualnej:

- Tablice informacyjne zrealizowane w 2007 – 2008 r. w ramach projektu InWater,
- Tablice informacyjne i drogowaskazowe planowane do realizacji projektu „Pętla Żuławska”,
- Tablice montowane indywidualnie przez samorządy, lub administratorów przystani.

Wyraźny brak spójności koncepcji wizualnej, różne okresy realizacji oraz stopień uszczegółowienia zawartych informacji powodują wrażenie chaosu informacyjnego. Ponadto zamontowane tablice w znacznej ilości zostały mniej lub bardziej zdewastowane przez wandalów. Warto jeszcze zaznaczyć, że żaden z wymienionych systemów nie jest spójny z wojewódzkimi ani gminnymi programami promocji i informacji turystycznej.

Na wygląd wszystkich elementów identyfikacji wizualnej, z którymi mają kontakt odbiorcy (turyści oraz inni użytkownicy infrastruktury dróg wodnych) składa się wiele szczegółów, a każdy z nich musi pasować do pozostałych, tworząc spójny system identyfikacji wizualnej i tym samym – spójny i czytelny komunikat dotyczący wizerunku ponadregionalnego produktu turystycznego, jakim ma być docelowo MDW E 70.

- Na system identyfikacji wizualnej składają się:
- symbol MDW E 70 (znak i logotyp firmowy),
- kolory firmowe,
- typografie firmowe, symbole regionalne – herby gmin, powiatów, województw,
- system piktogramów, infografiki obrazujące przebieg dróg wodnych,
- infografiki obrazujące najbliższe otoczenie portu, przystani czy pomostu, materiały drukowane dla celów public relations, tablice i tabliczki informacyjne, szyldy reklamowe,
- tablice i drogowaskazy drogowe zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

W opracowaniu niniejszym przedstawiono wstępną wersję jednolitego systemu informacji i identyfikacji wizualnej dla poszczególnych obiektów sieci portów turystycznych, przystani i pomostów wzdłuż MDW E 70. Materiał ten powinien stanowić bazę wyjściową do dalszej dyskusji, konsultacji i uzgodnień pomiędzy zainteresowanymi podmiotami (jednostkami samorządu terytorialnego, organizacjami turystycznymi, operatorami turystyki itp.). Stanowi on załącznik do niniejszej koncepcji.

7. Podsumowanie

Określony w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, a także doprecyzowany w toku wielokrotnych konsultacji z Zamawiającym oraz jego partnerami i powołanymi ekspertami, zakres opracowania stanowi przede wszystkim analizę stanu obecnego infrastruktury i uwarunkowań funkcjonowania dróg wodnych, potencjału gospodarczego regionów wzdłuż MDW E 70, ale głównie stanowi wieloaspektowe spojrzenie na rewitalizację dróg wodnych. Określony w strategii i koncepcji zakres działań inwestycyjnych stanowi jasno sformowaną wizję czym mają być w przyszłości drogi wodne Odry, Warty, Noteci, Kanału Bydgoskiego, Brdy, Wisły, Nogatu, Szkarpany i Zalewu Wiślanego. Opracowania nie zawierają jednak analiz finansowo – ekonomicznych, po przeprowadzeniu których dość jednoznacznie będzie można określić, czy rewitalizacja dróg wodnych ma ekonomiczny sens. Bez zebrania wiarygodnych danych o zapotrzebowaniu na przewozy, bez stworzenia realnej prognozy przewozów

