



**REDAN – Biuro Projektowo – Inżynierskie Sp. z o.o.
70-382 Szczecin, ul. Jagiellońska 69**

ANALIZA ŚRODOWISKOWA

dla opracowania projektu programu:

**„Koncepcja programowo-przestrzennej
rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji
wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra,
Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła,
Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślany
(planowana na terenie Polski MDW E70)”**

Zespół autorski:

prof. nadzw. dr hab. Urszula Kołodziejczyk

dr inż. Magda Hudak

Prof. nadzw. dr hab. Urszula Kołodziejczyk
Uprawnienia Ministra OŚZNiL w zakresie
geologii inżynierskiej - nr VII 1121
Biegły Wojewody Lubuskiego w zakresie:
- postępowań wodno-prawnych nr WL-PW-014/2001
- ocen oddziaływ. na środowisko nr WL-00-027/2001



SPIS TREŚCI

1. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU.....	4
1.1. ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA	4
1.2. CHARAKTERYSTYKA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH OBJĘTYCH OPRACOWANIEM.....	4
1.3. GŁÓWNE CELE OPRACOWANIA.....	23
1.4. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI.....	23
2. METODY ZASTOSOWANE PRZY SPORZĄDZANIU ANALIZY ŚRODOWISKOWEJ	28
3. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI JEGO PRZEPROWADZANIA	29
4. INFORMACJE O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO	31
5. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	32
6. OKREŚLENIE, ANALIZA I OCENA STANU ŚRODOWISKA NA OBSZARACH OBJĘTYCH PRZEWIDYWANYM ZNACZĄCYM ODDZIAŁYWANIEM	36
7. OKREŚLENIE, ANALIZA I OCENA ISTNIEJĄCYCH PROBLEMÓW OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNYCH Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU, A W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCYCH OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŚNIA 2004R. O OCHRONIE PRZYRODY	37
7.1. EUROPEJSKA SIEĆ EKOLOGICZNA NATURA 2000	37
7.2. PARKI NARODOWE	44
7.3. PARKI KRAJOBRAZOWE	45
7.4. REZERWATY PRZYRODY	47
7.5. OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU	48
8. OKREŚLENIE, ANALIZA I OCENA CELÓW OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONYCH NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM I KRAJOWYM, ISTOTNYCH Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ SPOSOBÓW, W JAKICH TE CELE I INNE PROBLEMY ŚRODOWISKA ZOSTAŁY UWZGLĘDNIONE PODCZAS OPRACOWYWANIA PROGRAMU	49
8.1. CELE I FORMY OCHRONY PRZYRODY NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM I WSPÓLNOTOWYM	49
8.2. CELE I FORMY OCHRONY PRZYRODY NA SZCZEBLU KRAJOWYM	50
8.3. INNE DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNO-PROGRAMOWE.....	50
8.3.1. Poziom krajowy	50
8.3.2. Poziom wojewódzki.....	54
9. OKREŚLENIE, ANALIZA I OCENA PRZEWIDYWANEGO ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU, A TAKŻE NA ŚRODOWISKO, A W SZCZEGÓLNOŚCI NA: RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNĄ, LUDZI, ZWIERZĘTA, ROŚLINY, WODĘ, POWIETRZE, POWIERZCHNIĘ ZIEMI, KRAJOBRAZ, KLIMAT, ZASOBY NATURALNE I ZABYTKI – Z UWZGLĘDNIENIEM ZALEŻNOŚCI MIĘDZY TYMI ELEMENTAMI ŚRODOWISKA I MIĘDZY ODDZIAŁYWANIAM NA TE ELEMENTY.....	69
10. ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU, A W SZCZEGÓLNOŚCI - NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU	118



11. ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W PROJEKTOWANYM DOKUMENCIE WRAZ Z UZASADNIENIEM ICH WYBORU ORAZ OPIS METOD DOKONANIA OCENY PROWADZĄCEJ DO TEGO WYBORU ALBO WYJAŚNIENIE BRAKU ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH, W TYM WSKAZANIA NAPOTKANYCH TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY	119
12. PODSUMOWANIE	120

1. Charakterystyka projektowanego dokumentu

1.1. Zawartość opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Analiza środowiskowa oddziaływania obiektów zawartych w „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślan (planowana na terenie Polski MDW E 70)”, zwanej dalej Koncepcją.

Koncepcja stanowi I etap przygotowania kompleksowego rozwoju systemu żeglugi śródlądowej i turystyki wodnej wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, rozciągającej się od Antwerpii do Kłajpedy. Podstawowym celem tego dokumentu jest wzmocnienie rozwoju gospodarczego poszczególnych województw: lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko - pomorskiego, pomorskiego i warmińsko - mazurskiego.

W ramach Analizy środowiskowej, zwanej dalej Analizą, stanowiącej integralną część Koncepcji, zbadano uwarunkowania środowiskowe poszczególnych zamierzeń inwestycyjnych, wynikające z porozumień, konwencji dyrektyw UE i innych dokumentów międzynarodowych oraz krajowych, z wyróżnieniem obszarów objętych Europejską Siecią Ekologiczną Natura 2000 oraz obszarów objętych innymi formami ochrony, a tym samym - wskazanie możliwości realizacji zamierzeń Koncepcji w zgodzie z poszczególnymi elementami środowiska.

1.2. Charakterystyka zamierzeń inwestycyjnych objętych opracowaniem

Polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 (MDW E 70) swym zasięgiem obejmuje obszar rozciągający się od zachodniej granicy z Niemcami (ujście Warty) aż do Żuław Wiślan, wraz z terenami okalającymi polską część Zalewu Wiślanego. Odnosi się do budowy sieci portów, przeładowni i stoczni, a także przystani turystycznych i pasażerskich na szlakach wodnych Warty, Noteci, Kanału Bydgoskiego, Brdy, a także, Dłty Wisły, tj.: Wisły, Martwej Wisły do ujścia Wisły Śmiałej, wody portowe miasta Gdańska, Szarpawy, Nogatu, Wisły Królewieckiej oraz na morskich wodach wewnętrznych Zalewu Wiślanego i rzeki Elbląg.

Główne priorytety, dotyczące obiektów oraz działań związanych z rewitalizacją MDW E 70, poza zadaniami własnymi jednostek samorządu terytorialnego, to:

priorytet 1 –

„Dostosowanie polskiego odcinka planowanej Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 (Odra – Warta – Noteć – Kan. Bydgoski - Brda – Wisła – Nogat – Kanał Jagielloński – Zalew Wiślan) do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych, z zagwarantowaniem przez minimum 240 dni w roku bezpiecznej, całodobowej żeglugi”.

W ramach tego priorytetu przewiduje się podjęcie następujących działań:

działanie 1.1 - „Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra poprzez wykonanie szeroko zakrojonych robót czerpalnych, modernizację istniejących śluz oraz usunięcie barier technicznych umożliwiające pełne spełnienie warunków minimum II klasy technicznej dróg wodnych dostosowanej do uprawiania całodobowej żeglugi”.

Jest to najważniejszy etap całościowej rewitalizacji MDW E 70, gdyż bez jego wykonania nie można mówić o tworzeniu jakichkolwiek systemowych rozwiązań w dziedzinie ruchu turystycznego, rewitalizacji portów handlowych, czy przywróceniu regularnej żeglugi towarowej. Zakres prac związanych z przywróceniem właściwych parametrów geometrycznych dróg wodnych (z wyłączeniem awanportów śluz) obejmować będzie:

- wyznaczenie odcinków realizacyjnych pod kątem możliwości prowadzenia robót bagrowniczych i budowlanych, właściwości organów administracyjnych oraz możliwości wystąpienia urobku zanieczyszczonego (traktowanego jako odpad),

- wykonanie badań urobku czerpalnego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów oraz stężeń substancji, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony (Dz. U. 2002 nr 55 poz. 498), w podziale na odcinki realizacyjne,
- opracowanie projektu gospodarki urobkiem ze szczególnym uwzględnieniem urobku zanieczyszczonego, a także miejsc i sposobu odkładu pozostałego urobku,
- opracowanie szczegółowych inwentaryzacji przyrodniczych, poprzedzonych obserwacjami i badaniami terenowymi przez okres min. 1 roku,
- wykonanie raportów oddziaływania na środowisko, przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko i uzyskanie decyzji środowiskowych,
- uzyskanie pozwoleń wodno- prawnych,
- opracowanie projektów budowlanych z uzyskaniem decyzji o pozwoleniach na budowę, opracowanie projektów: wykonawczych, organizacji robót, kosztorysów inwestorskich, przedmiarów robót, specyfikacji technicznych wykonania i organizacji robót budowlanych,
- wybór inżyniera kontraktu,
- wybór wykonawcy/wykonawców robót,
- wykonanie robót czerpalnych w korycie Brdy, Kanału Bydgoskiego, Noteci i Warty,
- przebudowa odcinka koryta Noteci w km 90,1 – korekta łuku do wymogów II klasy technicznej,
- wykonanie nowej zabudowy regulacyjnej – ubezpieczeń brzegu (biologicznych, np. typu Bestman) w miejscach korekty (poszerzenia) koryta rzeki lub kanału,
- montaż nowego oznakowania nawigacyjnego z uwzględnieniem potrzeb uprawiania żeglugi całodobowej,
- montaż oświetlenia nawigacyjnego mostów drogowych i kolejowych.

W zakresie istniejących śluz oraz ich awanportów przewiduje się:

- sporządzenie analiz nawigacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem wymogu jednoczesnej żeglugi jednostek turystycznych i towarowych,
- wykonanie badań urobku czerpalnego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów oraz stężeń substancji, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony (Dz. U. 2002 nr 55 poz. 498), w podziale na odcinki realizacyjne,
- opracowanie projektu gospodarki urobkiem, ze szczególnym uwzględnieniem urobku zanieczyszczonego, a także miejsc i sposobu odkładu pozostałego urobku,
- opracowanie szczegółowych inwentaryzacji przyrodniczych poprzedzonych obserwacjami i badaniami terenowymi przez okres min. 1 roku,
- wykonanie raportów oddziaływania na środowisko, przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko i uzyskanie decyzji środowiskowych,
- uzyskanie pozwoleń wodno-prawnych,
- opracowanie projektów budowlanych z uzyskaniem decyzji o pozwoleniach na budowę, opracowanie projektów wykonawczych, organizacji robót, kosztorysów inwestorskich, przedmiarów robót, specyfikacji technicznych wykonania i organizacji robót budowlanych,
- wybór inżyniera kontraktu,
- wybór wykonawcy/wykonawców robót,
- wykonanie robót czerpalnych w awanportach śluz,
- budowę dalb cumowniczo – odbojowych w górnych i dolnych awanportach śluz umożliwiających bezpieczny postój jednostek towarowych (w oczekiwaniu na śluzowanie i podczas postoju nocnego),
- budowę na wejściu do głów górnych i dolnych kierownic o konstrukcji stalowej (płazy grodzic stalowych wsparte na stalowych palach rurowych) ślizgów gumowych,
- budowę pomostów cumowniczo – zejściowych dla małych (do 15 m długości) jednostek turystycznych w awanportach górnych i dolnych, wraz z ciągami pieszymi o nawierzchni utwardzonej i schodami terenowymi,
- remonty komór śluz i jazów,
- elektryfikację napędów śluz,
- budowę systemu sygnalizacji świetlnej i oznakowania nawigacyjnego,

- budowę zaplecza turystycznego: obiektów małej architektury – ławek, koszy na śmieci, miejsc na ognisko, stojaków na rowery, przyłączy wodnych i elektrycznych, organizacji zaplecza sanitarnego (w obiektach istniejących lub realizacja nowych budynków),
- organizację miejsc postojowych,
- przebudowę i modernizację dróg dojazdowych,
- stworzenie jednolitego systemu nadzoru i zarządzania ruchem wodnym na drodze Wisła – Odra, z wykorzystaniem łączności bezprzewodowej, sterowania zelektryfikowanymi napędami śluz, systemu poboru opłat, pozyskiwania, przetwarzania i gromadzenia danych statystycznych na temat ruchu żeglugowego jednostek każdego rodzaju na poszczególnych obiektach przez całą dobę,
- budowę systemu monitoringu zewnętrznego, zintegrowanego z systemem nadzoru i zarządzania ruchem wodnym.

działanie 1.2 - „Przebudowa koryta dolnej Wisły na odcinku Silno - Bydgoszcz - Fordon – Przegalina do pełnych parametrów II klasy technicznej dróg wodnych, z przygotowaniem geometrii szlaku wodnego, odpowiadającego wymogom IV klasy technicznej dróg wodnych”.

Charakterystyka hydrologiczna rzeki swobodnie płynącej, takiej jak Dolna Wisła sprawia, że jedynym sposobem zapewnienia stabilnych warunków nawigacyjnych jest kompleksowa realizacja zabudowy regulacyjnej. Dolna Wisła posiada, odpowiednie dla IV klasy technicznej, promienie łuków i prześwity mostów. Śluzy w Przegalinie i Czersku Polskim posiadają gabaryty spełniające wymogi IV klasy. Problemem jest zmienny i niekontrolowany ruch rumowiska dennego, powodujący ciągłe powstawanie przemiałów i łąch piasku, zmieniających swoją wielkość i położenie. Istniejąca zabudowa regulacyjna (ostrogi i tamy) jest w bardzo złym stanie technicznym, spowodowanym brakiem remontów i inwestycji w ostatnich dziesięcioleciach. Ten odcinek MDW E 70 posiada wspólny przebieg z MDW E 40 relacji Gdańsk – Odessa. Jest także większą częścią trasy Gdańsk – Warszawa. Wokół Warszawy zlokalizowana jest większość zaplecza polskiej logistyki, więc zapewnienie dla tego regionu dostępności śródlądową drogą wodną IV klasy znacznie podniosłoby atrakcyjność inwestycyjną i zapewniłoby wystarczające potoki towarowe w relacji Trójmiasto – Warszawa, głównie dla przewozów kontenerowych.

Działanie uwzględniać powinno także Martwą Wisłę (śródlądowe i morskie wody portowe miasta Gdańska) w zakresie zapewnienia dostępu do portu morskiego w Gdańsku, co umożliwi w przyszłości aktywizację zdegradowanych przemysłowo – portowych wzdłuż Martwej Wisły.

Z uwagi na charakter koryta Wisły, posiadającego na przedmiotowym odcinku znaczną szerokość i odpowiednie przepływy, jego regulacja do parametrów II klasy nie będzie różnić się znacząco od regulacji do parametrów IV klasy. W jednym i drugim przypadku konieczna jest niemal całkowita odbudowa budowli regulacyjnych (wydłużenie i nadbudowa ostróg, wykonanie ostróg podłużnych, wykonanie budowli osłonowo – kierujących podpór mostowych, a także robót czerpalnych w celu zapewnienia odpowiedniej głębokości, aby zainicjować procesy przemieszczania rumowiska i nadania odpowiedniej głębokości zawężonemu przez budowle regulacyjne korytu rzeki). Alternatywnym rozwiązaniem jest budowa kilkunastu stopni piętrzących w obrębie istniejącego międzywala Wisły. Powstałe stopnie służyłyby dla potrzeb energetyki wodnej. Rozwiązanie takie umożliwiłoby współfinansowanie inwestycji przez firmy z branży energetycznej. Aktualnie rozważana jest możliwość zaangażowania kapitałowego Grupy Energetycznej ENERGA SA w budowę stopnia wodnego w Nieszawie, którego realizację planowano już przeszło 40 lat temu. Ostateczny wybór sposobu przebudowy koryta Dolnej Wisły celem zapewnienia parametrów min. IV klasy muszą być poprzedzone szeregiem badań terenowych, obserwacji hydrologicznych, hydrogeodynamicznych i przyrodniczych, a także rzetelną kampanią informacyjną poprzedzającą wymagane prawem konsultacje społeczne.

W ramach niniejszego działania konieczne jest:

- opracowanie i wdrożenie fizycznego modelu hydrodynamicznego Dolnej Wisły, pozwalającego przeanalizować skomplikowane procesy ruchu rumowiska i - na tej podstawie - określić wytyczne do prac projektowych,

- wyznaczenie odcinków realizacyjnych pod kątem możliwości prowadzenia robót budowlanych i właściwości organów administracyjnych, ale z jednoczesnym uwzględnieniem możliwości wystąpienia urobku zanieczyszczonego (traktowanego jako odpad),
- wykonanie badań urobku czernalnego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów oraz stężeń substancji, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony (Dz. U. 2002 nr 55 poz. 498), w podziale na odcinki realizacyjne,
- opracowanie projektu gospodarki urobkiem, ze szczególnym uwzględnieniem urobku zanieczyszczonego, a także miejsc i sposobu odkładu pozostałego urobku,
- opracowanie szczegółowych inwentaryzacji przyrodniczych, poprzedzonych obserwacjami i badaniami terenowymi przez okres min. 1 roku,
- wykonanie raportów oddziaływania na środowisko, przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko i uzyskanie decyzji środowiskowych,
- uzyskanie pozwoleń wodno-prawnych,
- opracowanie projektów budowlanych z uzyskaniem decyzji o pozwoleniach na budowę, opracowanie projektów: wykonawczych, organizacji robót, kosztorysów inwestorskich, przedmiarów robót, specyfikacji technicznych wykonania i organizacji robót budowlanych,
- wybór inżyniera kontraktu,
- wybór wykonawcy/wykonawców robót,
- budowa budowli regulacyjnych,
- budowa obiektów kierująco – osłonowych i masywnych budowli o konstrukcji żelbetowej przy podporach nurtowych mostów drogowych i kolejowych,
- wykonanie robót czernalnych,
- montaż oznakowania nawigacyjnego.

działanie 1.3 - „Modernizacja Odry granicznej - jako odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej - do parametrów III klasy technicznej drogi wodnej jako polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70”.

Istnieje konieczność modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej tak, aby osiągnąć na całej jej długości, co najmniej III klasę żeglowności, a w przyszłości - dostosowanie wymagań do umowy AGN oraz jej ratyfikację.

działanie 1.4 - „Poprawa dostępu żeglugowego do portu morskiego w Elblągu wraz z przebudową torów podejściowych do portów w: Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej, Piaskach, Starej Pasłęce, Fromborku, Tolkmicku, Suchaczu i Kamienicy”.

Zalew Wiślaný ma status prawny morskich wód wewnętrznych. Główny tor wodny przebiega przez Zalew Wiślaný (od Cieśniny Piławskiej) w kierunku wschodnim do Kaliningradu oraz w kierunku zachodnim do obiektu „stawy - Gdańsk”. Od głównego toru wodnego odgałęziają się tory do poszczególnych portów i przystani.

Małe głębokości Zalewu Wiślanego sprawiają, że swobodę żeglowania po nim mają jedynie jachty balastowe o zanurzeniu do 1,5 m. Jachty o zanurzeniu do 1,75 m powinny się trzymać wyznaczonych torów wodnych, szczególnie na podejściach do portów. Natomiast jachty o zanurzeniu większym niż 1,8 m nie powinny żeglować po Zalewie Wiślanym.

Największymi jednostkami towarowymi, sporadycznie pojawiającymi się na Zalewie Wiślanym, są barki motorowe o nośności 500 ton.

Pod względem bezpieczeństwa żeglugi, akwen Zalewu Wiślanego stwarza znacznie większe zagrożenia niż śródlądowe szlaki wodne czy jeziora.

Zgodnie z informacjami zawartymi w „Studium Wykonalności - Budowa kanału żeglugowego wraz z torem wodnym przez Zalew Wiślaný”, w/w przedsięwzięcie obejmuje m.in.:

- służę o długości 200m, szerokości 25m i głębokości 5 m, zamykaną z obu stron wrotami,
- zasadniczą część kanału: na długości ok. 1100 m, szerokości 60m (100m lokalnie na długości 200m) oraz głębokości 5m wraz z obudową brzegów i umocnieniami skarp nadwodnych,
- falochron osłaniający akwen portowy z wejściem do kanału od strony morza,

- tor podejściowy do kanału żeglugowego od strony morza, o głębokości 5,5 m i szerokości 60 m, oraz tor podejściowy od strony Zalewu Wiślanego,
- tor wodny od Mierzei do pławy ELB10, o głębokości 4m (w I etapie),
- nabrzeża postojowe na kanale i w porcie od strony morza,
- stanowiska wyczekiwania od strony Zalewu Wiślanego,
- dwa mosty zwodzone z drogami dojazdowymi,
- infrastrukturę techniczną (drogi serwisowe, mechanizmy otwierania i zamykania wrót śluzy i mostów zwodzonych, niezbędne do prawidłowego funkcjonowania Kanału Żeglugowego).

Za efekty realizacji projektu budowy kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną w „Studium Wykonalności” można uznać:

- uzyskanie bezpośredniego połączenia Zalewu Wiślanego z morzem w granicach Polski,
- dostępność Portu Morskiego Elbląg dla statków morskich wszystkich bander o zanurzeniu do 4,0 m, długości do 100 m i szerokości do 20 m, pod warunkiem, że w ramach odrębnego projektu „Przebudowa wejścia do Portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego (nieudostępnionego autorom „Studium Wykonalności”) przyjęte były identyczne parametry statku wchodzącego do portu Elbląg,
- osiągnięcie przez Port Morski Elbląg przeładunków w ilości co najmniej 3,5 mln ton rocznie, czyli o 3 mln ton więcej, niż bez budowy kanału,
- skrócenie drogi morskiej w relacji Elbląg – Trójmiasto o 94 km, Elbląg – porty Europy Zachodniej o 61 km i Elbląg – porty wschodniego Bałtyku o 15 km,
- dostępność Zalewu Wiślanego i przystani nad nim leżących dla jachtów od strony morza,
- dostępność morza dla jachtów bazujących w przystaniach Zalewu i żeglujących po Zalewie – zwiększająca atrakcyjność żeglarstwa nad Zalewem,
- możliwość wypłynięcia na morze statkiem turystycznym z Zalewu Wiślanego, uatrakcyjniająca pobyt turystyczny nad Zalewem,
- możliwość przemieszczania się turystów drogą morską na trasach: Mierzeja Wiśłana – Trójmiasto i miejscowości na południowym brzegu Zalewu Wiślanego – Trójmiasto, co odciążą transport drogowy,
- dostępność atrakcji krajoznawczych w rejonie Zalewu Wiślanego (Elbląg, Frombork) dla statków turystycznych żeglugi przybrzeżnej od strony morza,
- skrócenie czasu rejsów turystycznych z Trójmiasta do Elbląga, Fromborka i Krynicy Morskiej w porównaniu z Martwą Wisłą i Szarpawą o około 5 godzin (przy zastosowaniu wodolotów).

Kanał przez Mierzę Wiślaną w lokalizacji Skowronki wymaga wykonania robót ziemnych o kubaturze 1 260 000 m³. Tor wodny od strony morza do projektowanego portu będzie wymagał wyrefulowania ok. 100 000 m³ gruntu. Natomiast wykonanie nowego i pogłębienie istniejącego toru wodnego na Zalewie (od przekopu Mierzei do portu w Elblągu) wymaga wykonania robót refulacyjnych o łącznej kubaturze 4 150 000 m³, z czego w ramach planowanego przedsięwzięcia, od Mierzei do pławy 10ELB około 3 700 000 m³ (dane ze „Studium Wykonalności”, 2007).