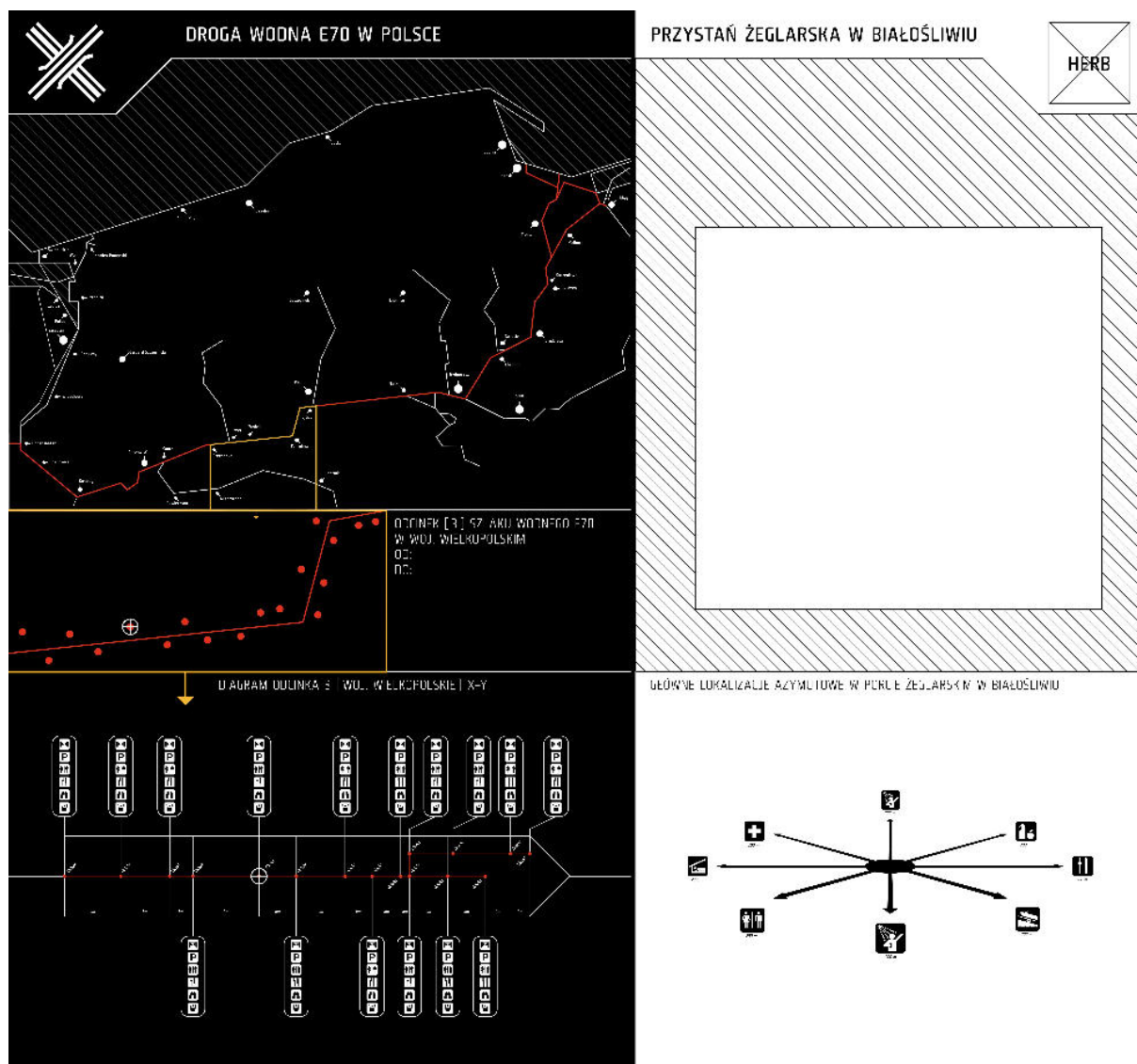
towarowych na poszczególnych odcinkach E 70, a także bez podstawowego chociaż umocowania reaktywacji żeglugi śródlądowej w regulacjach krajowych (ustawa, program, strategia, przepisy zmierzające do ograniczenia zjawiska kongestii na drogach) wszelkie dywagacje na temat wyższości śródlądowego transportu wodnego będą miały charakter czysto teoretyczny i będą bardzo łatwe do obalenia przez lobby ekologiczne. Warto zwrócić uwagę na problemy w pozyskiwaniu danych na temat struktury transportu na zapleczu polskich portów morskich, czyli w jakich konkretnych destynacjach podążają potoki ładunkowe w głąb kraju. Obecny system statystyki morskiej, a także zasłanianie się tajemnicą przedsiębiorstwa przez podmioty działające w pobliżu MDW E 70 uniemożliwia stworzenie wiarygodnej mapy struktury przewozów, która stała by się podstawą do opracowania modelu natężenia ruchu towarowego na poszczególnych odcinkach polskiego szlaku E 70 w sposób analogiczny jak czyni się to dla prognozowania natężenia i struktury rodzajowej ruchu na drogach krajowych. Opracowany tak model ruchowy stanowił by podstawę dla studium wykonalności. Biorąc pod uwagę trudności w pozyskaniu danych wyjściowych bardzo wskazane było by powołanie interdyscyplinarnego zespołu w którego skład weszli by przedstawiciele zarządów portów, firm przeładunkowych, armatorów, spedytorów, firm potencjalnie zainteresowanych wykorzystaniem żeglugi śródlądowej. Opinie i deklaracje poszczególnych zainteresowanych podmiotów stanowiły by uwiarygodnienie prognoz przewozowych na omawianych śródlądowych drogach wodnych. Dopiero po wykonaniu rzetelnego studium wykonalności, które zdaniem autorów powinno koncentrować się wyłącznie na odbudowie, modernizacji i rozbudowie infrastruktury dróg wodnych w zakresie za który odpowiada Skarb Państwa, będzie można wykazać celowość i racjonalność ponoszenia wielkich nakładów inwestycyjnych. W chwili obecnej wykonane opracowania stanowią pierwszy etap prac przedprojektowych obejmujący inwentaryzację zjawisk, problemów i barier jak i określający horyzonty i wizję funkcjonowania dróg wodnych w Polsce północnej. Zebrany materiał stanowić też będzie bazę do dalszych działań o charakterze promocyjno – lobbingsowym.