„Studium Uwarunkowań” nie zwiera rozwiązania problemu urobku – wymieniane są jedynie różne teoretyczne możliwości jego zagospodarowania, w tym:

- wybudowanie wyspy rekreacyjnej lub wyspy stanowiącej ostoję ptactwa wodnego na Zalewie Wiślanym - w miejscu wskazanym przez lokalną społeczność i władze samorządowe gmin nadzalewowych, w uzgodnieniu z ekologami i ornitologami,
- składowanie urobku na polach refulacyjnych, w miejscach wyznaczonych zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- wbudowanie urobku w: 1) istniejące obwałowania przeciwpowodziowe (wał czołowy od strony Zalewu), 2) obwałowania odnóg deltowych uchodzących do Zalewu (łącznie około kilkuset kilometrów),
- transport urobku barkami i sprzedaż w celu wykorzystania do celów budowlanych, np. do budowy dróg,
- ewentualne wyklapowanie urobku w Zatoce Gdańskiej, w miejscach wskazanych przez Urząd Morski w Gdyni.

Jako działania uzupełniające przewiduje się przebudowę (pogłębienie i poszerzenie w dnie) torów podejściowych do portów (rybackich i turystycznych) we Fromborku, Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej i Nowej Pasłęce.

działanie 1.5 - „Przebudowa rzeki Szarpawy do parametrów IV klasy technicznej dróg wodnych wraz z budową nowej śluzy Gdańska Głowa, jako połączenie portów morskich Gdańsk i Elbląg, pogłębienie Nogatu wraz z remontem i modernizacją stopni wodnych, przebudowa Kanału Jagiellońskiego do parametrów IV klasy oraz modernizacja Wisły Królewieckiej do parametrów II klasy”.

W wyniku realizacji tego przedsięwzięcia port morski w Elblągu i Zalew Wiślany uzyskają śródlądowe połączenie żeglugowe z portami Trójmiasta, a także - z drogą wodną Dolnej Wisły, docelowo przystosowaną do parametrów IV klasy technicznej. Zapewni to możliwość żeglugi statków o nośności do 1.500 Mg, przez co najmniej 300 dni w roku i umożliwi dostęp do: aglomeracji bydgosko – toruńskiej, Włocławka, Płocka i Warszawy.

Przebudowa Kanału Jagiellońskiego i Szarpawy nie powinna napotkać problemów środowiskowych. Na tym terenie nie występują obszary chronione, zwłaszcza obszary Natura 2000. Roboty budowlane sprowadzać się będą głównie do: poszerzenia koryta, korekty promieni łuków, budowy nowej zabudowy regulacyjnej, podniesienia napowietrznych linii energetycznych, poprawy przejścia przez mosty zwodzone w Drewnicy i Rybinie, montażu nowego oznakowania nawigacyjnego oraz budowy nowej śluzy w Gdańskiej Głowie. W wyniku ukształtowania sieci dróg wodnych w tym rejonie, możliwe będzie skrócenie drogi wodnej Szarpawy (poprzez budowę nowej śluzy, położonej dalej na północ od istniejącej i na południe od Mikoszewa). Rozwiązanie takie może stanowić tańszą i bardziej korzystną - z punktu widzenia uwarunkowań środowiskowych - alternatywę dla budowy przekopu przez Mierzę Wiślaną. Warto zaznaczyć, że oba przedsięwzięcia nie wykluczają się wzajemnie. Budowa przekopu i morskiej drogi wodnej przez Zatokę Gdańską, z uwagi na warunki nawigacyjne, i tak nie zapewni stałego śródlądowego połączenia żeglugowego portów w Elblągu i Trójmieście.

W roku 2004, na śluży Gdańska Głowa zamontowano dodatkową kłapę wsporną, pozwalającą na śluzowanie jednostek o długości do 85 m (przedtem 61 m). W pierwszym etapie przebudowy rzeki Szarpawy należy zatem wykonać prace czerpalne, służące odtworzeniu głębokości i szerokości toru żeglugowego.

Ponadto w ramach działania przewiduje się kompleksowe roboty pogłębiarskie na Nogacie, przebudowę mostu drogowego w Kępach do pełnych parametrów II klasy, remonty i modernizację stopni wodnych w Białej Górze, Szonowie, Rakowcu i Michałowie (elektryfikacja napędów, sygnalizacja świetlna, remonty budowli wodnych, budowa nowych kierownic i dalb postojowych).

priorytet 2 -

„Budowa systemu portów turystycznych, przystani i pomostów cumowniczych, wraz z jednolitym systemem informacji i identyfikacji wizualnej polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, na terenie województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko – pomorskiego, pomorskiego i warmińsko – mazurskiego”.

W ramach tego priorytetu przewiduje się podjęcie następujących działań:

działanie 2.1 - „Budowa sieci portów bazowych, przystani i pomostów cumowniczych zapewniających bezpieczne i wygodne uprawianie wszystkich rodzajów żeglugi turystycznej i sportowej na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70”.

Aktualnie, tzn. do 2015 r. realizowany jest projekt „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”. Projekt finansowany jest w ramach Programu Operacyjnego - Innowacyjna Gospodarka 2007-2013 Działanie 6.4 „Inwestycje w projekty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym” (projekt znajduje się na Indykatywnej liście projektów kluczowych dla Działania 6.4 PO IG 2007 – 2013).

Realizacja wspomnianego projektu przewidziana jest na lata 2010-2015 (etap I: 2010 – 2012, etap II – 2013 – 2015). Uczestniczy w nim 18 partnerów z województw: warmińsko – mazurskiego i pomorskiego.

Projekt zakłada stworzenie unikalnego, charakteryzującego się wysoką jakością, produktu turystycznego, w postaci szlaku wodnego, opartego na oryginalnej kompozycji różnych dóbr turystycznych (walorów i atrakcji) oraz przeróżnych usług, umożliwiających ich turystyczne wykorzystanie w trakcie pobytu na terenie Żuław i Zalewu Wiślanego, synergii istniejącej pomiędzy wyjątkowym i zróżnicowanym środowiskiem przyrodniczym i dziedzictwem kulturowym, unikalnym w skali europejskiej, wysokiej jakości oraz bezpiecznej infrastruktury turystycznej (w postaci portów i przystani żeglarskich oraz pomostów cumowniczych), służącej zarówno aktywnemu uprawianiu sportów wodnych, jak również innym formom turystyki, a także - kompleksowej i spójnej ofercie umożliwiającej skorzystanie z wielu usług w trakcie pobytu na terenie Żuław i Zalewu Wiślanego.

W wyniku realizacji projektu, powstanie nowoczesna infrastruktura żeglarska umożliwiająca cumowanie około 450 jednostek pływających, składająca się z: 5 portów żeglarskich, 10 przystani jachtowych, 10 pomostów cumowniczych oraz 4 przystani żeglugi pasażerskiej. Ponadto, dla poprawy warunków żeglugowych na szlakach wodnych Deltą Wisły, zostaną przebudowane dwa stałe mosty na zwodzone oraz nastąpi zelektryfikowanie śluzy Gdańska Głowa.

Odcinek Martwej Wisły objęty jest z kolei „Programem ożywienia dróg wodnych w Gdańsku”. Przedsięwzięcie to polega na aktywizacji dróg wodnych na terenie miasta znajdującego się w rejonie ujścia Wisły. Skierowane jest do mieszkańców Gdańska oraz turystów z regionu pomorskiego i całego kraju, a także turystów zagranicznych. Produktem wynikającym z realizacji projektu będzie zmodernizowany i dostosowany dla potrzeb turystów szlak wodny. Planowane zadania obejmują budowę: przystanków tramwaju wodnego oraz trzech obiektów dla potrzeb wodniaków. Ponadto, w ramach programu zostaną wybudowane i zmodernizowane nabrzeża, zabudowana będzie strefa brzegowa (pływającymi i stałymi pomostami cumowniczymi), wybudowane zostaną pochylnie dla wodowania jednostek pływających i inne urządzenia hydrotechniczne, wykonane zostaną: ciągi spacerowe, infrastruktura techniczna oraz zagospodarowany teren zielony. Planowane zadania będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Na pozostałych odcinkach MDW E 70 realizowane są również projekty infrastruktury portów i przystani wodnych, przewidziane do współfinansowania w ramach regionalnych programów operacyjnych województw: lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko – pomorskiego, pomorskiego. Wśród znajdujących się w różnym stadium zaawansowania projektów wymienić należy projekty:

- „Łączą nas rzeki” – budowa sieci przystani turystycznych w: Kostrzynie nad Odrą, Świerkocinie (gmina Witnica), Gorzowie Wlkp., Santoku i Borku (nad Wartą w gminie Deszczno),
- „Budowa przystani dla jachtów i łodzi przy starorzeczu rzeki Noteć w Drawsku,
- "Aktywizacja Wielkiej Pętli Wielkopolski - etap I": budowa przystani wodnych na rzece Noteć - przystań w Czarnkowie". Przystań będzie podstawowym elementem infrastruktury, w oparciu o który zbudowany zostanie produkt turystyczny, stanowiący bramę do szerszej oferty turystycznej miasta i gminy. Międzynarodowe Drogi Wodne: E 70, E 40 i E 30 oraz Pętla Wielkopolsko - Lubusko - Kujawsko – Pomorska połączą miasta będące areną rozgrywek sportowych EURO 2012: Poznań, Gdańsk, Wrocław, Warszawę i Kraków. Realizacja projektu ma również na celu stworzenie udogodnień dla uprawiania specjalistycznych form turystyki, służących m.in. organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012. Jedno z haseł promocyjnych projektu brzmi: "Statkiem na EURO 2012". Mecze EURO 2012 będą rozgrywane, m.in. w głównym mieście województwa wielkopolskiego – Poznaniu. Lokalizacja przedmiotowego projektu, dotyczącego budowy przystani na Noteci, znajduje się zaledwie około 70 km od tego miasta. Aktywna promocja przystani powinna skłonić wielu amatorów "wodniactwa" do przybycia do Polski drogą wodną. Planowane przedsięwzięcie pozwoli pozostawić środek transportu wodnego w przystani i udać się środkami komunikacji publicznej (lub innym źródłem transportu) do Poznania - miasta, gdzie rozgrywane będą mecze. Powstanie też możliwość organizacji

krótkich wycieczek (1-3 dniowych) z miasta rozgrywek na omawiany w projekcie szlak noteci,

- „Aktywizacja Wielkiej Pętli Wielkopolski - etap I: budowa przystani wodnych na rzece Noteć – budowa przystani rzecznej i promenady w Ujściu”,
- „Budowa przystani na Noteci w Nakle” - znajduje się na liście indywidualnych projektów kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego. Koncepcja organizacji i funkcjonowania Portu Śródlądowego (Przystani Wodnej) obejmuje organizację i stworzenie budynku portu oraz basenu portowego,
- „Rewitalizacja i adaptacja obszaru przemysłowego w Grudziądzu do nowych funkcji turystyczno-rekreacyjnych” – budowa m.in. przystani turystycznej. Projekt zakłada kompleksową rewitalizację obszarów zlokalizowanych nad Wisłą w obrębie basenu portowego oraz ożywienie gospodarcze i społeczne Grudziądza, wraz z odnową infrastruktury społecznej i architektoniczno - urbanistycznej w zdegradowanych obszarach miasta, w tym - na obszarze przemysłowym,
- „Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta)”. Projekt zakłada demontaż dwóch stałych kładek dla pieszych, budowę nowych, (zwozzonych, sterowanych automatycznie) kładek oraz przystosowaniu nabrzeża portowego, na odcinku o długości ok. 215 m, do cumowania statków o zanurzeniu 2,5 m. Kładka zlokalizowana w ciągu ul. Studziennej będzie trzyprzęsłowa, ze zwozonym środkowym przęsłem, które umożliwi swobodną żeglugę po rzece. Ma mieć 56 m długości i 9 m szerokości, jezdnię dla samochodów osobowych, chodnik dla pieszych i ścieżkę rowerową. Kładka w ciągu ulicy Mostowej również będzie miała trzy przęsła, lecz będzie nieco mniejsza (50 m długości i 6 m szerokości), a przeznaczona będzie wyłącznie dla ruchu pieszych i rowerzystów. Przebudowie ulegnie także wschodnie nabrzeże rzeki Elbląg, przy Bulwarze Zygmunta Augusta, położone między kładkami. Powstanie tu przystań pasażerska, która będzie obsługiwać jachty i statki pasażerskie o długości do 100 m i zanurzeniu do 2,5 m,
- „Rewitalizacja centrum miasta – rozwój funkcji turystycznych Elbląga”. Projekt polega na rewitalizacji Wyspy Spichrzów, leżącej w obszarze Starego Miasta w Elblągu. Zakres projektu obejmuje: oczyszczenie i pogłębienie 975 mb Fosi Staromiejskiej, budowę ciągu pieszo-spacerowego wraz z zagospodarowaniem zieleni, zagospodarowanie dwóch przyczółków (północnego i południowego), dostosowanie do funkcji przystani jachtowych - umocnienie brzegów. Przy przyczółku południowym zakres projektu obejmuje: ulokowanie obiektów z repliki osady Truso, z dostosowaniem ich do obsługi turystycznej wraz z infrastrukturą techniczną niezbędną do obsługi turystów, realizację pięciu drogowych obiektów inżynierskich, tj. przebudowę jednego mostu, przebudowę jednej kładki dla pieszych, przebudowę dwóch przepustów i budowę jednej kładki dla pieszych, przebudowę ulic w obrębie Wyspy Spichrzów wraz z infrastrukturą drogową (ok. 1500 m), przeniesienie jednego zabytkowego budynku z terenu centrum Elbląga (ok. 530 m²), realizację placu postojowego z zielenią towarzyszącą, umocnienie, zagospodarowanie nabrzeża (od strony rzeki Elbląg - od mostu Tysiąclecia, wzdłuż linii Wyspy Spichrzów).

Analizując rozmieszczenie przygotowywanych i realizowanych inwestycji trzeba stwierdzić, że nie tworzą one regularnej i skoordynowanej sieci umożliwiającej wygodną i bezpieczną żeglugę na polskim fragmencie MDW E 70. Na wielu odcinkach, w dalszym ciągu brak będzie jakiegokolwiek infrastruktury, przystani, czy nawet pomostów.

działanie 2.2 - „Kompleksowa rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego poprzez budowę systemu przystani turystycznych, sieci przystanków tramwaju wodnego oraz innych obiektów rekreacji i sportów wodnych”.

Urząd Miasta Bydgoszcz opracował kompleksowy „Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego”, składający się ze 150 mniejszych projektów inwestycyjnych, wprowadzających nowatorskie rozwiązania, wpływające na poprawę jakości życia w miastach wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70. Jest on pierwszym, spójnym i szczegółowym programem, obejmującym wszystkie bydgoskie ciek (poza Brdą) oraz Kanał Bydgoski i Wisłę.

W zakresie odcinka ujściowego Brdy oraz Wisły "bydgoskiej", program przewiduje następujące przedsięwzięcia:

Na Brdzie – odcinek górny i na Kanale Bydgoskim:

- rewitalizacja Wyspy Młyńskiej i stworzenie z niej najbardziej prestiżowego obszaru Bydgoskiego Węzła Wodnego,
- budowa siedmiu marin i nabrzeży cumowniczych zapewniających obsługę jednostek pływających: jedna na Kanale Bydgoskim, pięć na Brdzie ("*Brda Centrum*" przy WSG, "*Staromiejska*" na Wyspie Młyńskiej, "*Kartodrom*" przy torze katingowym,
- budowa bulwarów, ciągów spacerowych i ścieżek rowerowych na nabrzeżach Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego w trzech standardach użytkowych, bulwary o najwyższym standardzie planowane są na odcinku śródmiejskim Brdy,
- udostępnienie miejsc do cumowania barek o funkcji hotelowej i mieszkalnej (tzw. mieszkania na wodzie),
- organizacja mobilnego muzeum żeglugi śródlądowej na barce oraz stanowisk eksponujących zabytki budownictwa hydrotechnicznego w Bydgoszczy,
- budowa nowych przystanków tramwaju wodnego oraz zapewnienie ich połączenia z infrastrukturą komunikacji miejskiej,
- rewitalizacja Central Parku nad Kanałem Bydgoskim, wraz z wypełnieniem wodą dawnego koryta kanału,
- remonty wszystkich budowli hydrotechnicznych Bydgoskiego Węzła Wodnego – śluz, jazów, nabrzeży (z wyjątkiem betonowych nabrzeży skarpowych, które są przeznaczone do przebudowy),
- odcięcie wszystkich miejskich źródeł zanieczyszczeń Brdy, bagrowanie i pogłębienie dróg wodnych Brdy skanalizowanej i Kanału Bydgoskiego,
- budowa centrum edukacyjno – rekreacyjnego "Ogniwo" przy połączeniu Brdy z Kanałem Bydgoskim, z wkomponowaną w Strugę Flis przystanią dla jachtów i kajaków,
- budowa nowych mostów i kładek przez Brdę i Kanał Bydgoski.

Na Brdzie - odcinek dolny (od mostu Pomorskiego do ujścia do Wisły):

- poprawę czystości wód Brdy i Wisły, uzyskaną poprzez budowę kanalizacji sanitarnej i deszczowej, bagrowanie Brdy i toru regatowego,
- budowę bulwarów wzdłuż obu brzegów Brdy: po stronie północnej bulwar przebiegać będzie od mostu Pomorskiego do mostu na ul. Spornej, a po południowej stronie Brdy - od mostu na ul. Spornej do toru regatowego. Odcinek od mostu Pomorskiego do mostu Kazimierza Wielkiego ma mieć standard B, pozostałe odcinki standard C (nawierzchnia naturalna). Bulwary będą powiązane z terenami sąsiadującymi w formie bezkolizyjnych ciągów pieszo-rowerowych. W ich obrębie planowane jest co najmniej 5 miejsc wypoczynkowych - małej rekreacji - wraz z pomostami cumowniczymi. Budowa bulwarów wymaga uzgodnień z zakładami przemysłowymi, rozlokowanymi wzdłuż odcinka ujściowego rzeki. Wielką atrakcją na odcinku dolnym jest dorodny las łęgowy i ostoja ptactwa,
- budowę dwóch kładek pieszo-rowerowych przez Brdę w rejonie toru katingowego i starej śluzy na Kapuściskach,
- udostępnienie Brdy dla turystycznego ruchu żeglugowego poprzez budowę dwóch przystani na bazie istniejącego przekopu starego ramienia Brdy w rejonie toru katingowego oraz jachtowej stoczni remontowej, z ewentualną funkcją przystani żeglarskiej, w rejonie ul. Fordońskiej 156, na bazie istniejącego nadbrzeża,
- rewitalizację toru regatowego, na podobieństwo poznańskiej Małty:
 - projekt przewiduje modernizację i przedłużenie toru o port drzewny (do długości 2,3 km), przebudowę ul. Toruńskiej, wprowadzenie obiektów małej gastronomii i parkingów, udostępnienie nabrzeży,
 - dolny kanał żeglugowy służyłby jako zimowisko dla prywatnych jednostek, górny jako awanport dla żeglugi po torze regatowym i Wiśle,
 - budowa dwupoziomowego portu jachtowego o standardzie mariny, w rejonie starej śluzy „Brda-ujście”; obiekt mógłby pomieścić 100 jednostek pływających, a z racji obszerności miejsca i standardu byłby to port jachtowy o najwyższym standardzie w

Bydgoszczy; elementem łączącym porty dolny i górny byłby urokliwy teren starej śluzy "Brdy-ujście"; w jego obrębie realizowana byłaby szeroka oferta usług turystycznych: informacja, gastronomia, wypożyczalnia sprzętu pływającego, dostęp do mediów,

- przedłużenie trasy tramwaju wodnego do „Brdy-ujścia”, z przystankami: "most Kazimierza Wielkiego", "stara śluza Kapuściska", "most przy ul. Spornej", "tor regatowy", "śluza Czersko Polskie",
- inne przedsięwzięcia, takie jak: lokalizacja punktów orientacji przestrzennej w rejonie ujścia Brdy do Wisły, iluminacja nadbrzeży, mostów, kładek, śluz i urządzeń hydrotechnicznych, lokalizacja punktów informacyjnych dla turystów i wodniaków w kluczowych punktach: przystaniach, śluzach, kładkach,

na Wiśle - zakole bydgoskie (budowa bulwaru nadwiślańskiego);

- trakt spacerowy ma przebiegać od starej śluzy Brdyujście (planowanej mariny), aż do końca fordońskiego wału przeciwpowodziowego,
- najwyższy standard (A) bulwar ma mieć na odcinku starego Fordonu - od glinianki do wału przeciwpowodziowego; planuje się tu nawierzchnię utwardzoną z oświetleniem i pełnym programem wypoczynkowym (ławki, pergole, zadaszenia, gastronomia itp.),
- nieco niższy standard (B) bulwar ma mieć na pozostałym odcinku, z wyłączeniem końcowego odcinka wału, gdzie planuje się standard C,
- bulwar od „Brdy-ujścia” do Fordonu nazywałby się nadwiślańskim bądź fordońskim, a trakt na wale - bulwarem parkowym,
- planowane są przecinki drzewostanu, co 600-1000 m, aby umożliwić otwarcia widokowe na Wisłę z bulwaru parkowego,
- budowę nadwiślańskich parków miejskich: "Brdy-ujście", "Glinianka" i "Wisła",
- park dzielnicowy "Wisła" ma obejmować starorzeczka dolnego Fordonu, wyłączone z zabudowy ze względu na niebezpieczeństwo zalania w razie powodzi.
- Parki: "Glinianka" i "Brdy-ujście" mają mieć charakter nadrzeczny i wypoczynkowy,
- uruchomienie przewozów pasażerskich na Wiśle, do czego będą wykorzystane przyczółki przeprawy promowej powyżej mostu Fordońskiego; w tym miejscu ma być urządzona przystań pasażerska o możliwym nabrzeżu pionowym, druga przystań będzie urządzona na bazie istniejącego nadbrzeża pionowego, na wysokości elewatora zbożowego (bez zaplecza technicznego i socjalnego),
- zagospodarowanie terenu grodziska Wyszogród; opracowanie specjalistyczne pod nadzorem konserwatora zabytków, z wymogiem wyeksponowania grodziska od strony Wisły oraz ul. Fordońskiej, m.in. poprzez wycinkę okolicznych drzew zasłaniających jego sylwetę,
- ukształtowanie pierzei Bydgoszczy od strony Wisły i mostu Fordońskiego poprzez ekspozycję i remonty zabytków (kościół, bryła więzienia, grodzisko, elewatory zbożowe), nasadzenia roślinności, uporządkowanie terenu, iluminację; wiąże się z tym również uporządkowanie terenu zajmowanego przez firmę "Wirbud" zajmującą się wydobywaniem kruszywa z dna Wisły; istniejący poniżej mostu fordońskiego basen portowy nie jest przeznaczony dla celów turystyki z uwagi na lokalizację limnigrafu i pełnienie przez basen funkcji zimowego schronu dla lodołamaczy,
- inne przedsięwzięcia, takie jak: iluminacja nadbrzeży i obiektów architektonicznych: mostu przez Wisłę, wież kościołów w starym Fordonie, zakładu karnego, grodziska Wyszogród, zakładów zbożowych, przystani wodnych oraz lokalizacja punktów informacyjnych dla turystów i wodniaków w kluczowych punktach.

działanie 2.3 - „Zagospodarowanie turystyczne poprzez rewitalizację istniejących basenów portowych i bulwarów w Toruniu”.

Miasto Toruń nie jest położone przy polskim odcinku MDW E 70. Wisła przepływająca przez miasto stanowi za to Międzynarodową Drogę Wodną E 40 relacji Gdańsk – Odessa, która na swoim początkowym odcinku Dolnej Wisły posiada wspólny przebieg z drogą E 70. Toruń oddalony o ok. 40 km od Bydgoszczy stanowi równoważny co miasto nad Brdą ośrodek miejski tworzący Bydgosko – Toruński Obszar Metropolitalny (BTOM). Bydgosko Toruński Obszar Metropolitalny określany w

dokumentach strategicznych i planistycznych jako Aglomeracja Bydgosko-Toruńska stanowi podstawowy element struktury osadniczej i gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego. Wynika to z faktu, że w tym centralnym obszarze koncentruje się znacząca część ogółu mieszkańców województwa, potencjału gospodarczego i społecznego oraz zagospodarowania w zakresie infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Obszar objęty opracowaniem obejmuje powierzchnię ok. 3 tys. km² (21,5 % powierzchni województwa i 0,10 % powierzchni kraju) i zamieszkiwany jest przez ponad 700 tys. osób (tj. 41% mieszkańców województwa i 2 % ludności Polski). Pod względem administracyjnym obejmuje on miasta Bydgoszcz i Toruń oraz powiaty bydgoski i toruński. Obszar bipolarnej Aglomeracji Bydgosko-Toruńskiej został jednoznacznie zapisany w Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju i zdelimitowany w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Wisła na przestrzeni wieków miała kluczowe znaczenie dla powstania i rozwoju Torunia jako ośrodka miejskiego. W I połowie XX w. gospodarcze wykorzystanie śródlądowego transportu wodnego przestało pełnić istotną rolę. Zaniechano przeładunku towarów, a istniejąca infrastruktura zaczęła ulegać stopniowej dekapitalizacji. Jednak pomimo braku w ostatnich kilku dziesięcioleciach jakichkolwiek działań inwestycyjnych w Toruniu pozostała infrastruktura (baseny portów: Zimowego i Drzewnego, basen przystani AZS, Bulwar Filadelfijski, opływ Małej Wisłki, ujście Drwęcy – rzeki niegdyś żeglownej w dolnym odcinku) umożliwiające realizację szeroko zakrojonego programu budowy portów, przystani oraz innych obiektów turystyki i rekreacji wodnej.

Wielka turystyczna atrakcyjność miasta (starówka wpisana na listę UNESCO, unikalny zespół fortyfikacji, liczne instytucje kultury i rozrywki) czynią konieczność turystyczno – rekreacyjnego zagospodarowania Wisły jednym z podstawowych kierunków działań inwestycyjnych związanych z udostępnieniem i wykorzystaniem potencjału BTOM.

Do podstawowych działań zaliczyć należy:

- Rewitalizację poprzez turystyczne zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego – stworzenie warunków do wygodnej i bezpiecznej żeglugi turystycznej każdego rodzaju
- Budowę portów i przystani turystycznych w istniejących basenach portowych, z ukierunkowaniem zarówno na obsługę mieszkańców miasta (baza postojowo – zimowiskowa), jak również ruchu tranzytowego i docelowego
- Budowę sieci przystanków tramwaju wodnej łączącego odległe punkty miasta i stanowiącego w sezonie nawigacyjnym uzupełnienie miejskiej komunikacji publicznej,
- Budowę pomostów cumowniczych umożliwiających dotarcie do atrakcyjnych obiektów i obszarów nadwodnych zlokalizowanych w granicach miasta
- Budowę pomostów cumowniczych na Wiśle pomiędzy Toruniem, a Bydgoszczą – Fordonem,
- Utworzenie stałego połączenia pasażerskiego Torunia i Bydgoszczy (konwencjonalny, lecz ekonomiczny statek pasażerski lub poduszkiowiec gwarantujący większą znacznie prędkość podróży i niezależność kursowania od aktualnych głębokości tranzytowych).

W latach 2006 – 07 miasto Toruń uczestniczyło w programie InWater. Powstały wówczas liczne opracowania studyjne i koncepcyjne. Materiał ten stanowi doskonałą bazę wyjściową do opracowania jednolitego dokumentu o charakterze programowym na wzór programu rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego. Jedynie opracowanie takiego dokumentu o charakterze całościowym, zawierającego szereg analiz i zestawień kosztów umożliwi racjonalne i ekonomicznie uzasadnione zagospodarowanie Wisły na cele turystyczno – rekreacyjne.

działanie 2.4 - „Budowa i rozbudowa obiektów zaplecza usług turystycznych, zlokalizowanych wokół portów, przystani i pomostów cumowniczych wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70”.

Ożywienie szlaków wodnych to okazja dla inwestorów komercyjnych planujących budowę w obszarach nadwodnych obiektów noclegowych, gastronomicznych, sportowych czy gospodarczych.

Realizowana w ramach zadań własnych jednostek samorządów terytorialnych infrastruktura portów, przystani turystycznych czy pomostów cumowniczych dotyczy w pierwszej kolejności budowy urządzeń wodnych, dróg dojazdowych, niezbędnego zaplecza sanitarno – socjalnego i wyposażenia terenu w infrastrukturę sieciową.

Powstała infrastruktura kanalizująca ruch turystyczny sprzyjać będzie powstawaniu stref aktywności gospodarczej związanej z obsługą turystów i mieszkańców korzystających z wybudowanych za publiczne pieniądze obiektów rekreacyjno – sportowych.

Uzbrojone, atrakcyjnie zlokalizowane i dobrze skomunikowane grunty przylegające do portów, przystani, czy nawet pomostów cumowniczych w mniejszych miejscowościach stanowić będą cenną ofertę inwestycyjną gmin zlokalizowanych wzdłuż polskiego odcinka MDW E 70.

Grunty te będą mogły być udostępniane na zasadzie dzierżawy lub sprzedaży inwestorom komercyjnym, bądź przekazywane jako aport w ręce spółek prawa handlowego – komunalnych lub też tworzonych na zasadzie partnerstwa publiczno – prywatnego.

Do najważniejszych rodzajów aktywności gospodarczej zlokalizowanej w pobliżu infrastruktury turystycznej śródlądowych dróg wodnych zaliczyć należy:

- Usługi związane z bezpośrednią specjalistyczną obsługą wodniaków: dystrybucja paliw (w powiązaniu z obsługą komunikacji samochodowej), usługi skutnicze, zabezpieczenia miejsc postoju zimowego, zaopatrzenie w akcesoria żeglarskie, zaopatrzenie w żywność,
- Usługi turystyki i rekreacji wodnej związane z udostępnianiem sprzętu i urządzeń: czarterowanie łodzi, wypożyczalnie sprzętu turystycznego, wyciągi narciarstwa wodnego, tory wioślarskie i regatowe,
- Usługi hotelarsko – noclegowe (w różnych standardach cenowych i jakościowych) oraz gastronomiczno – rozrywkowe adresowane nie tylko do osób przemieszczających się drogami wodnymi,
- Usługi rekreacji, odnowy biologicznej i profilaktyki zdrowotnej zlokalizowane w atrakcyjnych krajobrazowo terenach nad wodami otwartymi,
- Usługi rekreacji masowej adresowane do turystów, a także do mieszkańców regionów takie jak: parki wodne, tematyczne parki rozrywki, ośrodki hippiczne, wypożyczalnie sprzętu wędkarskiego i organizacja łowisk, szkolenia i wypożyczanie sprzętu pływackiego itp.,
- Usługi otoczenia biznesu: centra konferencyjno – kongresowe, infrastruktura biurowa dla firm oraz instytucji sektora turystyczno – rekreacyjnego,
- Usługi związane z uprawianiem sportu – masowego i wyczynowego: ośrodki szkolenia żeglarskiego i motorowodnego, bojerowego, wioślarskiego, lekkoatletycznego itp.

działanie 2.5 - „Stworzenie jednolitego systemu informacji turystycznej, zintegrowanego z systemem informacji i identyfikacji wizualnej, współdziałającego z informatycznym systemem nadzoru i zarządzania ruchem na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70”.

Obecnie funkcjonują lokalne, rozproszone systemy informacji wizualnej w postaci tablic informacyjnych wykonanych w ramach projektu InWater. W najbliższym czasie powstanie system tablic informacyjnych realizowanych w ramach projektu „Pętla Żuław” na terenie województwa pomorskiego i warmińsko – mazurskiego. Niestety, wiele tablic ustawionych w ramach projektu InWater wzdłuż MDW E 70 zostało zniszczonych przez wandalów, a informacje na nich zawarte często nie miały wiele wspólnego z rzeczywistością.

Ponadto, należy opracować i wdrożyć jednolity system wydawnictw informacyjno –promocyjnych, stron internetowych, standardów punktów informacji turystycznej, a także tworzenia jednolitej bazy danych w oparciu o wybrany system GIS (celem wspomagania procesów projektowania, a docelowo - zarządzania drogami wodnymi).

Zadania związane z modernizacją śluz (elektryfikacja napędów, sygnalizacja świetlna, monitoring zewnętrzny) na drodze Wisła – Odra i w Delcie Wisły stwarzają dogodną okazję do utworzenia systemu pozyskiwania informacji i zarządzania ruchem jednostek pływających. System taki gromadziłby i udostępniał (na określonych poziomach dostępności) informacje o aktualnej sytuacji na drodze wodnej. System pozyskiwałby informacje o jednostkach dokonujących śluzowań (nazwa, rodzaj i wielkość jednostki, port docelowy) oraz korzystających z portów i przystani. Rozwiązania bazowałyby na zastosowaniu jednolitej formy płatności, np. karty magnetycznej, umożliwiającej dokonywanie opłat za śluzowanie, postój w portach, pobór energii elektrycznej, odbiór ścieków, korzystanie z zaplecza sanitarnego itp. Karty powinny obowiązywać na całym polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, a także na Wielkiej Pętli Wielkopolski oraz Kanale Elbląskim wraz z systemem Wielkich Jezior Warmińskich.

System przekazywania informacji z poszczególnych obiektów infrastruktury żeglugowej (śluzy, pochylnie, mosty zwodzone, porty i przystanie turystyczne, porty handlowe i przeładownie) powinien bazować na urządzeniach łączności GSM, zwłaszcza w zakresie koordynacji pracy śluz.

priorytet 3 -

„Przywrócenie regularnej żeglugi towarowej poprzez rewitalizację istniejącej i budowę nowej infrastruktury przeładunkowo – logistycznej śródlądowych portów handlowych na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70”.

W ramach tego priorytetu przewiduje się podjęcie następujących działań:

działanie 3.1 - „Poprawa dostępu drogowego i kolejowego wraz z rozbudową systemów infrastruktury technicznej śródlądowych portów handlowych”.

Istniejące porty handlowe w Kostrzynie nad Odrą, Krzyżu, Ujściu, Bydgoszczy i Malborku posiadają infrastrukturę powstałą w latach 60 tych i 70 tych XX w. na bazie przedwojennych konstrukcji i urządzeń (za wyjątkiem portu w Kostrzynie nad Odrą oddanego do eksploatacji w 1990 r.). Funkcjonowanie portów i przeładowni do 1990 r. związane było ściśle z lokalną gospodarką i jej funkcjonowaniem w systemie nakazowo – rozdzielczym. Po przemianach ustrojowych wiele państwowych przedsiębiorstw przestało funkcjonować, bądź też zostało poddanych restrukturyzacji, w wyniku czego spadło zainteresowanie wodnym transportem śródlądowym. Ostatnie przeładunki w portach w Krzyżu i Ujściu realizowane były pod koniec lat 90 – tych. W Malborku ruch statków ustał ok. 2004 r. po zamknięciu żeglugi przez Zalew Wiślany, a w oddanym do użytku w 1990 r. porcie rzeczny w Kostrzynie nad Odrą ostatnią barkę obsłużono w 2007 r.

Ponowna aktywizacja istniejących portów handlowych związana jest z wprowadzeniem funkcji logistycznych i przemysłowych w obszar bezpośrednio przyległy do nabrzeży i placów składowych. Aby sprawnie i ekonomicznie obsługiwać transport wodny, kolejowy i samochodowy niezbędne są inwestycje w infrastrukturę dostępu od strony lądu. Aby mogły powstać nowe magazyny, instalacje produkcyjne, zaplecze składowe niezbędny jest dostęp do mediów takich jak: energia elektryczna, woda, odbiór ścieków, gaz w odpowiednich ilościach.

W ramach poprawy infrastruktury dostępowej po portów śródlądowych przewidzieć należy budowę:

- dróg dojazdowych,
- parkingów dla samochodów ciężarowych,
- linii elektroenergetycznych SN i NN, stacji transformatorowych, rozdzielni itp.,
- oświetlenia zewnętrznego,
- kanalizacji sanitarnej,
- kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi,
- wodociągów,
- miejsc gromadzenia i odbioru odpadów komunalnych.

działanie 3.2 - „Budowa infrastruktury śródlądowych portów handlowych”.

W działaniu przewiduje się budowę portów śródlądowych w Gorzowie Wlkp., Dreźnie, Czarńkowie, Nakle nad Notecią. W miastach tych przed laty funkcjonowały niewielkie porty i przeładownie. Obecnie jedynie w Gorzowie Wlkp. pozostało na lewym brzegu Warty nabrzeże przeładunkowe sporadycznie wykorzystywane w ubiegłych latach do przeładunków kruszyw i konstrukcji stalowych. Wymienione miasta posiadają wystarczający potencjał gospodarczy, aby pojawiło się zainteresowanie wykorzystaniem transportu wodnego. Posiadają także dogodne lokalizacje nie zainwestowanych terenów przyległych do drogi wodnej. W celu ich aktywizacji i gospodarczego wykorzystania przewidzieć należy budowę:

- nabrzeży przeładunkowych i postojowych,
- bocznic kolejowych,
- dróg dojazdowych,
- placów składowych wraz z oświetleniem i odwodnieniem,
- kanalizacji sanitarnej,
- kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi,
- wodociągów,
- miejsc gromadzenia i odbioru odpadów komunalnych.

działanie 3.3 - „Budowa infrastruktury multimodalnego węzła transportowo-logistycznego wraz z terminalem kontenerowym w Bydgoszczy – Łęgnowie lub Czerniewicach – brzozie k. Torunia”.

Działanie to jest zgodne z wszystkimi dokumentami strategicznymi miasta Bydgoszczy. Nowa infrastruktura portowo – przemysłowo – logistyczna zlokalizowana zostanie na terenach przyległych do Wisły – powyżej ujścia Brdy, w bliskości stacji kolejowej Bydgoszcz – Łęgowo. Nowy obszar skomunikowany będzie z planowanym parkiem przemysłowym i parkiem technologicznym. **Jako alternatywną lokalizację na dalszych etapach prac planistycznych i przedprojektowych rozpatrywać należy teren w pobliżu miejscowości Czerniewice - Brzoza w sąsiedztwie mostu przez Wisłę w ciągu autostrady A1, w pobliżu węzła z drogą krajową nr 10 oraz linii kolejowej Bydgoszcz – Kutno.**

W ramach inwestycji przewidzieć należy:

- uzdatnienie terenów zalewowych poprzez podniesienie rzędnej terenów pod zabudowę,
- budowę nabrzeży przeładunkowych i postojowych,
- budowę bocznic kolejowych,
- budowę dróg dojazdowych,
- budowę placów składowych wraz z oświetleniem i odwodnieniem,
- budowę kanalizacji sanitarnej,
- budowę kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi,
- budowę wodociągów,
- budowę miejsc gromadzenia i odbioru odpadów komunalnych,

działanie 3.4 - „Restrukturyzacja terenów portowo – przemysłowych nad Martwą Wisłą, w rejonie aglomeracji trójmiejskiej”.

Martwa Wisła była kiedyś głównym korytem ujściowym Wisły (zwanym wówczas Wisłą Gdańską), ale w czasie zimowej powodzi w 1840 r. rzeka skróciła sobie drogę o kilkanaście kilometrów, tworząc nowe ujście na północ od wsi Górki. Tak powstała Wisła Śmiała. W 1895 r. został utworzony nowy, tym razem sztuczny odcinek ujściowy - tzw. Przekop Wisły, biegnący od Gdańskiej Głowy na północ. Od tego czasu, aby się dostać z głównego koryta Wisły na Martwą Wisłę (dawną Wisłę Gdańską), trzeba przepłynąć przez służę w Przegalinie. Martwa Wisła o

długości 25 km jest szlakiem wodnym mało atrakcyjnym dla kajakarzy, dlatego rzadko uczęszczanym. Większe znaczenie ma dla żeglarzy, którzy mogą przepłynąć tą drogą z Gdańska na Zalew Wiślan i dalej - na jeziora w okolicach Ostródy i Iławy (przez Drużno i Kanał Elbląski). Aby tego dokonać, muszą jednak pokonać dwie przeszkody: most pontonowy w Sobieszewie oraz służę w Przegalinie. Most w Sobieszewie ma ruchome środkowe przęsło (o szerokości 30m). Dla turystycznych jednostek pływających jest on otwierany codziennie o godzinie: 8.30, 10.00, 14.00, 17.00 i 19.00, a także wtedy, gdy zbierze się 10 łodzi lub gdy przepływa duża jednostka żegluga.

Martwa Wisła, od ujścia Motławy do Wisły Śmiałej i jej ujścia do Zatoki Gdańskiej, ma być szlakiem żeglownym, dostępnym dla dużych statków śródlądowych oraz statków morskich o średnim tonażu. Poszerzenie krótkiego kanału, będącego pozostałością dawnej służy Płonia, planują wspólnie: Urząd Morski w Gdyni i Grupa Lotos SA. Większość nabrzeży nad Martwą Wisłą, od ujścia do niej Motławy, popadło w ruinę lub ich nie ma, a brzegi porasta trzcina. Tor wodny w wielu miejscach jest tak płytki i wąski, że z trudem przepływają nim statki i barki z ładunkami. Wąskie gardło wiślanego szlaku stanowi kanał Płoni, przy Stoczni Wisła w Gdańsku.

Rafineria Grupy Lotos posiada nabrzeże przeładunkowe nad Martwą Wisłą, przy którym można obsługiwać statki morskie. Było ono już wykorzystywane w trakcie jej modernizacji. Statki ciężarowe, przystosowane do przewozów ładunków ciężkich, przywoziły i rozładowały przy nabrzeżu duże elementy instalacji rafineryjnych. Ówczesna Rafineria Gdańska sfinansowała pogłębienie niektórych odcinków Martwej Wisły i Wisły Śmiałej. Obecnie Lotos planuje rozbudowę i kolejną modernizację rafinerii oraz zwiększenie produkcji olejów napędowych i asfaltów (budowa autostrad), na które rośnie zapotrzebowanie w kraju oraz za granicą. Własny port pozwoliłby na bezpośrednie wyładunki sprowadzanych drogą morską nowych urządzeń rafineryjnych, a potem - obsługiwanie statków przewożących produkty naftowe. Dlatego też Lotos ma zaangażować się finansowo w modernizację szlaku wodnego, aby ciężarowce i produktowce mogły swobodnie podpływać do nabrzeża portowego. Umocnienie brzegów wiślanego szlaku, atrakcyjnego turystycznie, pozwoli na zbudowanie nad nim sieci przystani jachtowych, co przewiduje program Urzędu Miejskiego w Gdańsku, nazwany "Strategią i koncepcją rozwoju sieci przystani rekreacyjnych na drogach wodnych Gdańska". Nad Martwą Wisłą, aż do Przegaliny, mają powstać nieduże mariny z pomostami dla tramwajów wodnych oraz jachtów żaglowych i motorowych, łodzi i kajaków. Mają one posiadać zaplecze sanitarne, małe motele z punktami gastronomicznymi i sklepami oraz własne stacje paliw.

działanie 3.5 - „Budowa lokalnych centrów logistyki rolnictwa, zlokalizowanych w śródlądowych portach handlowych”.

W ramach niniejszego działania przewiduje się budowę lokalnych centrów logistyki rolnictwa, zlokalizowanych w śródlądowych portach handlowych: Kostrzyn nad Odrą, Gorzów Wlkp., Drezdenko, Krzyż, Czarnków, Ujście, Nakło nad Notecią, Bydgoszcz – Osowa Góra, Bydgoszcz – Fordon, Malbork, Elbląg. W przypadku przemysłu rolniczego specyficznym problemem jest magazynowanie towaru, gdyż zbiór plonów odbywa się raz na rok, a potem często sprzedaje się je przez następnych 12 lub nawet więcej miesięcy, tak jak to jest w przypadku zbóż. Dlatego powiązanie strategii producentów rolniczych ze strategiami zakładów przetwórczych jest możliwe tylko dzięki odpowiednim formom skupu i magazynowania oraz możliwościom produkcyjnym, a także dystrybucyjnym.

Właściwy przepływ towarów powinien być kontrolowany przez tzw. logistyczne centra dystrybucji, które są powszechne w nowoczesnych łańcuchach logistycznych. Są to centra, z których steruje się przepływem towarów, wykorzystując automatyczną identyfikację towarów oraz elektroniczną wymianę danych (EDI - Electronic Data Interchange). Dziś tylko odpowiednie systemy informatyczne gwarantują szybką i poprawną informację, właściwe prognozy i rachunki optymalizacyjne. Dzięki nim możliwe jest nie tylko lepsze wykorzystanie transportu, ale również - lepsza obsługa procesów dystrybucyjnych, magazynowania, kompletacji, przeładunków i innych prac towarzyszących. Wszystko to można wykorzystać w rolnictwie.

Problemem jest to, że obecne logistyczne centra dystrybucji są już bardzo przeciążone, a nowe wymagają znacznych nakładów. Przed ich wybudowaniem należy jednak najpierw rozbudować infrastrukturę transportową. Nakłady zwracają się znacznie szybciej, gdy uważnie przeanalizuje się

aktualne tendencje kształtowania się strumieni towarowych i dopiero wówczas odpowiednio rozbuduje się centra logistyczne.

działanie 3.6 - „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portu morsko – rzeczno w Elblągu”

Działanie to jest bezpośrednio zależne od poprawy dostępu do portu Elblągu od strony wody – budową przekopu przez Mierzeje Wiślaną i rozbudowie śródlądowego połączenia żeglugowego przez Kanał Jagielloński i Szarpawę z portem gdańskim.