Załącznik

propozycja systemu identyfikacji wizualnej MDW E 70

CZĘŚĆ TYCZĄCA SIĘ DANEGO PORTU, KOMPLEKSU WYPOCZYNKOWEGO ITD.	PRZYSTAŃ ŻEGLARSKA W BIAŁOŚLIWIU HERB -herb gminy w której się znajdujemy -ogólny opis dwujęzyczny miejsca w którym się znajdujemy; Źródło: Udział w projekcie „Związek w Białymstoku”	-azymutowe lokalizacje danych usług;
CZĘŚĆ OGÓLNEGO BIEGU DROGI E70 WRAZ POSZCZEGÓLNYMI ETAPAMI	DROGA WODNA E70 W POLSCE ODCINEK 13 „SZLAK WODNY E70 W WOD. WIELKOPOLSKA” ODCINEK 14 „SZLAK WODNY E70 W WOD. WIELKOPOLSKA”	-ogólna schematyczna mapa drogi E70; -główny trakt jest w kolorze czerwonym; -pomarańczowa kłębka odnosi się do obszaru wyszczególnionego poniżej; ↑ odcinek wyszczególniony; -czerwone kropki oznaczają [teoretyczną] przystanie; ↑ -diagram odcinka wyszczególnionego -miejsce aktualnego pobytu zamarkowane [w tym wypadku Białystok] -każda z miejscowości będzie miała przypisane piktogramy pokazujące zakres usług; -każdy odcinek ma swój kilometraż; -diagram ma charakter zamykający, ma to podkreślić odcięcie trasy; ↑





				- MIEJSCE POSTOJU STATKU PASAŻERSKIEGO
				- MIEJSCE CUMOWANIA JACHTÓW MOTOROWYCH I ŻAGLOWYCH
				- POMOST CUMOWNICZY DLA MAŁYCH JEDNOSTEK
				- PRZYSTAŃ KAJAKOWA
				- BOSMANAT
				- SLIP/POCHYLNIA DO WYCIĄGANIA ŁODZI
				- POBÓR WODY PITNEJ
				- POBÓR ENERGII ELEKTRYCZNEJ
				- ODBIÓR ŚCIEKÓW I WÓD ZENEZOWYCH
				- STACJA PALIW
				- MIEJSCE NA ODPADKI (ŚMIETNIK)
				- HANGAR DLA ŁODZI
				- WC DAMSKIE I MĘSKIE
				- NATRYSKI
				- PRALNIA
				- KUCHNIA TURYSTYCZNA
				- AUTOMAT DO POBORU OPŁAT
				- USŁUGI REMONTOWE
				- PIERWSZA POMOC MEDYCZNA
				- RESTAURACJA
				- BAR
				- SKLEP
				- INFORMACJA TURYSTYCZNA
				- NOCLEG (HOTEL, SCHRONISKO TURYSTYCZNE, KWATERA AGROTURYSTYCZNA)
				- PUNKT WIDOKOWY
				- ZABYTEK KULTURY MATERIALNEJ
				- POMNIK PRZYRODY (OGÓLNIEJ ATRAKCJA PRZYRODNICZO - KRAJOBRAZOWA)
				INFORMACJE NAWIGACYJNE:
				- ŚLUZA Z WYMIARAMI KOMORY
				- MOST STAŁY Z WIELKOŚCIĄ PRZEŚWITU
				- MOST ZWODZONY
				- MOST PONTONOWY
				- PROM DOLNOLINOWY
				- PROM GÓRNOLINOWY
				- ŚLUZA
				- PORT
				- PROM RZECZNY
				- BARKA
				- ŻAGŁÓWKA
				- KAJAK

Tabliczki kierunkowskazowe



Tabliczki kierunkowskazowe