Port Elbląg jest największym polskim portem Zalewu Wiślanego. Położony jest nad rzeką Elbląg, w odległości 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego (54° 10'5" N oraz 19°23'S"). Zalew Wiślaną łączy się z Zatoką Gdańską drogą śródlądową rzeką Szarpawą oraz przez Cieśninę Piławską w pobliżu Bałtyjska. W Elblągu bierze także swój początek Kanał Elbląski (129,8 km), unikatowy w świecie zabytek techniki, będący atrakcją turystyczną.

Charakterystyka portu:

Port Elbląg jest portem regionalnym obsługującym zalewową i bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko - turystyczną. Rocznie przewozi się w Elblągu ponad 30 tys. pasażerów.

Powierzchnia ogółem - 470 ha

Długość - 4,5 km

Długość nabrzeży portowych - 2,5 km (w tym 0,3 km pasażersk.)

Głębokość toru wodnego - 2,5 m w warunkach ekstremalnych 1,8 m

Wyposażenie:

- bocznic kolejowa
- suwnica o udźwigu 150 ton
- elewator zbożowy o poj. 14 tys. m³
- obrotnica dla statków o dł. 120 m
- 5 basenów portowych
- 5 przystani jachtowych
- stocznia remontowa

Port ma połączenia kolejowe i drogowe m.in. z:

- Obwodem Kaliningradzkim
- Warszawą
- Gdańskiem
- Olsztynem
- Malborkiem
- Braniewem

Atuty portu:

- korzystne położenie geograficzne w kontekście potencjalnych powiązań gospodarczych i współpracy z Obwodem Kaliningradzkim, republikami nadbałtyckimi i krajami skandynawskimi,
- tworzenie warunków do wzrostu wymiany handlowej (przejście graniczne, Giełda Towarowa),
- dobry stan infrastruktury technicznej (umocnione nabrzeża, place składowe, bocznic kolejowe, elewatory zbożowe),
- możliwości remontowe jednostek pływających w Stoczni Remontowej,
- funkcjonowanie wszystkich placówek niezbędnych w obsłudze ruchu pasażerskiego i towarowego (Straż graniczna, Urząd Celny, Kapitanat Portu, Zarząd Portu Morskiego, Placówka Kontroli Fitosanitarnej),
- dogodne warunki do uprawiania żeglarstwa i sportów wodnych.

Potencjał rozwojowy elbląskiego portu umożliwia przygotowanie znacznego zasobu terenów inwestycyjnych dla prowadzenia działalności przeładunkowo – składowej, jak również lokalizacji przemysłu korzystającego z transportu wodnego.

W zależności od rozwoju gospodarczego regionu oraz możliwości portu, jak też warunków żeglugowych na Zalewie Wiślanym oraz na szlakach wodnych port w Elblągu będzie obsługiwał przewozy w poniżej wymienionych kierunkach:

- przewozy przygraniczne – ładunki masowe i drobnicowe w ramach współpracy przygranicznej, głównie między Elblągiem i Kaliningradem,
- morskie przewozy kabotażowe – przewozy towarowe między Elblągiem a portami Morza Bałtyckiego i Północnego,
- przewozy lokalne – przewozy ładunków między Elblągiem a portami aglomeracji gdańskiej, zaopatrzenie do portów Zalewu Wiślanego,
- przewozy wschód-zachód, wykorzystujące układ dróg wodnych śródlądowych łączących Elbląg z Kaliningradem i Kłajpedą oraz Berlinem.

Do najistotniejszych działań inwestycyjnych w zakresie rozbudowy i modernizacji portu w Elblągu zaliczyć należy:

- restrukturyzacja infrastruktury portowej wzdłuż wschodniego brzegu rz. Elbląg na odcinku od ul. Studziennej do Trasy Unii Europejskiej,
- rozbudowa terminala pasażersko – promowego w zakresie poprawy dostępu od strony lądu,
- rozbudowa terminala towarowego w zakresie poprawy dostępu od strony lądu,
- budowa infrastruktury portowej na zachodnim brzegu rz. Elbląg i Kanału Jagiellońskiego,
- rozbudowa i modernizacja nabrzeży przeładunkowych na wschodnim brzegu rz. Elbląg,
- budowa infrastruktury portowej na wschodnim brzegu rz. Elbląg.

Priorytet 4 - „Turystyka wodna, towarowa żegluga śródlądowa oraz ochrona przyrody i dziedzictwo kulturowe elementami zrównoważonego rozwoju miast i gmin położonych przy MDW E 70”.

działanie 4.1 - „Kompleksowa rewitalizacja na cele rekreacyjne stref nadwodnych (waterfrontów) w miastach położonych na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70”.

Głównym celem działania jest wzmocnienie pozycji miast wzdłuż polskiego odcinka MDW E 70 zbudowanych wokół historycznego związku miasta z wodą. Podniesienie atrakcyjności miast z punktu widzenia mieszkańców, turystów oraz inwestorów, powinno zaowocować wzrostem liczby osób odwiedzających oraz przedłużeniem przeciętnego czasu pobytu turystów z kilku godzin do 1-2 dni.

Nadawanie indywidualnego charakteru obszarom dzielnic i osiedli sprzyjać ma kształtowaniu związków i identyfikacji obywateli z ich miejscem zamieszkania. Za szczególny priorytet uznaje się konieczność rozbudowy układu nowych atrakcyjnych przestrzeni publicznych w mieście, w tym również nadrzecznych terenów zielonych - alei, zadrzewień, wałów przeciwpowodziowych, parków i skwerów towarzyszących zabudowie mieszkaniowej.

Ponadto celem Działania 4.1 jest zachowanie i odtworzenie historycznie ważnego aspektu charakteru miast poprzez rewitalizację historycznie ukształtowanych obszarów nadwodnych, z adaptacją znajdujących się tam historycznych obiektów i zespołów zabytkowych wraz z ich otoczeniem na cele kulturalne, oraz lepszym skomunikowaniem rozproszonych obszarów nadwodnych, między innymi przez wodne połączenia komunikacyjne.

działanie 4.2 - „Aktywizacja gospodarcza i uzbrojenie atrakcyjnych terenów pod budownictwo mieszkaniowe na terenie miast w sąsiedztwie dróg wodnych na polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70”.

Należy dążyć do zmiany użytkowania terenów portowych i przemysłowych leżących w bezpośrednim sąsiedztwie struktur miejskich i stworzyć możliwość wykorzystania ich i

zagospodarowania na funkcje ogólnomiejskie. Obszary nadwodne powinny poszerzyć inwestycyjną ofertę centrotwórczą miast, w szczególności dla potrzeb budownictwa mieszkaniowego z usługami towarzyszącymi. Wygenerowane na skutek transformacji tereny nadwodne powinny zostać wykorzystane przede wszystkim na lokalizację funkcji ogólnomiejskich, rekreacyjnych, sportowych, komercyjnych i mieszkaniowych, a także nowych i nowoczesnych miejsc pracy.

Zbywanie, nabywanie oraz prowadzenie procedur scaleń i podziałów nieruchomości przez miasta wzdłuż MDW E 70 winno być ściśle związane z realizacją polityki przestrzennej. Miasta powinny tworzyć rezerwy terenowe pod rozwój inwestycji celu publicznego oraz dla inwestycji komercyjnych. Sprzedaż terenów inwestycyjnych powinna następować po uchwaleniu planów zagospodarowania przestrzennego lub po jednoznacznym określeniu przeznaczenia terenu w sytuacjach, gdzie planu nie uchwalono. Dla terenów komunalnych przeznaczonych pod rozwój inwestycji publicznych i komercyjnych miasta powinny opracowywać projekty koncepcyjne i propozycje inwestycyjne. Zbywanie nieruchomości stanowiących tereny inwestycyjne powinno poprzedzać dokonanie niezbędnych analiz i opracowanie koncepcji funkcjonalno-przestrzennych oczekiwanego przez samorządy zagospodarowania.

działanie 4.3 - „Budowa systemu ścieżek rowerowych, szlaków jazdy konnej i turystyki samochodowej wzdłuż dróg wodnych wchodzących w skład polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70”.

Na obszarze wzdłuż polskiego odcinka MDW E 70 istnieją liczne szlaki turystyczne. Są to szlaki turystyki pieszej, wodnej, rowerowej. Przebiegają one głównie przez tereny najatrakcyjniejsze przyrodniczo i krajobrazowo, cechujące się dużą wrażliwością środowiska. Ze strategii rozwoju poszczególnych gmin wynika, że w najbliższych latach będzie wzrastała liczba szlaków turystycznych i odwiedzających je turystów. Zatem bardzo ważne stanie się ich prawidłowe funkcjonowanie. Oznakowanie szlaków i atrakcji turystycznych wg standardów unijnych jest jednym z głównych kierunków działań ujętych w dokumentach strategicznych i planistycznych regionów i gmin przy MDW E 70. Ich przebieg powinien być przystosowany również do pełnienia funkcji dydaktycznych i uzupełniony o takie elementy infrastruktury jak: tablice informacyjne (plany sytuacyjne, informacje porządkowe, informacje o walorach przyrodniczych), ławki, kosze na śmieci, toalety. Również szlaki wodne występujące na licznych rzekach, kanałach i jeziorach wzdłuż MDW E 70 zaopatrzone w podstawowe elementy edukacji przyrodniczej (informacje o roślinności przybrzeżnej, występujących gatunkach fauny i flory) i infrastruktury mogą pełnić rolę przyrodniczo-dydaktyczną. Szeroki dostęp do tak przygotowanych szlaków turystycznych wpłynie na poprawę stanu środowiska szczególnie wzdłuż ich przebiegu, zmniejszenie zanieczyszczenia stref brzegowych, jak również na wzrost świadomości ekologicznej turystów. Należy zintensyfikować działania na rzecz integracji rozproszonej obecnie informacji na temat istniejącego systemu szlaków turystycznych, wdrożyć jednolity zgodny z europejskimi standardami system informacji wizualnej (tablice informacyjne, drogowskazowe, tabliczki kierunkowe, infografiki), zarówno w postaci nowoczesnych systemów terenowej identyfikacji wizualnej, jak również informacji o charakterze wirtualnej (strony internetowe, publikacje multimedialne, infomaty itp.).

działanie 4.4 - „Wspieranie i promocja ekologicznych i tradycyjnych form gospodarki rolnej realizowanej w ramach programów rolno – środowiskowych w dolinach Warty, Noteci, dolnej Wisły i Żuław, jako systemu atrakcji turystycznych i poszerzenia oferty sektora agroturystycznego”.

Współcześnie polskie rolnictwo boryka się z wieloma problemami, część z nich nasiliła się po wejściu Polski do struktur Unii Europejskiej, a część to skutek przemian społeczno - politycznych minionych lat. Trudności rolnictwa mają podłoże z złej strukturze agrarnej gospodarstw rolnych. Zbyt mała powierzchnia gospodarstw rolnych uniemożliwia ich specjalizację i obniżenie kosztów produkcji. Najmniejsze gospodarstwa od 1 do 2 hektarów, których jest około 500 tysięcy w całej Polsce, produkują wyłącznie na potrzeby własne rolników; nieco większe 20 hektarowe,

stanowiące około 100 tysięcy są mało wydajne, a wymagają znacznych nakładów. Do małej powierzchni dochodzi jeszcze duże rozdrobnienie pól uprawnych, co obniża wydajność dla całego sektora rolnictwa w Polsce. Ponadto małe dotacje rolnictwa ze strony budżetu państwa, sprawiają że polskie rolnictwo nie jest w stanie produkować towarów konkurencyjnych cenowo w stosunku do państw, które dotują sektor rolniczy. Wyjściem z takiej sytuacji mogą być kredyty preferencyjne, udzielane na restrukturyzację gospodarstw rolnych, popieranie eksportu produktów rolnych, zachęcanie do prowadzenia oprócz działalności stricte rolniczej, dodatkowo działalności agroturystycznej (gospodarstwa ekologiczne) i wprowadzania rolnictwa ekologicznego, które w obecnych czasach odgrywa coraz większą rolę w Europie.

Wzdłuż praktycznie całego polskiego odcinka MDW E 70 istnieją dogodne warunki rozwoju różnorodnych form ekologicznego rolnictwa, w szczególności w Dolinie Noteci i nad Wisłą. Programy rolno środowiskowe wdrażane są w poszczególnych województwach, ale trudno mówić obecnie o koordynacji tych działań z innymi sektorami: rozbudową zaplecza turystycznego, poprawą infrastruktury, w tym rozbudową systemów wodnokanalizacyjnych i gospodarowania odpadami.

działanie 4.5 – „Konserwacja i udostępnianie zasobu walorów przyrodniczych i kulturowych zlokalizowanych wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 poprzez tworzenie systemu lokalnych organizacji turystycznych oraz innych organizacji pozarządowych mających na celu działanie na rzecz dziedzictwa naturalnego i kulturowego”.

Turystyka kulturowa to jeden z najstarszych rodzajów turystyki. W zależności od przyjętych kryteriów definiowania samej kultury turystyka kulturowa może być określana wąsko (wówczas zakres tego pojęcia obejmuje tylko elitarną turystykę kultury wysokiej), lub szeroko (także turystyka edukacyjna oraz liczne typy podróży podejmowanych w związku z celami i motywami kultury powszechnej).

Funkcję turystyczno - rekreacyjną w obszarze wzdłuż MDW E 70 traktować należy jako priorytetowy kierunek zagospodarowania przestrzennego. Należy tu wspierać inicjatywy gospodarcze w tym zakresie oraz wysiłki na rzecz dalszej poprawy stanu środowiska oraz ochrony jego walorów, w tym także harmonii krajobrazu przyrodniczego z jego elementami kulturowymi.

Z analizy dokumentów strategicznych wynika, że zainteresowane regiony sektory turystyki i rekreacji uznają za jeden z priorytetowych. Z jednej strony turystyka i rekreacja stwarzają możliwość rozwoju gospodarczego i pozyskiwania dodatkowych dochodów, z drugiej jej obiekty naruszają harmonię krajobrazu będącego częścią dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego. Dlatego bardzo ważne jest rozpatrzenie dalszych kierunków rozwoju turystyki i rekreacji w aspekcie ochrony środowiska.

Ze względu na różnorodność krajobrazu teren wzdłuż MDW E 70 predysponowany jest do rozwoju kilku funkcji w obrębie funkcji turystyczno-rekreacyjnej. Funkcje te ujęte są w strategiach rozwoju poszczególnych województw.

Ogólnie można powiedzieć, że ekoturystyka, to turystyka nastawiona prośrodowiskowo, w której szczególnie podkreśla się kontakt człowieka z czystą, nieskażoną przyrodą. Pod tym pojęciem kryje się wiele aspektów, m.in. wymogi etyczne, umiejętność zarządzania prośrodowiskowego w regionach i przedsiębiorstwach. O tym, jak wiele aspektów jest związanych z tym pojęciem świadczy fakt, że turystyka ekologiczna ma wiele synonimów: turystyka przyrodnicza, krajobrazowa, zielona, miękka, przyjazna środowisku, ukierunkowana na naturę, czy turystyka zrównoważona (zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju). Wśród wielu turystów rozwija się dziś duża świadomość i troska o przyrodę. Są turyści, którzy naprawdę przejmują się stanem środowiska i nie chcieliby osobiście przyczynić się do jego degradacji. Chcieliby poznać prawa i procesy rządzące przyrodą, a także wiedzieć, w jaki sposób minimalizować własne negatywne oddziaływanie. Turystyka przyrodnicza wzdłuż MDW E 70 rozwija się przede wszystkim na obszarach chronionych - parkach narodowych i krajobrazowych, gdzie istnieją wspomagające ją elementy infrastruktury w postaci muzeów, sal wystawowych, ścieżek dydaktycznych, ośrodków edukacji ekologicznej i innych. Uprawiana jest zarówno przez turystów indywidualnych, jak i zorganizowane grupy obsługiwane przez wyspecjalizowane biura turystyki przyrodniczej oraz pracowników parków narodowych i krajobrazowych. Turyści o zainteresowaniach ornitologicznych

stanowią największą grupę zwiedzających tereny Parku Narodowego „Ujście Warty”, Doliny Noteci, czy ujścia Wisły (rezerwat „Mewia Łacha”). Preferowane formy turystyki przyrodniczej to obserwacje ptaków i innych zwierząt w ich środowisku naturalnym, foto-safari oraz wyprawy zapoznające turystów z najciekawszymi zbiorowiskami roślinnymi i krajobrazami określonego terenu.

1.3. Główne cele opracowania

Podstawowym celem „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)” i niniejszej Analizy środowiskowej jest wzmocnienie rozwoju gospodarczego regionów poprzez rozwój dróg wodnych, realizowany w zgodzie z wymogami ochrony środowiska.

Cel ten zostanie zrealizowany w wyniku:

- przywrócenia żeglugi towarowej jako czynnika aktywizacji gospodarczej regionów,
- poprawy jakości i organizacji przestrzeni obszarów przywodnych w strefie oddziaływania MDW E 70,
- rozbudowy systemu portów i przystani niwelujących negatywny wpływ ruchu turystycznego i żeglugi towarowej na stan środowiska naturalnego,
- tworzenia narzędzi wspierających rozwój kooperacji podmiotów gospodarczych, organizacji pozarządowych oraz jednostek samorządu terytorialnego na rzecz wykorzystania zasobów gospodarczych, przyrodniczych i kulturowych regionów,
- doprowadzenia do zmian legislacyjnych w systemie prawnym, porządkujących i ułatwiających korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych,
- utworzenia systemu monitoringu, nadzoru oraz zintegrowanego zarządzania zasobami środowiska naturalnego ekosystemów wód śródlądowych i obszarów przyległych.

Jako nadrzędną zasadę przy realizacji Koncepcji uznano zrównoważony rozwój, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów objętych Europejską Siecią Ekologiczną Natura 2000, a także obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2009 nr 151 poz. 1220 z p.zm.).

Niniejsze opracowanie stanowi analizę uwarunkowań środowiskowych dla realizacji docelowego przedsięwzięcia uszczegółowionego w „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70).” W ramach Analizy środowiskowej rozpatrzone zostały uwarunkowania wynikające z porozumień, konwencji i innych dokumentów międzynarodowych oraz strategii, programów i planów krajowych, regionalnych i lokalnych, w odniesieniu do rozwoju transportu i turystyki wodnej. Jak się okazuje, z szeregu porozumień wspólnotowych wynika potrzeba przesunięcia równowagi pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu na rzecz transportu wodnego, w tym - modernizacji istniejących szlaków wodnych, zawartych w większości dokumentów krajowych i regionalnych.

1.4. Powiązania z innymi dokumentami

Podstawę Analizy środowiskowej, podobnie jak „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)”, stanowiły:

dokumenty:

- Komunikat komisji europejskiej w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES”, zintegrowany europejski program działań na rzecz żeglugi śródlądowej - Bruksela 2006,

- Wstępny projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju na lata 2008-2033, źródło: <http://www.mrr.gov.pl/>,
- Polityka ekologiczna państwa na lata 2009–2012 z perspektywą na 2016 r.,
- Strategia rozwoju kraju na lata 2007-2015,
- Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025,
- Projekt narodowej strategii gospodarowania wodami 2030 (z uwzględnieniem etapu 2015),
- Biała Księga UE - europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r. (White Paper European Transport Policy for 2010),
- Perspektywy rozwoju transportu wodnego śródlądowego, Jan WINTER, źródło: <http://www.mrr.gov.pl/>,
- Strategia rozwoju transportu województwa lubuskiego do roku 2015,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego,
- Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do roku 2020,
- Strategia rozwoju turystyki województwa wielkopolskiego,
- Strategia rozwoju transportu do roku 2015 w województwie kujawsko-pomorskim,
- Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020,
- Strategia rozwoju turystyki w województwie pomorskim,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego,
- Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020,
- Strategia rozwoju obszaru gmin nadzalewowych,
- uwarunkowania eko - fizjograficzne,
- programy ochrony środowiska,
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko – Mazurskiego, Olsztyn 2002 r.,
- Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2003 – 2010, z uwzględnieniem perspektywy na lata 2011 – 2014, 2007 r.,
- Strategii rozwoju turystyki w województwie warmińsko-mazurskim, 2001 r.,
- Wielofunkcyjny obszar nadzalewowy. Koncepcja struktury przestrzennej obszaru przybrzeżnego, 2001 r.,
- Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych, 2001 r.,
- Analiza możliwości turystyki w oparciu o uaktywnienie szlaków wodnych, 2003 r.
- Analiza rozmieszczenia funkcji turystycznej w województwie warmińsko-mazurskim, 2008 r.,
- Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej obszaru przybrzeżnego nad Zalewem Wiślanym, 2004 r.,
- Program rozwoju gospodarczego subregionu Kanału Ostródzko - Elbląskiego w oparciu o rozwój turystyki, 2004 r.,
- Uaktywnienie szlaków wodnych wschodniej części Dłty Wisły, 2005 r.,
- Studium wzdłuż granicy polsko-rosyjskiej - uwarunkowania rozwoju polskiej części, 2009 r.,
- Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego województwa warmińsko – mazurskiego do roku 2020,
- Strefa Zalewu Wiślanego - uwarunkowania rozwoju turystycznego w aspekcie regionalnym. Warmińsko-Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, Filia w Elblągu, 2009 r.
- Przyrodniczo - przestrzenne aspekty lokalizacji energetyki wiatrowej w województwie warmińsko-mazurskim, 2006 r..
-

akty prawne;

- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227),
- Ustawa z dn. 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003 nr 80 poz. 717 z p.zm.),
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. prawo wodne (tekst jednolity Dz. U. 2005r. nr 239 poz. 2019 z p.zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. 2008r. nr 25 poz. 150 z p.zm.),

- Ustawa z dnia 25 sierpnia 2009 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. 2009 nr 151 poz. 1220 z p.zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tekst jednolity Dz. U. 2006r.nr 39 poz. 251 z p.zm.),
- Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. 2007 nr 75 poz. 493),
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003 nr 80 poz. 717 z p.zm.),
- Ustawa z dnia 2 kwietnia 2004 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jednolity Dz. U. 2004 nr 121 poz. 1266 z p.zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu wieloletniego programu „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. 2003 nr 67 poz. 621),
- Rozporządzenie Min. Środowiska z dnia 26 lipca 2002 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. 2002 nr 122 poz. 1055),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002 r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. 2002 nr 165 poz. 1359),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2006 nr 137 poz. 984 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2003 nr 01 poz. 12),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 nr 120 poz. 826),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2008 nr 47 poz. 281),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20 sierpnia 2008 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. 2008 nr 162 poz. 1008),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 7 maja 2002r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 2002 nr 77 poz. 695),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. 2004 nr 229 poz. 2313 z p.zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. 2005 nr 94 poz. 795),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. 2004 nr 220 poz. 2237),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną (Dz. U. 2004 nr 168 poz. 1764),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia z 9 lipca 2004r. w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną (Dz. U. 2004 nr 168 poz. 1765),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2007r. nr 86 poz. 579),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2004 nr 257 poz. 2573 z p.zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 kwietnia 2002r. w sprawie rodzajów oraz stężeń substancji, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony. (Dz. U. 2002 nr 55 poz. 498),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002 r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. 2002 nr 165 poz. 1359),
- Rozporządzenie Nr 3 Wojewody Lubuskiego z dn. 17 lutego 2005 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. U. 2005 nr 9 poz. 172) i zmieniające go Rozporządzenie Nr 52 Wojewody Lubuskiego z dnia 20 lipca 2006r.,

- Rozporządzenie nr 56/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiśłana” (dz. Urz. Woj. Pom. Nr 58 poz. 1193),
- Rozporządzenie nr 8 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie Parku Krajobrazowego „Wysoczyzny Elbląskiej” (Dz. U. woj. war.-maz. Nr 20 poz. 505),
- Zarządzenie nr 14 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 lipca 2005 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich,
- Dyrektywa Rady 29/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa,
- Dyrektywa Rady 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory,
- Decyzja Komisji 2004/798/WE z dnia 7 grudnia 2004 r. przyjmująca na mocy Dyrektywy Rady 92/43/EWG wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny,
- Dyrektywa Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko Naturalne 85/337/EWG,
- Dyrektywa Rady z dnia 3 marca 1997 r. 97/11/WE zmieniająca dyrektywę 85/337/EWG,
- Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna),

literatura:

- Atlas Geologiczny Południowego Bałtyku PWN 1995 r.,
- Atlas Środowiska Geograficznego Polski PWN 1994 r.,
- Biuletyny Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko, 1990 - 1997, nr 1-24,
- Bolt A. i inni – Możliwości rozwoju dróg wodnych i portów rzecznych w regionie; w: Materiały konferencyjne „Rewitalizacja gospodarcza obszaru delty Wisły poprzez rozwój żeglugi śródlądowej”, Instytut Morski Gdańsk 2008 r.,
- Engel Z., „Ochrona środowiska przed drganiem i hałasem”. PWN Warszawa, 2001.
- Gromadzki M. i inni - Ostoje Ptaków w Polsce; Biblioteka Monitoringu Środowiska Gdańsk 1994r.,
- Jermaczek A., Maciantowicz M. [red.] 2005: Przyroda Ziemi Lubuskiej. Wyd. Klub Przyrodników, Świebodzin,
- Kamińska M. - Prognoza wpływu na środowisko do koncepcji programowo-przestrzennej "Pętla Żuławska" Międzynarodowa Droga Wodna 2008 r.,
- Kleczkowski A.S. 1990: Mapa głównych zbiorników wód podziemnych w Polsce wymagających szczególnej ochrony. Wyd. AGH, Kraków,
- Koncepcja Programowo-Przestrzenna „Pętla Żuławska” Międzynarodowa Droga Wodna E 70 oprac. Biuro Projektów Inżynierskich Szczecin 2007 r.,
- Kondracki J. 1967: Geografia fizyczna Polski. PWN. Warszawa,
- Kostarczyk A., Przewoźniak M. i inni - Diagnostyka stanu i koncepcja ochrony środowiska przyrodniczo-kulturowego w województwie pomorskim. Materiały do Monografii Przyrodniczej regionu gdańskiego, tom 8; WKOP, WKP wyd. MARPRESS Gdańsk 2002,
- Krygowski 1961: Geomorfologia. Geografia fizyczna Niziny Wielkopolskiej. Poznań,
- Kucharski B., Małusiewicz P. 1996: Ziemia Lubuska. Wyd. Muza S.A., Warszawa,
- Pazdro Z. - Hydrogeologia ogólna; Wydawnictwa Geologiczne Warszawa 1983,
- Poradnik przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko, 1998, praca zbiorowa, pod red. W. Lenarta i A. Tyszeckiego, NFOŚiGW, Warszawa,
- Prawdzic K., Koźmiński C. 1972: Agroklimat województwa zielonogórskiego. Wyd. LTN Zielona Góra,
- Problemy Ocen Środowiskowych, 1998-2004, nr 1-25,
- „Prognoza oddziaływania na środowisko Pętli Żuławskiej”,
- Program Rewitalizacji Gospodarczej Obszaru Delty Wisły i Zalewu Wiślanego Gdańsk 2006,
- Propozycja optymalnej sieci obszarów Natura 2000 w Polsce – „Shadow List” - praca zbiorowa Warszawa 2004,
- Studium wykonalności projektu "Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej" 2008 r.,

- Szwankowski S. – Prognoza przewozów ładunków i pasażerów żegluga śródlądową w relacji W-Z w: Materiały konferencyjne „Rozwój żeglugi śródlądowej jako czynnik aktywizacji regionalnej, Instytut Morski Gdańsk 2005 r.,
- Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu, 2008, praca zbiorów, pod red. Z. Babińskiego, Wyd. LOGO, Bydgoszcz,
- Wróbel I. 1989: Wody podziemne Środkowego Nadodrza i problemy ich ochrony. Wyd. Wyższej szkoły Inżynierskiej w Zielonej Górze, Zielona Góra,
- Wytyczne w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych bądź regionalnych programów operacyjnych - Ministerstwo Rozwoju Regionalnego maj 2008 r.,
- Żynda S. 1978: Geomorfologia Wysoczyzny Lubuskiej. Przewodnik 50 Zjazdu PTG, Warszawa 1978,

netografia:

Podczas tworzenia niniejszego opracowania korzystano z informacji znajdujących się na stronach następujących instytucji:

- Ministerstwa Infrastruktury,
- Ministerstwa Środowiska,
- Nadleśnictwa Elbląg,
- RZGW Gdańsk,
- RZGW Poznań,
- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego,
- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego,
- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego,
- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko - Mazurskiego.

2. Metody zastosowane przy sporządzaniu Analizy środowiskowej

Analiza środowiskowa sporządzona została na podstawie:

- „Charakterystyki fizjograficznej wybranych lokalizacji dla opracowania „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)”,
- materiałów studialnych, badawczych i literatury przedmiotu,
- wniosków z Raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pt „Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław”.

Analiza środowiskowa opracowana została metodą ekspercką. Z powodu braku uszczegółowionego zakresu Analizy, w niniejszym opracowaniu omówiono zagadnienia wyszczególnione w art. 42 ustawy Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. 2008 r. nr 25 poz. 150), dotyczące prognozy oddziaływania na środowisko.

Autorzy Analizy zwrócili się do Regionalnych Dyrektorów Ochrony Środowiska o zaopiniowanie, w trybie pozaproceduralnym, zakresu merytorycznego tego opracowania. W odpowiedzi uzyskali informację, że nie ma odpowiednich podstaw prawnych do wydania takiej opinii oraz, że nie leży to we właściwości rzeczowej Regionalnych Dyrektorów Ochrony Środowiska.

3. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jego przeprowadzania

Jakość i efektywność wdrażanych rozwiązań w dużym stopniu zależą będzie od monitorowania sposobu realizacji ustaleń „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślan (planowana na terenie Polski MDW E 70)” oraz zdolności do wnoszenia bieżących korekt w odniesieniu do zauważonych braków i usterek. Monitoring winien być prowadzony przez organy ochrony środowiska wszystkich województw, przez które przebiega Międzynarodowa Droga Wodna E 70, a także - lokalne władze samorządowe.

Nadzór nad wdrażaniem Koncepcji winien szczególnie obejmować następujące zagadnienia:

- stopień uwzględnienia w projektach budowlanych ustaleń zawartych w „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślan (planowana na terenie Polski MDW E 70)” i zaleceń wynikających z niniejszej Analizy środowiskowej,
- minimalizację uciążliwości dla środowiska na etapie budowy poszczególnych obiektów poprzez stosowanie sprawnego i atestowanego sprzętu oraz maszyn, ograniczenie wielkości placu budowy i niezbędnych wycinek drzew i krzewów (kontrola budowy przez służby nadzoru budowlanego),
- badanie poziomu hałasu przy szlakach wodnych i obiektach infrastruktury turystycznej, szczególnie w sezonie wakacyjnym i szybkie interweniowanie (co najmniej raz w miesiącu od początku maja do końca września),
- okresowe kontrole stopnia utrzymania porządku i czystości na terenie portów, przystani, pól namiotowych i innych obiektów oraz wzdłuż szlaków turystycznych, z częstotliwością 2 razy na miesiąc w okresie wakacyjnym.

Ze względu na wysoką przyrodniczą wartość terenów, przez które przebiega Międzynarodowa Droga Wodna E 70, szczególne znaczenie ma sposób przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz na obszary Natura 2000. Wprawdzie dla żadnego z objętych Koncepcją zadań nie jest obligatoryjnie wymagane sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko, niemniej jednak, dla inwestycji o charakterze liniowym tj. np. przebudowy koryta Dolnej Wisły do parametrów IV klasy, pogłębianiu i umacnianiu brzegów Noteci skanalizowanej, modernizacji stopni wodnych, rozbudowy portów i stoczni, budowy większych przystani śródlądowych oraz mostów, a także innych przystani zlokalizowanych na obszarach Natura 2000, niezbędne będzie jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, w oparciu o raport oddziaływania na środowisko.

Ponadto w przypadku opracowywania w trybie przewidzianym ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, dokumentów o charakterze strategicznym, które przyjmowane będą w drodze uchwały sejmików wojewódzkich (dokumenty rangi regionalnej) lub też uchwałą Sejmu (dokumenty rangi krajowej), obligatoryjne będzie przeprowadzenie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 3, pkt. 8 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 r. nr 199 poz. 1227), postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

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

Analiza środowiskowa przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczona jest do badania oddziaływania poszczególnych obiektów na chronione elementy przyrodnicze w ramach danego obszaru Natura 2000 oraz na inne obszary chronione.

W odniesieniu do przedsięwzięć, które mogą potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę oraz o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W tym celu należy wystąpić do wójta (burmistrza, prezydenta miasta) o wydanie tej decyzji, załączając kartę informacyjną przedsięwzięcia i kopie mapy ewidencyjnej. Wójt (burmistrz, prezydent), w uzgodnieniu z właściwym regionalnym dyrektorem ochrony środowiska, wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, przedstawiając równocześnie stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko. Przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko możliwe jest także na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia.

Podstawowymi problemami środowiskowymi, wynikającymi z realizacji ustaleń omawianej Koncepcji, będą straty przyrodnicze, towarzyszące w sposób nieunikniony budowie portów handlowych i przeładowni zakładowych, budowie przystani żeglarskich, rozbudowie turystycznych portów bazowych, stoczni i budowie innych obiektów infrastruktury turystycznej oraz wzrost uciążliwości akustycznych, a także ruchowych, spowodowanych eksploatacją szlaku w sezonie nawigacyjnym (III – XI). Brak sprecyzowanych docelowych działań, w tym związanych z pogłębianiem toru wodnego zgodnie z wymaganiami dla międzynarodowych dróg wodnych, utrudnia kompleksową ocenę oddziaływania.

Najbardziej narażonym akwenem jest - służący rybołówstwu, turystyce pobytowej i sportom wodnym - Zalew Wiślany i ujściowy obszar Wisły. Pozostała część Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 stanowi typową drogę wodną, służącą głównie przemieszczaniu się turystów, z krótkimi raczej pobytami w miejscach o wyjątkowych walorach poznawczych. Również, największy zakres przewidzianych w Koncepcji robót budowlanych dotyczy budowy obiektów na terenach położonych poza obszarami chronionymi prawem.

Do najistotniejszych problemów związanych z realizacją Koncepcji można zaliczyć:

- naruszenie istniejących warunków przyrodniczych, w tym zmiany konfiguracji terenu, zniszczenie biotopu lądowego i wodnego oraz wzrost hałasu przy przebudowie dróg wodnych dla zapewnienia wymaganych parametrów klasy II dla drogi wodnej Wisła – Odra, klasy IV dla Dolnej Wisły (Toruń – Przegalina), oraz przy budowie portów i przystani wodnych,
- wzrost hałasu wzdłuż szlaku wodnego stanowi szczególne zagrożenie w okresach lęgowych ptactwa,
- możliwość zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi wód powierzchniowych w wyniku awarii instalacji paliwowej urządzeń zainstalowanych na terenach portowych i na jednostkach pływających,
- możliwość przeinwestowania zaplecza turystycznego wzdłuż analizowanych tras przebiegających przez obszary Natura 2000 i w pobliżu rezerwatów przyrody, sprzyjającego nadmiernemu zagęszczeniu jednostek pływających i turystów, w stopniu zagrażającym objętym ochroną komponentom środowiska przyrodniczego.

4. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Realizacja „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)” nie powinna mieć negatywnych skutków transgranicznych. Wręcz przeciwnie, można się spodziewać, iż w sposób pozytywny wpłynie na reaktywację i rozwój kontaktów turystycznych i wymiany handlowej z Europą Zachodnią, a od strony wschodniej - z Obwodem Kaliningradzkim w Rosji. Projekt z założenia sprzyja rozwojowi gospodarczemu regionów i powinien zostać przychylnie przyjęty przez lokalne społeczności, nie generując sytuacji konfliktowych.

Zalew Wiślany jest wspólnym akwenem Polski i Rosji (akwen transgraniczny). Ingerencja techniczna w polskiej części Zalewu będzie miała wpływ na rosyjską część Zalewu. Z tego względu Rosja (Obwód Kaliningradzki) musi być informowana o zamierzeniach budowy, oraz uczestniczyć w procedurze oceny oddziaływania na środowisko. Wymóg ten wynika z podpisanej i ratyfikowanej przez Polskę konwencji „O ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym” (konwencja Espoo). Identyczne postępowanie jest wymagane przez konwencję o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Konwencja Helsińska), która została podpisana i ratyfikowana przez wszystkie państwa bałtyckie oraz Unię Europejską.

5. Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Przedmiotem niniejszej Analizy środowiskowej są obiekty i przedsięwzięcia zawarte w „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślan (planowana na terenie Polski MDW E 70)”. Koncepcja ta stanowi kompleksowy system rozwoju żeglugi śródlądowej i turystyki wodnej na całym obszarze, przez który przebiega polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, rozciągającej się od Antwerpii do Kłajpedy.

Podstawowe cele Koncepcji to:

- przywrócenie żeglugi towarowej jako czynnika aktywizacji gospodarczej regionów,
- poprawa jakości i organizacji przestrzeni obszarów przywodnych w strefie oddziaływania MDW E 70,
- rozbudowa systemu portów i przystani, niwelujących negatywny wpływ ruchu turystycznego i żeglugi towarowej na stan środowiska naturalnego,
- tworzenie narzędzi wspierających rozwój kooperacji podmiotów gospodarczych, organizacji pozarządowych oraz jednostek samorządu terytorialnego na rzecz wykorzystania zasobów gospodarczych, przyrodniczych i kulturowych regionów,
- doprowadzenie do zmian legislacyjnych w systemie prawnym, porządkujących i ułatwiających korzystanie z śródlądowych dróg wodnych,
- utworzenie systemu monitoringu, nadzoru oraz zintegrowanego zarządzania zasobami środowiska naturalnego ekosystemów wód śródlądowych i obszarów przyległych.

Polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 swym zasięgiem obejmuje obszar rozciągający się od zachodniej granicy z Niemcami (ujście Warty), aż do Żuław Wiślan (wraz z terenami okalającymi polską część Zalewu Wiślanego). Odnosi się do budowy sieci portów, przeładowni i stoczni, a także przystani turystycznych i pasażerskich na szlakach wodnych Warty, Noteci, Kanału Bydgoskiego, Brdy oraz Delt Wisły, tj.: Wisły, Martwej Wisły do ujścia Wisły Śmiałej, Szkarpawy, Nogatu, Wisły Królewieckiej, a także na morskich wodach wewnętrznych Zalewu Wiślanego i rzeki Elbląg. Intensywność obecnego wykorzystania szlaków wodnych jest niska. Spowodowane to jest niezadowalającym stanem technicznym części portów i przystani, a także - ograniczonym zapleczem usług turystycznych lub brakiem tejże infrastruktury. Ponadto, sezon turystyczny na omawianym szlaku jest ograniczony do 3 - 4 miesięcy.

Zgodnie z docelowym kształtem „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślan (planowana na terenie Polski MDW E 70)”, po zrealizowaniu wszystkich zaplanowanych zadań powinny zostać rozwiązane następujące zagadnienia:

- rozbudowa infrastruktury technicznej dróg wodnych II i IV klasy dla potrzeb żeglugi towarowej i pasażerskiej,
- budowa infrastruktury portów handlowych, przeładowni publicznych i zakładowych, terenów przemysłowych zlokalizowanych przy drogach wodnych, celem aktywizacji żeglugi śródlądowej jako najbardziej ekonomicznego środka transportu towarów,
- budowa proekologicznego systemu multimodalnego transportu w turystyce, polegającego na stworzeniu dogodnych powiązań komunikacyjnych transportu samochodowego, kolejowego i wodnego, z równoczesną intensyfikacją turystyki rowerowej i pieszej,
- rozwój żeglugi jachtowej śródlądowymi i morskimi statkami żaglowymi oraz motorowymi na śródlądowej drodze E 70 i wodach Zalewu Wiślanego,
- rozbudowa infrastruktury portowej i zaplecza turystycznego przy Międzynarodowej Drodze Wodnej E 70,
- uatrakcyjnienie turystyki zbiorowej poprzez umożliwienie zwiedzania obiektów o wysokich walorach kulturowych i przyrodniczych, usytuowanych w pobliżu szlaków wodnych.

W ramach Analizy środowiskowej, stanowiącej integralną część w/w Koncepcji, przeanalizowane zostały uwarunkowania wynikające z porozumień, konwencji, dyrektyw UE i innych dokumentów międzynarodowych i krajowych, z których wynika potrzeba przesunięcia równowagi pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu na korzyść transportu wodnego. Z badań wynika, że sposób realizacji zadań mogących znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000, a także inne obszary

chronione oraz wynikające z tego ograniczenia, powinny zostać określone na etapie postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko dla poszczególnych zadań Koncepcji.

Możliwości gospodarczego wykorzystywania obszarów objętych Europejską Siecią Ekologiczną Natura 2000 określa, zgodnie z właściwymi dyrektywami Wspólnoty Europejskiej, ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2009 nr 151 poz. 1220 z p.zm.). Ustawa ta dopuszcza prowadzenie na tych obszarach działalności gospodarczej nie zagrażającej siedliskom przyrodniczym oraz nie wpływającej negatywnie na gatunki roślin i zwierząt objętych ochroną.

Transport wodny z założenia przynosi mniej szkód środowiskowych niż transport kołowy, a jego rozwój jest preferowany w Unii Europejskiej. Rozbudowa śródlądowych dróg wodnych, zarówno dla celów turystycznych, jak i przewozów towarowych, jest przedmiotem szeregu prac badawczych oraz dokumentów strategicznych. Niemniej jednak, realizacja Koncepcji musi przebiegać zgodnie z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju oraz przy uwzględnieniu uwarunkowań przyrodniczych.

Obszar opracowania obejmuje region, który pod względem administracyjnym przynależy do czterech województw: lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego.

Aktualnie, stan czystości powietrza oraz klimat akustyczny, poza terenami miejskimi i głównymi arteriami drogowymi, są korzystne. Osiągnięcie wymaganej czystości wód powierzchniowych utrudnia niewielka ruchliwość cieków nizinnych i wód zalewowych oraz ograniczona ich zdolność do samooczyszczania. Krajobraz obszaru objętego opracowaniem jest bardzo rozległy, a przez to również bardzo zróżnicowany.

Na analizowanym obszarze i w jego najbliższym sąsiedztwie znajdują się:

- cztery parki krajobrazowe,
- jeden park narodowy,
- dwadzieścia obszarów chronionego krajobrazu,
- dwadzieścia pięć rezerwatów przyrody.

Fragmenty Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 przebiegają przez tereny Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Obszarami specjalnej ochrony ptaków oraz specjalnymi obszarami ochrony siedlisk na terenie objętym granicami opracowania są:

- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLC 080001 - Ujście Warty - stanowiący jednocześnie Park Narodowy o tej samej nazwie,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 320003 – Dolina Dolnej Odry,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH 080006 - Ujście Noteci,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 080002 – Dolina Dolnej Noteci,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 300015 – Puszcza Notecka,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 320016 – Lasy Puszczy nad Drawą,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH 300004 - Dolina Noteci - stanowiący jednocześnie obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 300003 – Nadnoteckie Łęgi,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 300001 – Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH040012 – Nieszawska Dolina Wisły,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH040011 – Dybowska Dolina Wisły,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 040003 – Dolina Dolnej Wisły,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH 040003 – Solecka Dolina Wisły,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 PLH 040025 – Zamek Świecie,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 PLH 040014 – Cytadela Grudziądz,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 PLH 220033 – Dolna Wisła,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 220004 – Ujście Wisły,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 PLH 220044 – Ostoja w Ujściu Wisły,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 220005 – Zatoka Pucka,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 PLB 280010 - Zalew Wiślany,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 040003 – Zalew Wiślany,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH 280007 – Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLB 280002- Dolina Pasłęki.

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2009 nr 151 poz. 1220 z p.zm.) zabrania podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych, a także w znaczący sposób wpłynąć na gatunki roślin i zwierząt, dla których ochrony powołano dany obszar. Dlatego też, realizacja zaplanowanych inwestycji musi przebiegać w zgodzie z wymogami ochrony środowiska.

Na obszarze opracowania znajduje się też szereg obiektów o wybitnych wartościach kulturowych i historycznych. Ochroną zabytków objęte zostały, m.in. Śluzy na drodze wodnej Wisła – Odra, zespoły śluz w Przegalinie na Martwej Wiśle oraz w Białej Górze na Nogacie.

Zaniechanie realizacji koncepcji mogłoby spowodować dalszy, żywiołowy, niekontrolowany rozwój turystyki, ze szkodą zarówno dla środowiska przyrodniczego, jak i kulturowego.

Zasadniczym problemem ekologicznym, który winien być uwzględniony przy realizacji koncepcji, jest zachowanie podstawowych wartości przyrodniczych na całym obszarze objętym opracowaniem, w tym jego różnorodności biologicznej. Szczególną wartość stanowią elementy przyrodnicze, dla ochrony których utworzone zostały obszary Natura 2000 i inne formy ochrony przyrody. Realizacji tych założeń winno towarzyszyć permanentne podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz zmiany modelu rekreacji i turystyki z konsumpcyjnego, na poznawczy, z poszanowaniem wartości przyrodniczych.

Pozytywne znaczenie dla ochrony środowiska będzie miało wdrożenie przewozów masowych, w tym tramwajami wodnymi i statkami pasażerskimi. W konflikcie z zasadami ochrony przyrody mogą natomiast znaleźć się przedsięwzięcia związane z rozwojem sportów motorowodnych i jachtu motorowego. Potencjalnym zagrożeniem dla stanu czystości wód powierzchniowych mogą być także awaryjne rozlewy paliwa.

Podstawowymi problemami środowiskowymi, wywołanymi realizacją ustaleń omawianej koncepcji, będą straty przyrodnicze, towarzyszące w sposób nieunikniony budowie i rozbudowie portów i innych obiektów infrastruktury turystycznej oraz wzrost uciążliwości akustycznych spowodowanych eksploatacją szlaku wodnego w sezonie wiosenno-letnim. Międzynarodowa Droga Wodna E 70 stanowi typową drogę wodną, użytkowaną głównie w celu przemieszczania się turystów, z krótkimi pobytami w miejscach o wyjątkowych walorach poznawczych.

Realizacja koncepcji nie powinna mieć negatywnych skutków transgranicznych. Wręcz przeciwnie, można się spodziewać, iż w sposób pozytywny wpłynie na reaktywację i rozwój wymiany handlowej (żegluga towarowa), kontaktów turystycznych z Brandenburgią w Niemczech i dalej na zachód – Belgią i Holandią oraz Obwodem Kaliningradzkim w Rosji.

Koncepcja, z założenia, sprzyja rozwojowi gospodarczemu regionów nią objętych, powinna więc zostać przychylnie przyjęta przez lokalną społeczność i nie generować sytuacji konfliktowych.

W wyniku przeprowadzonej analizy środowiskowej stwierdzono, iż rezygnacja z realizacji omawianej koncepcji, umożliwiającej sterowanie rozwojem turystyki w poszczególnych regionach, byłaby niekorzystna dla środowiska. Ponadto stwierdzono, że reaktywacja towarowej żeglugi śródlądowej przyczyni się do poprawy warunków środowiskowych w zakresie obniżenia emisji spalin i CO₂ z uwagi na niską energochłonność tego rodzaju transportu. Przy projektowaniu, realizacji, a także użytkowaniu obiektów planowanych w ramach koncepcji, wskazane jest uwzględnienie następujących zasad:

- działania inwestycyjne, już od etapu dokumentacji projektowej, realizowane w pobliżu lub na obszarach Natura 2000 oraz innych form ochrony przyrody, powinny być prowadzone w uzgodnieniu i pod kontrolą służb ochrony środowiska,
- parametry portów, przeładowni, stoczn i przystani wodnych winny być uzależnione od granicznej pojemności żeglugowej i turystycznej szlaku żeglugowego, uwzględniającej uwarunkowania wynikające z lokalizacji przedsięwzięcia na obszarach Natura 2000 oraz innych form ochrony przyrody,
- należy dążyć do ograniczenia uciążliwości akustycznych na terenach ostoi ptaków poprzez wdrożenie zakazu uprawiania na tych obszarach sportów motorowodnych oraz używania innych pojazdów i maszyn (zarówno wodnych, jak i naziemnych) emitujących nadmierny hałas,
- należy zminimalizować zakres robót budowlanych i ziemnych, powodujących znaczny wzrost zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, hałasu i ruchliwości prowadzonych na terenach ostoi ptaków w okresach lęgowych i jesiennych przelotów ptaków,

- należy podjąć działania mające na celu zminimalizowanie sytuacji awaryjnych, mogących spowodować zanieczyszczenie wód powierzchniowych, w szczególności substancjami ropopochodnymi,
- należy przeprowadzić kompensację strat przyrodniczych, np. poprzez nasadzenia na zdegradowanych powierzchniach roślinności,
- wskazane jest prowadzenie, w ramach Koncepcji, szerokiej akcji edukacyjno-uświadamiającej, promującej zachowania proekologiczne, uwzględniające objęte ochroną przyrodnicze wartości regionu.

Jakość i efektywność wdrażanych rozwiązań zależeć będzie od konsekwentnej kontroli realizacji ustaleń Koncepcji i powyższych zaleceń, począwszy od etapu planów zagospodarowania przestrzennego i projektów budowlanych, poprzez umiejętność wnoszenia bieżących korekt w odniesieniu do zauważonych braków i usterek. Monitoring ten winien być prowadzony przez organy ochrony środowiska wszystkich województw, ale także lokalne władze samorządowe.

Niniejsza Analiza środowiskowa sporządzona została w oparciu o: „Prognozę oddziaływania na środowisko Pętli Żuławskiej”, „Charakterystykę fizjograficzną wybranych lokalizacji dla opracowania Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)”, materiały studialne, badawcze i literaturę przedmiotu, a także podstawowe akty prawne (krajowe i Wspólnoty Europejskiej). Niedostatki wiedzy utrudniające bardziej szczegółowe analizy, m.in. w zakresie wpływu na obszary Natura 2000, wynikają przede wszystkim z braku dokładnych danych technicznych przewidywanych inwestycji. Należy jednak podkreślić, że wpływ na obszary Natura 2000 i inne elementy środowiska będzie szczegółowo analizowany na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanych odrębnie dla poszczególnych zadań Koncepcji.

Podsumowanie - przedmiotowa „Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)” wpisuje się w europejską i krajową strategię rozwoju transportu wodnego, w tym turystykę wodną. Głównym jej celem jest intensyfikacja gospodarki regionów poprzez wykorzystanie waloru transportowego dróg wodnych oraz potencjału turystycznego w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Walory krajobrazu przyrodniczego i kulturowego oraz różnorodność biologiczna objętego Koncepcją obszaru uzasadniają przyjęty, poznawczo-rekreacyjny, kierunek działań. Realizacja Koncepcji z uwzględnieniem zaleceń przedstawionych w niniejszej Analizie Środowiskowej nie będzie generowała zagrożeń dla środowiska, w tym dla obszarów Natura 2000.



6. Określenie, analiza i ocena stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem

Określenie, analiza i ocena stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem została szczegółowo przedstawiona w odrębnym opracowaniu pt.: „Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)” – karty opisowe wraz z załącznikami mapowymi i fotograficznymi.

7. Określenie, analiza i ocena istniejących problemów ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia projektowanego dokumentu, a w szczególności dotyczących obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Zasadniczym problemem ekologicznym, który winien być uwzględniony przy realizacji Koncepcji, jest zachowanie podstawowych wartości przyrodniczych na całym analizowanym obszarze, w tym jego różnorodności biologicznej. Szczególną wartość stanowią elementy przyrodnicze, dla ochrony których utworzone zostały obszary Natura 2000 i rezerваты przyrody – siedliska priorytetowe oraz objęte ochroną gatunkową rośliny, zwierzęta i grzyby. Realizacja Koncepcji wymusi następujące priorytety w ochronie środowiska:

- **ochronę czystości wód powierzchniowych** - większość cieków wodnych ze względu na ich nizinny charakter (niewielkie przepływy) ma ograniczoną zdolność do samooczyszczania i wysoką wrażliwość na zanieczyszczenia,
- **ochronę warstw przydennych i koryt wód powierzchniowych** – warstwy przydenne charakteryzują się bogactwem biologicznym, a ich naruszenie może przynieść nieodwracalne szkody przyrodnicze,
- **ochronę przed hałasem**, która ma szczególne znaczenie dla ostoi ptaków w okresach lęgowych (od marca do lipca), ale także w okresach zbiórek i przelotów ptaków wędrownych (od końca sierpnia do początku listopada),
- **minimalizację zniszczeń szaty roślinnej** - w tym szuwarów i trzcinowisk nadwodnych oraz roślinności łąkowej i wydmowej,
- **dbałość o zachowanie walorów krajobrazu przyrodniczego** – ograniczenie przekształceń rzeźby terenu i form zabudowy biologicznej,
- **ochronę wód gruntowych i gruntów** – płytko zalegający pierwszy poziom wód podziemnych jest bardzo podatny na zanieczyszczenie, a systematyczne ograniczanie areалу trwałych użytków powoduje obniżenie ich funkcji fito-melioracyjnej i ochronnej,
- **estetyzację krajobrazu kulturowego** – w tym ochronę i właściwe eksponowanie zabytków, stosowanie oszczędnych form zdobniczych budynków, nie konfliktowych w stosunku do historycznego zagospodarowania rejonu, a przede wszystkim - utrzymanie porządku i czystości obejść oraz terenów publicznych.

Powyższe założenia muszą być uwzględniane na etapie prac przedprojektowych, projektowych, uzyskiwania stosownych decyzji administracyjnych, wykonawstwa robót budowlanych oraz na etapie eksploatacji. Dotyczy w szczególności zadań inwestycyjnych o charakterze liniowym związanych z poprawą parametrów nawigacyjnych dróg wodnych. Szczególnie istotną rolę w oddziaływaniu na środowisko odgrywać będą zrewitalizowane i nowozrealizowane inwestycje portowo – przemysłowe. Powstanie ich wiązać się będzie z aktywizacją żeglugi towarowej oraz funkcjonowaniem obiektów i instalacji, mogących oddziaływać znacząco na środowisko (emisje, hałas, drgania, odpady). Funkcjonowanie nowych struktur przemysłowo – portowych na wskazanych w Koncepcji obszarach wymagać będzie stosownych regulacji planistycznych, sprawowania stałego monitoringu i przestrzegania podstawowej zasady nie pogarszania istniejącego stanu środowiska.

Realizacja tych założeń wymagać jednak będzie ponadto permanentnego podnoszenia świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz zmiany modelu rekreacji i turystyki z konsumpcyjnego, na poznawczy, z poszanowaniem wartości przyrodniczych.

7.1. Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000

Komisja Europejska, decyzją z 7 grudnia 2004 r., uznała niektóre obszary położone na terytorium Polski za integralną część kontynentalnego regionu biogeograficznego, predysponowanego do objęcia siecią obszarów Natura 2000. Polska, na mocy Traktatu Akcesyjnego do Wspólnoty Europejskiej, zobowiązała się do wskazania terenów podlegających ochronie jako:

- obszary specjalnej ochrony ptaków (OSOP) – tworzone na podstawie Dyrektywy 79/409/EWG w sprawie ochrony dzikich ptaków (tzw. Dyrektywa Ptasia),

- specjalne obszary ochrony siedlisk (SOOS) – tworzone w oparciu o Dyrektywę 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (tzw. Dyrektywa Siedliskowa).

Podstawowe ustalenia powyższych dyrektyw uwzględnione zostały w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2009 nr 151 poz. 1220 z p.zm.). Minister Środowiska, w uzgodnieniu z Komisją Europejską, wyznaczył obszary specjalnej ochrony ptaków. Rząd Polski przekazał również Komisji Europejskiej do zaopiniowania listę specjalnych obszarów ochrony siedlisk; część z nich uzyskała już pozytywną opinię Komisji.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2008 r. (Dz. U. nr 229 poz. 2313 z p.zm.), obszarami specjalnej ochrony ptaków oraz obszarami specjalnej ochrony siedlisk objętymi granicami niniejszego opracowania są:

- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLC 080001 - Ujście Warty - stanowiący jednocześnie Park Narodowy o tej samej nazwie,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 320003 – Dolina Dolnej Odry,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH 080006 - Ujście Noteci,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 080002 – Dolina Dolnej Noteci,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 300015 – Puszcza Notecka,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 320016 – Lasy Puszczy nad Drawą,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH 300004 - Dolina Noteci - stanowiący jednocześnie obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 300003 – Nadnoteckie Łęgi,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 300001 – Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 040003 – Dolina Dolnej Wisły,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH 040003 – Solecka Dolina Wisły,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH040012 – Nieszawska Dolina Wisły,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH040011 – Dybowska Dolina Wisły,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 PLH 040025 – Zamek Świecie,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 PLH 040014 – Cytadela Grudziądz,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 PLH 220033 – Dolna Wisła,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 220004 – Ujście Wisły,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 PLH 220044 – Ostoja w Ujściu Wisły,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 220005 – Zatoka Pucka,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 PLB 280010 - Zalew Wiślany,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 040003 – Zalew Wiślany,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLH 280007 – Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLB 280002- Dolina Pasłęki.

Wyjściowymi postanowieniami Dyrektyw Wspólnoty Europejskiej, w odniesieniu do sposobu zarządzania obszarami Natura 2000 są:

- postanowienie o konieczności ochrony i zachowania naturalnych siedlisk oraz przywracania zniszczonych biotopów, zgodnie z potrzebami ekologicznymi,
- wyróżnienie siedlisk przyrodniczych o znaczeniu priorytetowym, oznaczających typy siedlisk przyrodniczych zagrożonych zanikiem w odniesieniu, do których Wspólnota ponosi szczególną odpowiedzialność z powodu wielkości ich naturalnego zasięgu.

Ramowe zasady gospodarowania na obszarach Natura 2000 wyznacza ustawa o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 r. nr 92 poz. 880 z p.zm.), dostosowana do dyrektyw wspólnotowych w sprawie ochrony dzikiego ptactwa oraz w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych i dzikiej fauny i flory, potocznie zwanych dyrektywami „ptasią” i „siedliskową”. Art. 33 ust. 1 tej ustawy zabrania podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych. Na obszarach Natura 2000 (art. 36 ust. 1) ograniczeniu nie podlega natomiast działalność związana z utrzymaniem urządzeń i obiektów służących bezpieczeństwu oraz przeciwpowodziowym, a także działalność gospodarcza, rolna, leśna, łowiecka i rybacka, jednak pod warunkiem nie zagrażania zachowaniu siedlisk przyrodniczych. W szczególnych sytuacjach, wynikających z nadrzędnego interesu

publicznego (art. 34 ust. 1), wojewoda, a na obszarach morskich dyrektor właściwego urzędu, może zezwolić na realizację przedsięwzięcia negatywnie oddziałującego na siedliska przyrodnicze na obszarze Natura 2000, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej. Niemniej, jeżeli na obszarze Natura 2000 występuje siedlisko lub gatunek o znaczeniu priorytetowym (art. 34 ust. 2) zezwolenie takie może być wydane wyłącznie w celu:

- ochrony zdrowia i życia ludzi,
- zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego,
- uzyskania korzystnych następstw dla środowiska przyrodniczego, wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, jednak po wcześniejszym uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej.

Wykaz typów siedlisk przyrodniczych, w tym o znaczeniu priorytetowym, oraz gatunków roślin i zwierząt (bez ptaków) wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 stanowi załącznik do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. 2005 nr 94 poz. 795). Do siedlisk o znaczeniu priorytetowym zaliczono między innymi:

- 1150 - zalewy i jeziora przymorskie (laguny),
- 2130 - nadmorskie wydmy szare,
- 2140 - nadmorskie wrzosowiska bażynowe (*Empetrium nigri*),
- 7110 - torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe),
- 91E0 - łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe.

Wymienione wyżej Rozporządzenie określa również podstawowe zasady ochrony wszystkich dziko występujących zwierząt, w tym wprowadza kategorię zakaz niszczenia siedlisk oraz ochronę zwierząt poprzez zabezpieczenie ostoi przed zagrożeniami zewnętrznymi, renaturalizację siedlisk i utrzymanie właściwych stosunków wodnych. Za priorytetowe uznano 11 gatunków roślin (na 44 objęte ochroną), 6 gatunków ssaków i 6 bezkręgowców (na łączną ilość 89 gatunków zwierząt, bez ptaków, chronionych w sieci Natura 2000). Wykaz objętych ochroną ptaków załączony został do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. 2004 nr 220 poz. 2237). Na ponad 100 objętych ścisłą ochroną gatunków ptaków 65 podlega ochronie czynnej.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Ujście Warty” - stanowiący jednocześnie Park Narodowy o tej samej nazwie - obejmuje terasę zalewową Warty, przy jej ujściu do Odry, Kostrzyński Zbiornik Retencyjny i fragment doliny Odry. Obszar ten jest poprzecinany licznymi odnogami cieków, starorzeczami i kanałami. Na terenach zalewowych dominują okresowo zalewane łąki i pastwiska, szuwary, zarośla wierzb i łęgi wierzbowe. Prawie co roku około 1/3 obszaru jest zalewana przez wodę; roczne wahania poziomu wody dochodzą do 3,5 m, a najwyższy poziom występuje przeważnie w marcu lub kwietniu. Zdarzają się ponadto silne wahania poziomu wód w okresie między wczesną wiosną i późną jesienią. Na obszarze (poza wałami przeciwpowodziowymi) dominują ekstensywnie użytkowane łąki i pola orne. Na krawędzi dolin wykształciły się płaty muraw kserotermicznych.

Obszar obejmuje:

- Park Narodowy Ujście Warty,
- część Parku Krajobrazowego Ujście Warty,
- rezerwat przyrody Lemierzyce,
- rezerwat przyrody Pamięcin,
- rezerwat przyrody Dolina Postomin,
- fragment ostoi Ramsar-Słońsk (4 244 ha).

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Dolnej Odry” obejmuje dolinę Odry pomiędzy Kostrzynem a Zalewem Szczecińskim (dł. ca 150 km) wraz z Jeziorem Dąbie. J. Dąbie jest płytkim, deltowym zbiornikiem (5600 ha, głęb. max. 4 m), o urozmaiconej linii brzegowej. Zasilane jest zarówno przez wody opadowe i rzeczne, jak i przez wody morskie (zjawisko cofki). Jezioro od nurtu Odry oddzielają wyspy: Czapli Ostrów, Sadlińskie Łąki, Mienia, Wielka Kępa, Radolin, Czarnołęka,

Dębina, Kacza i Mewia. Z południowo-wschodnim brzegiem jeziora sąsiadują łąki i mokradła Rokiciny, Sadlińskie i Trzebuskie Łęgi. W J. Dąbie występuje bogata roślinność wodna. Brzegi zajmuje szeroki pas szuwarów (głównie trzcinowych i oczeretów), za którymi wykształcają się ziołorośla nadrzeczne. Duże powierzchnie zajmują łąki i zarośla wierzbowe. Wnętrza dużych wysp pokryte są olsami i łąkami jesionowo-olszynowymi. W części ujściowej Odra posiada dwa główne rozgałęzienia - Odra Wschodnia i Regalica. Obszar pomiędzy głównymi odnogami (kanałami) (Międzyodrze) jest płaską równiną z licznymi jeziorami i mniejszymi kanałami, jest on zabagniony, posiada okresowo zalewane łąki i fragmenty nadrzecznych łągów. Obszar poniżej Cedyni nosi nazwę Kotliny Freienwaldzkiej, w obrębie której szczególne znaczenie dla ptaków posiada tzw. Rozlewisko Kostrzyńskie. Po stronie niemieckiej wzdłuż Odry rozciąga się Park Narodowy Dolina Dolnej Odry. W części środkowej i południowej obszaru włączono doń fragmenty przylegających do doliny lasów o największym zagęszczeniu ptaków drapieżnych.

Obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk „Ujście Noteci” - stanowiący węzeł hydrograficzny ujścia Noteci i Warty z ekstensywnie zagospodarowanymi, dużymi obszarami zalewowymi. Zachowany został tutaj fragment lasów łągowych na lewym brzegu Warty. Na stromym zboczu doliny Warty, powyżej zabudowy wsi Santok, znajdują się płaty muraw kserotermicznych. Obszar obejmuje rezerwat przyrody Santockie Zakole, ale w większości nie jest chroniony.

OSOP i SOOS „Dolina Noteci” - stanowiący jednocześnie obszar specjalnej ochrony ptaków Natura – 2000 nr PLB 300003 – Noteckie Łęgi, obejmuje fragment doliny Noteci między miejscowością Wieleń a Bydgoszczą. Jest w dużej części zajęty przez torfowiska niskie, z fragmentami zalewowych łąk i trzcinowisk, z enklawami zakrzewień i zadrzewień. Na zboczach doliny znajdują się płaty muraw kserotermicznych. W okolicach Goraja, Pianówki i Góry oraz Ślesina występują kompleksy buczyn i dąbrów, w tym m. in. siedlisk przyrodniczych: ciepłolubnej dąbrowy i mieszanych lasów zboczowych. Teren przecinają kanały i rowy odwadniające. Liczne są starorzecza i wypełnione wodą doły potorfowe. Miejscami występują rozległe płaty łągów. Łąki są intensywnie użytkowane. Obszar w większości położony jest na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Noteci.

Obejmuje 4 rezerwaty przyrody:

- Czapliniec Kuźnicki,
- Łąki Ślesińskie,
- Kruszyn,
- Skarpy Ślesińskie.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Puszcza Notecka” - stanowi zwarty, jednolity kompleks leśny w międzyrzeczu Noteci i Warty, będący częścią pradoliny Toruńsko - Eberswaldzkiej. Jest to największy w Polsce obszar wydm śródlądowych, głównie o wysokości 20-30 m, a maksymalnie do 98 m n.p.m. W środkowej części obszaru uformowały się wały o przebiegu południkowym, leżące w odległości 500-600 m od siebie. W części wschodniej mają one kształt paraboliczny. Wydm pokryte są monotonnym, jednowiekowym lasem, głównie sosnowym (92%), posadzonym tu po wielkiej klęsce spowodowanej pojawieniem się szkodników owadzych, co miało miejsce w okresie międzywojennym. Pozostałości drzewostanów naturalnych są chronione w rezerwach, np. Cegliniec. Na terenie ostoi znajduje się ponad 50 jezior, raczej płytkich, pochodzenia wytopiskowego, zwykle z grubą warstwą mułu i zakwitami glonów. W zagłębieniach terenu lub na brzegach jezior utrzymują się torfowiska, na ogół w pewnym stopniu przekształcone.

SOOS i OSOP „Dolina Dolnej Noteci” – stanowi szeroka dolina rzeczna, poprzecinana licznymi kanałami z pozostałościami starorzeczy i kompleksami torfianek. Na większości obszaru prowadzona jest średnio intensywna i ekstensywna gospodarka łąkowo-pastwiskowa.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Lasy Puszczy nad Drawą” - obszar obejmuje większą część dużego kompleksu leśnego na równinie sandrowej, położonej w środkowym i dolnym biegu rzeki Drawy. W lasach dominują bory sosnowe z domieszką brzozy, dębu i topoli. Zostały one znacznie przekształcone w wyniku prowadzenia gospodarki leśnej na tym terenie przez kilkadziesiąt lat. Jednakże, pewne fragmenty lasów, np. Melico - Fagetum, Luzulo Pilosae - Fagetum zachowały swój naturalny

charakter. W miejscach, gdzie teren jest pofalowany, wzgórza osiągają wysokość do 220 m. Najcenniejszym przyrodniczo obszarem jest centralna część ostoi, położona w widłach rzek: Drawy i Płocicznej. Są tu liczne jeziora (największym z nich jest J. Ostrowieckie - 370 ha). W rzeźbie terenu odznaczają się meandry obu rzek, obramowane wysokimi skarpami. Charakterystyczną cechą tych rzek jest bystry prąd wywołany silnym spadkiem terenu. Ich koryta i doliny zachowały charakter zbliżony do Naturalnego. Jeziora są zróżnicowane pod względem trofizmu wód, od dystroficznych przez mezotroficzne do eutroficznych.

OSOP i SOOS „Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego” - obszar obejmuje pradolinę rzeczną o zmiennej szerokości (od 2 do 8 km), która ma przebieg równoleżnikowy. Od północy obszar graniczy z wysoczyzną Pojezierza Krajeńskiego - maksymalne deniwelacje pomiędzy dnem doliny, a skrajem wysoczyzny dochodzą do 140 m. Od południa pradolina jest ograniczona piaszczystym Tarasem Szamocińskim, zajęтым w znacznej mierze przez lasy, stykającym się z krawędzią Pojezierza Chodzieskiego. Znaczne części pradoliny zostały zmeliorowane i prowadzona jest na nich gospodarka łąkowa. W kilku miejscach pradoliny założono stawy rybne, na których prowadzona jest intensywna hodowla ryb: stawy Antoniny, Smogulec, Ostrówek, Występ i Ślesin. Zachodnia część pradoliny, objęta przez obszar, jest obecnie doliną Noteci. Część wschodnia jest doliną żeglownego Kanału Bydgoskiego, wybudowanego w końcu XVIII w., łączącego dorzecza Odry i Wisły.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Dolnej Wisły” – stanowi odcinek doliny Wisły w jej dolnym biegu, od Włocławka do Przegaliny, zachowujący naturalny charakter i dynamikę rzeki swobodnie płynącej. Rzeka płynie w dużym stopniu naturalnym korytem, z namuliskami, łachami piaszczystymi i wysepkami. W dolinie zachowane są starorzecza i niewielkie torfowiska niskie. Brzegi pokryte są mozaiką zarośli wierzbowych i lasów łęgowych, a także pól uprawnych i pastwisk. Miejscami dolinę Wisły ograniczają wysokie skarpy, na których utrzymują się murawy kserotermiczne i grądy zboczowe. Wisła przepływa w granicach obszaru przez kilka dużych miast, jak: Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz, Tczew. Planowana jest budowa nowej zapory - stopień wodny w Nieszawie.

Obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk „Solecka Dolina Wisły” - jest to fragment Doliny Dolnej Wisły o długości 49 km, położony pomiędzy Solcem Kujawskim (762 km szlaku wodnego), a Świeciem (811 km szlaku wodnego). Cały ten obszar stanowi terasę zalewową, której granicę częściowo wyznacza wał przeciwpowodziowy, a częściowo - skarpa Doliny Wisły. Cały omawiany teren położony jest w zasięgu ostatniego zlodowacenia i uformowany został około 11 tysięcy lat temu. Procesy geomorfologiczne kształtujące współcześnie ten obszar to: akumulacja fluwialno-powodziowa, a także denudacja - szczególnie erozja boczna brzegów Wisły oraz krawędzi jej doliny. Przy średnim i niskim stanie wód z koryta rzeki wynurzają się okresowo piaszczysto-muliste ławice, które porasta efemeryczna roślinność (*Bidentetea tripartiti*, *Isoëto-Nanojuncetea*). Nieco wyniesione i okresowo zalewane są tereny nadbrzeżne z dawnymi wyspami (kępami), połączonymi już ze stałym łądem przez groble wybudowane w XIX wieku i zasypane osadami. Podczas wezbrań stają się one wyspami. Występują tu także ciągi starorzeczy; w nich i spokojnych odcinkach rzeki rozwija się roślinność wodna, a na ich brzegach - szuwały. Na niektórych odcinkach rzeki znajdują się obwałowania usypane w XIX wieku. Obecnie znaczna część terenów nadrzecznych pokryta jest mozaiką ziołorośli i traworośli z rosnącymi pojedynczo i pasowo krzewami i drzewami (w tym pomnikowymi *Populus nigra*). Typowo wykształcone zarośla wierzbowe (*Salicetum triandro-viminalis*) są częste, a nawet zajmują część dawnych siedlisk łągowo-wierzbowych i topolowych, najliczniej występujących na Małej Kępie Ostromieckiej. W dolnych partiach zboczy nie oddzielonych wałami od koryta Wisły, szczególnie między Kamieńcem a Czarzem i poniżej Fordonu, zachowały się fragmenty wielogatunkowych łągowo-wierzbowych (*Ficario-Ulmetum minoris*, *Alno-Ulmion*). Częściej występują tu grądy kontynentalne o charakterze zboczym. Na terenach zalewanych częste są łąki i pastwiska. Wały przeciwpowodziowe i przydroża porośnięte są przez zbiorowiska trawiaste. Zasobniejsze, rzadziej zalewane tereny zostały stosunkowo niedawno zamienione w pola uprawne. Murawy kserotermiczne na południowych, piaszczystych zboczach koło Kamieńca i bliskich im ciepłolubnych okrajów (*Geranion sanguinei*, *Origanetalia*) między Jaruzynem a Kozielcem uległa silnemu zmniejszeniu w związku z zarastaniem przez krzewy. Miejscami występują fragmenty borów mieszanych i sosnowych z płatami muraw piaszkowych. Przeważają drzewostany sosnowe oraz pochodzące z nasadzeń drzewostany świerkowe. Łęgi olszowo-jesionowe z fragmentami olsów występują w stosunkowo niewielkich ilościach na zatorfionych obrzeżach doliny i źródłiskach.

Obszar specjalnej ochrony siedlisk „Nieszawska Dolina Wisły” - obszar położony w SE części mezoregionu Kotliny Toruńskiej, będącej częścią Pradoliny Toruńsko - Eberswaldzkiej. Obejmuje 22,5 km odcinek Wisły wraz z terenami zalewowymi (706-728,5 km biegu rzeki), między Nieszawą a ujściem Drwęcy. Granice tego obszaru przebiegają wzdłuż krawędzi skarpy terasy zalewowej lub wałów przeciwpowodziowych. Teren ten związany jest z zasięgiem ostatniego zlodowacenia, a podstawowym współczesnym procesem geomorfologicznym jest akumulacja fluwialno powodziowa. Podłoże terasy zalewowej stanowią mady, przy czym w pobliżu koryta rzeki występują piaski i mady piaszczyste a dalej od niego mady średnie i ciężkie. Przy średnim stanie wód teren zajmuje koryto rzeki z wynurzającymi się okresowo piaszczysto-mulistymi ławicami, które porasta efemeryczna roślinność. Nieco wyniesione i okresowo zalewane są tereny nadbrzeżne z wyspami po części połączone ze stałym lądem przez groble poprzeczne (Kępa Dzikowska). Występują tu także ciągi starorzeczy; w nich i w spokojnych odcinkach rzeki rozwija się roślinność wodna, a na ich brzegach szuwały. Obwałowania usypane w XX wieku osłaniają większą część lewego i niewielką prawego brzegu. Obecnie znaczna część terenów nadrzecznych pokryta jest mozaiką ziołorośli i traworośli z rosnącymi pojedynczo i grupowo krzewami i drzewami. Częste są typowo wykształcone zarośla wierzbowe oraz płaty łągów wierzbowych i topolowych w fazie szybko postępującej spontanicznej renaturyzacji, tworzące mozaikę z zaroślami i ziołoroślami. W dolnych partiach zboczy na południe od Torunia i koło Grabowca zachowały się fragmenty wielogatunkowych łągów. Część terenów zalewanych zajmują łąki i pastwiska. Wały przeciwpowodziowe i przydroża porośnięte są przez zbiorowiska trawiaste. Zasobniejsze, a rzadziej zalewane tereny zostały stosunkowo niedawno zamienione w pola. Powierzchnia muraw kserotermicznych na SW piaszczystych zboczach i bliskich im ciepłolubnych okrajków, po zaprzestaniu wypasania, wykaszania i wypalania ulega ciągłemu zarastaniu a w większości zalesiane są sosną. Rosną tu też fragmenty borów mieszanych i sosnowych z płatami muraw piaszkowych. Obecnie jednak przeważają drzewostany sosnowe pochodzące z nasadzeń. Szczególnie interesujące są lasy sosnowe na zboczach w Toruniu Czerniewiczach i w Brzozie Toruńskiej, gdzie runo tworzą łąny. Łęgi olszowo-jesionowe z fragmentami olsów (występują na bardzo niewielkich powierzchniach na zatorfionych obrzeżach doliny i źródłiskach koło Grabowca).

Obszar specjalnej ochrony siedlisk „Dybowska Dolina Wisły” - obszar obejmuje 11 km odcinek rzeki Wisły wraz z terenami zalewowymi między Dybowem a Przyłubiem (744,6 - 755,5 km biegu rzeki). Granice prawobrzeżnej części przebiegają wzdłuż wału przeciwpowodziowego, natomiast część lewobrzeżna na prawie całej długości ciągnie się wzdłuż krawędzi skarpy terasy zalewowej. Teren ten związany jest z zasięgiem ostatniego zlodowacenia, a podstawowym, współczesnym procesem geomorfologicznym jest akumulacja fluwialno-powodziowa. Podłoże terasy zalewowej stanowią mady. Przy średnim i niskim stanie wód, teren zajmuje koryto rzeki z wynurzającymi się okresowo piaszczysto-mulistymi ławicami, które porasta efemeryczna roślinność. Nieco wyniesione i okresowo zalewane są tereny nadbrzeżne z dawnymi wyspami (kępami) połączonymi ze stałym lądem przez groble wybudowane w XIX wieku i zasypane osadami. Stają się one wyspami podczas wezbrań. Występują tu także ciągi starorzeczy; w starorzeczach i spokojnych odcinkach rzeki rozwija się roślinność wodna, a na ich brzegach szuwały. Obwałowania usypane w XIX wieku osłaniają prawy i część lewego brzegu, pozostała część jest zalewana aż do naturalnych zboczy wysokiej terasy. Obecnie znaczna część terenów nadrzecznych pokryta jest mozaiką ziołorośli i traworośli z rosnącymi pojedynczo i pasowo krzewami i drzewami (w tym pomnikowymi topolami czarnymi). Częste są typowo wykształcone zarośla wierzbowe tworzące mozaikę z ziołoroślami. Zajmują one część dawnych siedlisk łągów wierzbowych i topolowych, występujących najliczniej koło Przyłubia. W dolnych partiach zboczy między Przyłubiem a Dybowem zachowały się fragmenty wielogatunkowych łągów. Częściej występują tu grądy kontynentalne o charakterze zboczowym. Na terenach zalewanych częste są łąki i pastwiska. Wały przeciwpowodziowe i przydroża porośnięte są przez zbiorowiska trawiaste. Zasobniejsze, rzadziej zalewane tereny zostały stosunkowo niedawno zamienione w pola uprawne. Powierzchnia muraw kserotermicznych na NE piaszczystych zboczach między Przyłubiem a Dybowem i bliskich im ciepłolubnych okrajków uległa silnemu zmniejszeniu na rzecz zarośli. Ponadto zostały one już w większości zalesione sosną. Są tu też fragmenty borów mieszanych i sosnowych z płatami muraw piaszkowych. Przeważają drzewostany sosnowe pochodzące z nasadzeń. Łęgi olszowo-jesionowe z fragmentami olsów występują na bardzo niewielkich powierzchniach, na zatorfionych obrzeżach doliny i źródłiskach.

Obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk „Zamek Świecie” – miejscowość Świecie nad Wisłą leży pomiędzy Bydgoszczą a Grudziądem. Znajduje się tu Zamek krzyżacki pochodzący z XIV wieku. W XX w. przeprowadzono remont. Obecnie jest wynajęty i organizowane są w nim imprezy kulturalne. W piwnicach zamku zlokalizowane jest zimowisko nietoperzy, w tym mopka (gatunek z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej). Charakteryzują się one relatywnie chłodnym mikroklimatem, okresowo wymarzają, co sprzyja występowaniu wymienionych gatunków nietoperzy. Według ekspertyzy budowlanej, nieodnawiane podziemia zamku, ze względu na bardzo zły stan techniczny piwnic - mogą ulec zawaleniu, co oznaczałoby zniszczenie zimowiska.

Obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk „Cytadela Grudziądz” - Cytadela grudziądzka to kompleks umocnień pochodzących z drugiej połowy XVIII w. W jej skład wchodzi zespół potężnych budowli obronnych, zbudowanych z cegły i kamienia. Część podziemna obfituje w korytarze i chodniki minerskie. Ogólna długość wszystkich budowli wynosi (wg planów z 1840 r.) 12,7 km, z czego obecnie dostępnych jest ok. 7 km (sporą część zajmuje Wojsko Polskie). Teren nie jest chroniony. W obiekcie stwierdzono ok. 2500 osobników nietoperzy, należących do 7 gatunków. Zgodnie z Kryteriami wyboru schronień nietoperzy do ochrony w ramach polskiej części sieci Natura 2000, obiekt uzyskał 24 punkty, co daje podstawy do włączenia go do sieci Natura 2000. W obszarze znajduje się zimowisko dwóch gatunków nietoperzy (mopek Barbastella barbastellus, nocek duży (Myotis myotis) z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zalew Wiślany” - obejmuje polską część płytkiego zalewu przymorskiego wraz z rezerwatem ornitologicznym „Zatoka Elbląska”, stanowiącą ostoję ptaków rangi europejskiej. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych udostępnionym na stronach internetowych Ministerstwa Środowiska, w obrębie ostoi „Zalew Wiślany” stwierdzono występowanie, co najmniej 27 gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej (79/409/EWG).

Obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” - ostoja obejmuje polską część płytkiego (2,3 m średnio) zalewu przymorskiego, o słonawej wodzie, wraz z Mierzeją Wiślaną oddzielającą go od Bałtyku oraz wąski pas depresyjnych najczęściej terenów lądowych, przylegających od strony południowej do Zalewu, a będących w przeszłości częścią jego wód. Do Zalewu wpada wiele rzek: kilka ramion Wisły, Elbląg, Bauda, Pasłęka oraz duża liczba pomniejszych rzek i strumieni. Szybkie zmiany poziomu wody w zalewie wynoszą w ciągu dnia do 1,5 m. Przy brzegach zbiornika rozciągają się rozległe płaty szuwarów, osiągające szerokość kilkuset metrów. Występują w postaci 1-2 pasów, równoległych do brzegu. W zalewie występuje bogata roślinność zanurzona. W skład ostoi wchodzi również półwyspowy fragment Mierzei Wiślanej (od miejscowości Kąty Rybackie do granicy państwa). Mierzeja jest młodym tworem geologicznym, powstałym na skutek wzajemnego oddziaływania wód morskich, nanoszących materiał pochodzący z abrazji wybrzeży klifowych i wód śródlądowych (Wisły), niosących ze sobą piaski, a także - działalności wiatru. W rzeźbie terenu Mierzei można wyróżnić: strefę piaszczystej plaży nadmorskiej oraz równoległy do niej pas wydm białych i wydm brązowych. Wały wydmowe są wysokie, mają nieregularne kształty i stoki o stromych zboczach, co sprawia, że krajobraz Mierzei jest niezwykle dynamiczny. Odmienny charakter ma nizin przylegająca do Zalewu Wiślanego. Większość terenu mierzei (80%) pokrywa las. Są to głównie acydofilne dąbrowy i bór nadmorski, a w obniżeniach terenu - brzeziny bagienne i olsy. Lokalnie, w zagłębieniach między wydrami wykształciły się torfowiska wysokie i przejściowe. W pasie przylegającym do Zalewu Wiślanego występują zbiorowiska roślinności nawydymowej. Obszar w większości nie jest chroniony.

OSOP „Ujście Wisły” - obszar „Ujście Wisły” obejmuje prawobrzeżny teren ujściowy Wisły Śmiałej, łączący się z OSOP „Zatoka Pucka” oraz akwen ujścia Przekopu Wisły. Obszar ten stanowi ostoję ptasią rangi europejskiej E-13, o wielkim znaczeniu dla ptaków wodno-błotnych, szczególnie w okresach wędrówek i zimą (obejmuje rezerwaty „Ptasi Raj” i „Mewia Łacha”). Koncentracja ptaków wodno-błotnych przekracza 20 000 osobników. Występują tu 22 gatunki ptaków lęgowych oraz około 120 gatunków ptaków w okresie nielegowym. Zidentyfikowano tutaj 36 gatunków objętych Załącznikiem I do Dyrektywy Rady 79/409/EWG.

SOOS "Ostoja w Ujściu Wisły" - obejmuje dwa estuaria Wisły: cały odcinek Wisły Śmiałej wraz z przyległymi po obu jej stronach rozlewiskami, wydmy i łąkami oraz północną część Przekopu Wisły, z terenami rozlewiskowymi i przybrzeżnymi wodami morskimi. Występuje tu mozaika siedlisk, w tym 7 typów siedlisk priorytetowych z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Znajdują się tu napiaskowe zbiorowiska roślinne, łąki słonoroślowe, zbiorowiska krzewiasto-szuwarowe, płaty szuwaru trzcinowego. Znaczna część siedlisk została jednak przekształcona w wyniku nasadzeń ochronnych drzew liściastych i iglastych (głównie sosna) oraz krzewów wierzbowych i róży pomarszczonej. We florze naczyniowej stwierdzono obecność ponad 500 taksonów, a z gatunków ginących – aster solny *Aster tripolium* i mikołajek nadmorski *Eryngium maritimum*.

SOOS „Dolna Wisła” - obejmuje obszar doliny Dolnej Wisły w rejonie od Opalenia do Tczewa, wraz z terenami rozwidlenia Wisły i Nogatu w rejonie Białej Góry i Piekła. Ochroną objęty jest fragment doliny z zachowanym starorzeczem i naturalnym układem roślinności. Na części odcinka rzeka płynie w naturalnym korycie. Na wysokich skarpach doliny występują ciepłolubne murawy i grądy oraz różne typy łągów. Wyróżniono tu 9 siedlisk priorytetowych z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG i 13 gatunków roślin z Załącznika II tej Dyrektywy. Wśród roślin naczyniowych występują liczne gatunki zagrożone.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków – Zatoka Pucka - obejmuje wody zachodniej części Zatoki Gdańskiej, pomiędzy wybrzeżem Półwyspu Hel na północy, wybrzeżem od Władysławowa do ujścia Wisły Śmiałej na zachodzie i południu i linią pomiędzy ujściem Wisły Śmiałej a końcem Helu od strony wschodniej. Zawiera zatem samą Zatokę Pucką (10 400ha, śr. głęb. 3m) i część głębszych wód Zatoki Gdańskiej rozpościerających się na wschód od niej. Obszar obejmuje również łąki nadmorskie koło Ostonina i Rewy. Występuje co najmniej 23 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 7 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Gniazduje powyżej 1% populacji krajowej (C3) biegusa zmiennego (schinzii) (PCK), sieweczka obrożna (PCK) osiąga liczebność do 1% populacji krajowej; do niedawna gnieździł się tu batalion. W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego (C2 i C3) perkoza dwuczubego, perkoza rogatego, czernicy; stosunkowo duże koncentracje (C7) osiągają: łabędź krzykliwy, głowienka, łączak, biegus krzywodzioby, biegus zmienny, brodziec śniady, głowienka, kamusznik, kulik mniejszy, kulik wielki, ostrygojad, czajka, siewnica, sieweczka obrożna i szlamnik. W okresie zimy występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego (C2 i C3) następujących gatunków ptaków: bielaczek, czernica, gągoł, nurogeś, ogorzałka, perkoz dwuczuby; stosunkowo duże koncentracje (C7) osiąga łabędź niemy; ptaki wodno-błotne znacznie przekraczają koncentracje 20 000 osobników.

OSOP „Dolina Pasłęki” - obszar obejmuje Naturalną dolinę rzeki wraz z zaporowym jeziorem Pierzchańskim oraz odcinkiem rzeki na terenie Braniewa, aż do granic OSOP „Zalew Wiślan”. Źródła rzeki znajdują się na Pojezierzu Olsztyńskim, pod Gryźlinami. Rzeka uchodzi do Zalewu Wiślanego koło wsi Nowa Pasłęka. Na niektórych odcinkach rzeka ma charakter podgórski. Zalesienia stanowią około 41% powierzchni obszaru objętego ochroną, tereny orne 32%. Od wsi Bemowizna do Braniewa rzeka płynie przez tereny o krajobrazie rolniczym, poniżej Braniewa jest uregulowana i obwałowana (międzywałe osiąga szerokość do 200 m). Delta rzeki, z trzema ramionami ujściowymi, objęta jest obszarem chronionym o nazwie OSOP „Zalew Wiślan”.

7.2. Parki narodowe

Na terenie objętym „Koncepcją programowo-przestrzenną rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślan (planowana na terenie Polski MDW E 70)” znajduje się jeden park narodowy o nazwie **Park Narodowy „Ujście Warty”**. Został on utworzony 1 lipca 2001 r. i położony jest w obrębie pradoliny Toruńsko - Eberswaldzkiej, w pobliżu ujścia Warty do Odry. Na krajobraz Parku składają się głównie otwarte siedliska łąkowe, poprzecinane gęstą siecią kanałów i starorzeczy oraz zarośla wierzbowe. Przez środek Parku przepływa rzeka Warta, dzieląc go na część północną, tzw. Polder Północny oraz południową, położoną w obrębie Kostrzyńskiego

Zbiornika Retencyjnego. Park Narodowy „Ujście Warty” to jeden z najcenniejszych pod względem ornitologicznym obszarów w kraju. Unikalne tereny podmokłe oraz rozległe łąki i pastwiska są jedną z najważniejszych w Polsce ostoj ptaków wodnych i błotnych. Na obszarze Parku występuje ponad 260 gatunków ptaków, z czego stwierdzono lęgi u ponad 170 gatunków. 69 gatunków ptaków, występujących na terenie Parku, to gatunki "specjalnej troski" wg Dyrektywy Ptasiej (31 z nich są tu gatunkami lęgowymi, np.: derkacz, rybitwa białoczelna, wodniczka, żuraw, bąk i bielik). Corocznie gnieźdzą się na tym terenie 4 gatunki perkozów, 7-8 gatunków kaczek, 5 gatunków chruścieli, 7-8 gatunków mew i rybitw oraz 8-9 gatunków ptaków siewkowych. Dla wielu z nich jest to jedno z ważniejszych miejsc lęgowych w Polsce. Obszar Parku odgrywa ważną rolę dla ptaków, także poza sezonem lęgowym. W miesiącach letnich bardzo licznie pierzą się na tym terenie ptaki wodne: kaczki (np. krzyżówka, cyraneczka), gęgawy, łabędzie nieme i łyski. Podczas wędrówek zatrzymują się tutaj olbrzymie ilości ptaków. Późną jesienią Park staje się królestwem arktycznych gęsi (zbożowych i białoczelnych), których koncentracje sięgają ok. 80 tys. osobników, a w niektórych latach mogą dochodzić nawet do 200 tys. osobników. Obszar ten jest także ważnym zimowiskiem dla ptaków, np.: dla łabędzi krzykliwych i niemych, kaczek, gęsi i bielików.

7.3. Parki krajobrazowe

Parki krajobrazowe obejmują obszary wartościowe ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe. Tworzone są rozporządzeniami wojewodów, w celu zachowania i popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju. Polskie parki krajobrazowe to ogromna różnorodność form przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych, obejmująca zarówno ekosystemy lądowe jak i wodne.

Liczba parków krajobrazowych w Polsce wynosi 120 (stan na dzień 31 grudnia 2007 r.). Występują one w każdym województwie. Posiadają swój zarząd (dyrekcję danego parku lub zespołu parków na terenie danego województwa) oraz zespół pracowników (w tym strażników parkowych), co pozwala lepiej zarządzać obszarem, ale również prowadzić działania edukacyjno-popularyzujące ochronę przyrody na tych obszarach.

Na terenie parku krajobrazowego mogą znajdować się wyróżnione obszary (np. rezerваты przyrody, użytki ekologiczne) lub inne obiekty (np. pomniki przyrody) objęte ściślejszą formą ochrony.

Jedną z ważniejszych funkcji, jakie oprócz ochrony i krajobrazu spełniają parki krajobrazowe, są funkcje turystyczne i edukacyjne. W zależności od charakteru i walorów poszczególnych parków można w nich uprawiać różne formy turystyki. W każdym jednak wypadku najbardziej pożądane są na tych obszarach wszelkie formy turystyki poznawczej (zwłaszcza turystyki przyrodniczej i kulturowej) i turystyki aktywnej (pieszej, rowerowej, kajakowej, narciarskiej itp.) oraz dynamicznie rozwijająca się w ostatnich latach agroturystyka. Parki krajobrazowe oferują turystyce infrastrukturę turystyczną, zazwyczaj lepiej rozwiniętą niż na terenach sąsiednich, w postaci np. znakowanych szlaków turystycznych, tablic informacyjnych, parkingów, pól biwakowych i zagospodarowanych punktów widokowych. Często na ich terenie wyznacza się specjalne ścieżki przyrodnicze. Działalność edukacyjna polega przede wszystkim na organizowaniu różnego rodzaju form edukacji ekologicznej.

Obszar parku jest z reguły dostępny dla odwiedzających w znacznie większej części niż w przypadku parków narodowych, jednak i tu obowiązują indywidualne przepisy i warunki udostępniania obiektu dla potrzeb turystyki.

Park Krajobrazowy „Ujście Warty” został utworzony w 1996 r. zajmuje obecnie obszar 20 532,46 ha. Obejmuje on gminy: Słońsk, Witnicę, Kostrzyn, Boleszkowice i Górzycę. W centrum parku znajduje się fragment Kostrzyńskiego Zbiornika Retencyjnego, którego większa część weszła w skład Parku Narodowego "Ujście Warty". Cechą dominującą w krajobrazie są rozległe i podmokłe łąki i pastwiska. Przecinająca je sieć rzek i kanałów jest pozostałością rozbudowanej niegdyś sieci hydrograficznej rzeki Warty. Lasy zajmują tylko kilka procent powierzchni, są jednak niezwykle cenne. Park ten nie posiada otuliny. Ochroną objęte zostały tereny podmokłe w dolinach dużych rzek, mających istotne znaczenie dla rozrodu i bytowania ptactwa wodnego i błotnego. W świecie roślin i zwierząt stwierdza się istnienie 30 gatunków ssaków i ponad 390 gatunków roślin naczyniowych, zgromadzonych w blisko 50 zespołach roślinnych.

W granicach parku jest wiele rozproszonych, lecz wartych zwiedzenia zabytków architektury i obiektów o historycznym znaczeniu. Ewenementem Kostrzyna są wzniesione na brzegu Odry ruiny twierdzy, z widocznymi fortami z XVI wieku, pozostałościami zamku, kościoła, kamienic i torów tramwajowych z 1925 r. W Dąbroszynie znajduje się kompleks pałacowo folwarczny z XVII wieku i przyległy park w stylu barokowym. 19 czerwca 2001 roku Rozporządzeniem Rady Ministrów został utworzony Park Narodowy "Ujście Warty" o powierzchni ok. 8000 ha. W lipcu 2001 r. z obszaru Parku Krajobrazowego został więc wydzielony teren o powierzchni ok. 8000 ha, a pozostały obszar (ponad 20 tys. ha) do chwili obecnej administrowany jest przez Dyрекcję Parku Krajobrazowego "Ujście Warty", z siedzibą w Witnicy.

Zespół Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego - Wisła jest dużą rzeką w Europie Środkowej, o dobrze zachowanych naturalnych cechach, podtrzymującą różnorodne formy życia. W związku z szeregiem niekorzystnych zjawisk zachodzących w przyrodzie, znaczenie rzeki oraz jej doliny jako "korytarza ekologicznego" łączącego Bałtyk z Karpatami nabrało coraz większego znaczenia i dlatego - w celu ochrony oraz zachowania walorów przyrodniczych, historycznych i kulturowych regionu Doliny Dolnej Wisły w 1993 r. - utworzono Zespół Nadwiślańskich Parków Krajobrazowych (Rozporządzenie nr 142/93 Wojewody Bydgoskiego z dnia 6 maja 1993 r., Dz. Urz. nr 11 z dn. 9 sierpnia 1993 r.). Niezależnie od tego, w sąsiedztwie, po drugiej stronie Wisły, w dniu 15 maja 1998 r. powołano Chełmiński Park Krajobrazowy (Rozporządzenie nr 11/98 Wojewody Toruńskiego, Dz. Urz. nr 16, poz. 89). W tym samym roku Zespół Nadwiślańskich Parków Krajobrazowych zmienił nazwę na Nadwiślański Park Krajobrazowy (Rozporządzenie nr 33/98 Wojewody Bydgoskiego z dnia 31 sierpnia 1998 r., Dz. Urz. nr 54 z dn. 11 września 1998 r., poz. 256).

W marcu 1999 r. nastąpiło połączenie obydwu parków w Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Wisły (Rozporządzenie nr 50/99 Wojewody Kujawsko - Pomorskiego, Dz. Urz. nr 24 z dn. 13 kwietnia 1999 r., poz. 142). Stan ten utrzymuje się do dnia 21 maja 2003 r., kiedy to Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Wisły zmienia ponownie swoją nazwę na Zespół Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego (Zarządzenie nr 144/03 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 maja 2003 r.).

Pomimo kilkukrotnej zmiany nazwy Parku, ochronie podlega prawo - i lewobrzeżna część Wisły na odcinku od Bydgoszczy do miejscowości Nowe. Obszar o długości prawie 100 km i powierzchni ponad 60 tys. ha jest największym zespołem prawnie chronionym w województwie kujawsko - pomorskim. Pod względem administracyjnym położony jest na terenie 4 powiatów i 16 gmin.

Szczególne walory przyrodnicze, duże zróżnicowanie rzeźby terenu, gleb, klimatu oraz wód znajduje swoje odzwierciedlenie w bogactwie flory i fauny. Na terenie Zespołu Parków znajduje się 14 rezerwatów przyrody, a ponadto - występuje wiele rzadkich gatunków roślin i zwierząt, które chronione są w ramach opracowanego programu czynnej ochrony gatunków zagrożonych. W granicach Parku znajduje się 97 pomników przyrody ożywionej (pojedyncze drzewa i ich zgrupowania) oraz 4 obiekty przyrody nieożywionej (jaskinia, głaz narzutowy i dwa źródła), które wzbogacone są przez cenne obiekty historyczne Chełmna, Świecia i Nowego.

Park Krajobrazowy „Mierzeja Wiślana”, o powierzchni ponad 44 km² został powołany do życia 26.04.1985 r. na mocy Uchwały Wojewódzkiej Rady Narodowej w Elblągu. Obejmuje część Mierzei Wiślanej od Sztutowa do granicy Państwa. Są to tereny wydmowe, z licznymi zatorfionymi zagłębieniami. Ponad 80% powierzchni parku zajmują lasy, głównie bór sosnowy z niewielkim udziałem świerka pospolitego. Z drzew liściastych występują brzozy brodawkowate i omszone, buki zwyczajne, dęby szypułkowe, topole osika i olsze czarne. Na terenie Parku zinwentaryzowano 43 gatunki roślin chronionych, w tym mikołajki pomorskie, turzyce piaskowe, kocanki piaskowe, storczyki i widłaki. Według danych Nadleśnictwa Elbląg występuje tutaj 41 gatunków porostów zagrożonych wyginieciem. Fauna rejonu zdominowana jest przez ptaki, z których blisko 100 gatunków gniazduje na obszarze Parku Krajobrazowego. W lasach Mierzei można napotkać jeże, krety, ryjówki, zające, wiewiórki, lisy, jenoty, borsuki, kuny, gronostaje, łasice, wydry, tchórze, a także nietoperze. Z dużych ssaków występują: dziki, sarny, wędrujące łosie, natomiast z gadów: jaszczurki, żmije zygzakowate, zaskrońce i rzadka, turkusowa odmiana padalca. Wojewoda Pomorski, Rozporządzeniem nr 56/06 z dnia 15 maja 2006 r. ustanowił generalne zasady ochrony i zakazy w użytkowaniu środowiska na terenie Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiślana.

Park Krajobrazowy Wysoczyzna Elbląska, o powierzchni blisko 135 km² został powołany do życia 26.04.1985 r. na mocy Uchwały Wojewódzkiej Rady Narodowej w Elblągu. Obejmuje zachodnią i północną część wysoczyzny morenowej wznoszącej się nad otaczające ją Żuławy Elbląskie oraz Równinę Warmińską. Największymi walorami Parku jest genetyczne i morfometryczne zróżnicowanie rzeźby terenu. Krajobraz przypomina tereny górskie, z wieloma potokami i okresowymi strumykami w licznych rozcięciach erozyjnych strefy krawędziowej. Występują tu także okazy roślinności siedlisk górskich – czosnek niedźwiedzi, żywiec cebulkowy, skrzyp olbrzymi, pióropusznik strusi i szereg innych.

7.4. Rezerваты przyrody

Znaczna część analizowanego obszaru oraz jego najbliższego otoczenia objęta jest różnymi formami ochrony przyrody. Ochrona rezerwatowa odnosi się do poniższych formacji przyrodniczych:

- rezerwat „Santockie Pole” - rezerwat krajobrazowo-ornitologiczno-florystyczny, teren zalewowy z licznymi zadrzewieniami, starorzeczami i oczkami wodnymi,
- rezerwat „Łąki Ślesieńskie” - rezerwat florystyczny położony nieopodal wsi Ślesin,
- rezerwat „Wielka Kępa Ostromecka” - rezerwat leśny,
- rezerwat „Kępa Bazarowa” – rezerwat leśny,
- rezerwat „Rzeka Drwęża” – rezerwat wodny,
- rezerwat „Las Mariański” - rezerwat przyrody na terenie gminy Dąbrowa Chełmińska,
- rezerwat „Ostrów Panieński” – rezerwat leśny,
- rezerwat „Łęgi na Ostrowiu Panieńskim” - rezerwat leśny,
- rezerwat „Grabowiec” - rezerwat leśny,
- rezerwat „Wiosło Duże” - rezerwat florystyczny, na obszarze Kociewia nad zachodnim brzegiem Wisły,
- rezerwat „Wiosło Małe” - rezerwat florystyczny, na obszarze Kociewia nad zachodnim brzegiem Wisły,
- rezerwat ornitologiczny „Ptasi Raj” na zachodnim krańcu Wyspy Sobieszewskiej, przy ujściu Wisły Śmiałej – tereny lęgowe i żerowiska ptaków,
- rezerwat ornitologiczny „Mewia Łacha” obejmujący ujście Przekopu Wisły i morskie łachy przybrzeżna – żerowiska migrujących ptaków,
- rezerwat ornitologiczny „Kąty Rybackie” - rozległe tereny lęgowe kormorana czarnego i czapli siwej,
- rezerwat leśny „Buki Mierzei Wiślanej” - starodrzew między osadami Przebrno i Siekierki,
- rezerwat „Parów Węgry” - rezerwat leśno-krajobrazowy na pograniczu Wielkich Żuław Malborskich i Powiśla,
- rezerwat ornitologiczny „Ujście Nogatu” - obszar obejmujący rozlewiska nad Zalewem Wiślanym od ujścia rzeki Szarpawy do głównego ramienia Nogatu, siedliska ptaków lęgowych i migrujących,
- rezerwat ornitologiczny „Zatoka Elbląska” - obszar obejmujący wody Zatoki Elbląskiej Zalewu Wiślanego i kompleks szuwarów po zachodniej stronie Zatoki, w tym Żłotą Wyspę, tereny lęgowe ptactwa błotnego i wodnego oraz odpoczynku ptaków przelotnych,
- rezerwat ornitologiczny „Jezioro Druzno” – miejsca lęgowe ptactwa wodnego i błotnego,
- rezerwat leśny „Las Mątowski” – utworzony z połączenia rezerwatów „Mątowy” i „Las Łęgowy nad Nogatem”, reliktowe lasy dębowe i jesionowe oraz łąki wiązowo-jesionowe i grąd pomorski,
- rezerwat leśny „Parów Węgry” – zadrzewienia śródpolne o charakterze naturalnym,
- rezerwat florystyczny „Biała Góra” – stanowiska roślinności stepowej, murawy napiaskowe, ciepłolubne ziołorośla i rośliny naczyniowe,
- rezerwat leśny „Kadyński Las” – stary drzewostan bukowo-dębowy,
- rezerwat leśny „Buki Wysoczyzny Elbląskiej” – zespół buczyny pomorskiej,
- rezerwat florystyczny „Pióropusznikowy Jar” – w dolinie Lisiego Jaru, stanowiska paproci pióropusznik strusi,

- rezerwat ssaków „Ostoje Bobrów na Rzece Pasłęce” – stanowisko bobrów powyżej Pasłęki (wg najnowszych informacji bobry przeniosły się w dół rzeki),
- rezerwat torfowiskowy „Cielętnik” – stanowisko brzozy niskiej.

Planowane jest ustanowienie szeregu dalszych rezerwatów, w tym: na Mierzei Wiślanej objęcie ochroną międzywydmowych terenów bagiennych na gruntach wsi Junoszyń („Moczary”), terenów położonych na wschód od Krynicy Morskiej - wyniesienie wydmowe „Wielbłądzi Garb”, terenów siedliskowych mikołajka pomorskiego na Wydmie Białej, na wschód od „Mikołajkowej Wydmy”, ujściowych rozlewisk Wisły Królewieckiej, jako „Zatoka Kącka”, a ponadto - terenów nadzalewowych Wybrzeża Staropruskiego w rejonie Nowej Pasłęki.

7.5. Obszary chronionego krajobrazu

Na omawianym obszarze znajdują się następujące obszary chronionego krajobrazu:

- OChK Gorzowsko-Krzeszycka Dolina Warty,
- OChK Dolina Warty i Dolnej Noteci,
- Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu,
- OChK Wyspy Sobieszewskiej,
- OChK Żuław Gdańskich,
- Środkowożuławski OChK (międzywale Wisły),
- OChK Rzeki Szarpawy,
- Gniewski OChK,
- OChK Doliny Kwidzyńskiej,
- OChK Białej Góry,
- OChK Rzeki Nogat (obejmujący koryto rzeki na całej jej długości oraz rozległe łąki nadzalewowe na terenie woj. pomorskiego i woj. warmińsko - mazurskiego),
- OChK Jeziora Druzno,
- OChK Wysoczyzny Elbląskiej Zachód,
- OChK Wysoczyzny Elbląskiej Wschód,
- OChK Rzeki Pasłęki,
- OChK Wybrzeża Staropruskiego.

8. Określenie, analiza i ocena celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotnych z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposobów, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania programu

8.1. Cele i formy ochrony przyrody na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym

W związku z członkostwem w Unii Europejskiej Polska jest zobowiązana do dostosowania prawodawstwa krajowego do wymogów wspólnotowych. Wdrożenie szeregu dyrektyw związanych z szeroko pojętą ochroną środowiska w stosunkowo krótkim czasie przyczyniło się do zmian w polityce środowiskowej państwa (np. wprowadzenie konieczności przeprowadzania konsultacji społecznych, poszerzenie celów gospodarki wodnej o kwestie ekologiczne i ekonomiczne, wprowadzenie nowych ograniczeń emisji zanieczyszczeń itp.), a także - do wprowadzenia wielu zmian w ustawodawstwie z zakresu ochrony środowiska.

Prawodawstwo unijne obejmuje również szereg aktów regulujących poszczególne aspekty gospodarowania wodami, począwszy od przeciwdziałania emisjom substancji zanieczyszczających wody, poprzez ochronę zasobów przyrodniczych i wykorzystanie odnawialnych zasobów energii, aż do strategii rozwoju żeglugi śródlądowej i morskiej.

Ramowa Dyrektywa Wodna -

Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r., ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna - RDW), jest jednym z najważniejszych, obowiązujących obecnie, w Unii Europejskiej dokumentem regulującym politykę wodną państw członkowskich.

RDW stawia za główny cel polityki wodnej ochronę śródlądowych wód powierzchniowych, wód przejściowych, morskich wód przybrzeżnych oraz wód podziemnych. Ochrona ta realizowana jest poprzez zapobieganie pogarszaniu się jakości szeroko rozumianych zasobów wodnych oraz ekosystemów silnie zależnych od wód (mokradeł, lasów łęgowych itp.), przy jednoczesnym zapewnieniu dostatecznej ilości wody dla ludności, rolnictwa i przemysłu.

Wśród celów polityki wodnej Unii Europejskiej, przedstawionych w artykule 1 dyrektywy, wskazano między innymi propagowanie zrównoważonego korzystania z wody, opartego na długoterminowej ochronie dostępnych zasobów wodnych oraz dążenie do zmniejszenia skutków powodzi i suszy. Natomiast cele środowiskowe RDW przedstawiono w artykule 4: przede wszystkim, wdrażają działania niezbędne dla zapobieżenia pogarszaniu się stanu wód powierzchniowych.

Dyrektywa nie wprowadza ograniczeń w wykorzystaniu części wód dla celów żeglugi, o ile spełnione są powyższe warunki, niemniej jednak ograniczenia takie mogą pojawić się w przyszłości, gdy opracowane zostaną plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy.

Dyrektywa Powodziowa -

Od dnia 22 grudnia 2007 r. obowiązuje Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim, tzw. Dyrektywa Powodziowa. Realizacja celów tej Dyrektywy doprowadzi do ograniczania negatywnych konsekwencji powodzi dla zdrowia ludzkiego, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej. Na jej mocy opracowane zostaną, między innymi, plany zarządzania ryzykiem powodziowym.

Dyrektywa nie wprowadza ograniczeń w wykorzystaniu części wód dla celów żeglugi, niemniej jednak ograniczenia takie mogą pojawić się w przyszłości, gdy opracowane zostaną plany zarządzania ryzykiem powodziowym.

Sieć Natura 2000 – dyrektywy 79/409/EWG oraz 92/43/EWG -

Dyrektywa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory oraz dyrektywa EWG 79/409/EWG z 2 kwietnia 1979 r. o ochronie dziko żyjących ptaków stanowią podstawę tworzenia w Unii Europejskiej międzynarodowej sieci ochrony przyrody Natura 2000. Podstawowym celem wprowadzania sieci obszarów chronionych Natura 2000 jest powstrzymanie

wymierania gatunków zwierząt i roślin na obszarze Unii Europejskiej oraz ochrona pełnego spektrum różnorodności biologicznej w warunkach stałego monitorowania jej stanu i zachodzących zmian. Wspomniana sieć obszarów chronionych obejmuje dwa rodzaje obszarów: obszary specjalnej ochrony ptaków oraz specjalne obszary ochrony siedlisk. W ich granicach realizowane są działania ochronne.

Zakazy i nakazy dotyczące gospodarowania zasobami wodnymi na obszarach Natura 2000 ustalane są dla każdego obszaru indywidualnie, w ramach planu ochrony danego obszaru.

8.2. Cele i formy ochrony przyrody na szczeblu krajowym

Polityka Ekologiczna Państwa -

Polityka Ekologiczna Państwa na lata 2009–2012 z perspektywą na rok 2016 jest najważniejszym dokumentem wyznaczającym kierunki szeroko pojętych działań w zakresie ochrony środowiska w Polsce. W „Polityce”, obok działań o charakterze systemowym, zawarte są konkretne cele i kierunki działań podejmowane dla zrównoważonego wykorzystania zasobów środowiska, surowców, materiałów, wody i energii, a także kształtowania stosunków wodnych i ochrony przed powodzią.

Polityka Ekologiczna Państwa jest zbieżna z wymogami dyrektywy 2000/60/WE (Ramowej Dyrektywy Wodnej), której celem jest osiągnięcie do 2015 r. przez wody powierzchniowe, dobrego stanu wód,* tak pod względem ekologicznym, jak i jakościowym. Ponadto, jako wstępną strategię tej polityki można wskazać:

- ochronę bioróżnorodności,
- renaturyzację i udrażnianie rzek.

Ustawa o ochronie przyrody -

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 880 z p.zm.) narzuca szereg ograniczeń w gospodarowaniu wodami na obszarach chronionych. W myśl art. 15 ust. 1, w granicach rezerwatów obowiązują między innymi zakazy zmiany stosunków wodnych oraz regulacji rzek i potoków, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody oraz zakaz budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych i urządzeń technicznych (z wyjątkiem obiektów i urządzeń służących celom rezerwatu przyrody).

Mniej rygorystyczne ograniczenia dotyczą terenów parków krajobrazowych (art. 17 ustawy o ochronie przyrody) i obszarów chronionego krajobrazu. Niemniej jednak, w parku krajobrazowym zabroniona jest realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2008 nr 25 poz. 150) oraz nowej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227).

Ustawa o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 80 z p.zm.) przenosi do prawodawstwa polskiego dyrektywę Unii Europejskiej 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory oraz dyrektywę EWG 79/409/EWG o ochronie dziko żyjących ptaków, na mocy których powstaje w granicach Unii Europejskiej sieć ochrony przyrody Natura 2000. Zakazy i nakazy dotyczące gospodarowania zasobami wodnymi na obszarach Natura 2000 ustalane są dla każdego obszaru indywidualnie, w planie ochrony obszaru.

8.3. Inne dokumenty prawne i strategiczno-programowe

8.3.1. Poziom krajowy

Ustawa Prawo wodne

* Dobry stan wód oznacza, że wody powierzchniowe powinny pozostawać w stanie ukształtowanym przez przyrodę i jednocześnie, być przydatne do wykorzystania przez człowieka, spełniając także odpowiednie wymagania na obszarach chronionych.

Podstawowym aktem prawnym regulującym gospodarowanie wodami w Polsce jest ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (tekst jednolity z 2005 r. - Dz. U. nr 239 poz. 2019 wraz z późniejszymi zmianami oraz aktami wykonawczymi).

Zgodnie z art. 9. tej ustawy, przez śródlądowe drogi wodne rozumie się śródlądowe wody powierzchniowe, na których, z uwagi na warunki hydrologiczne oraz istniejące urządzenia wodne, możliwy jest przewóz osób i towarów statkami żeglugi śródlądowej.

Ustawa ta określa, m.in. kompetencje i obowiązki organów odpowiedzialnych za gospodarowanie wodami. Ponadto, wymienia dokumenty związane z planowaniem gospodarowania wodami, które będą opracowywane na szczeblu krajowym (krajowy program wodno-środowiskowy, plan ochrony przeciwpowodziowej oraz plan przeciwdziałania skutkom suszy na obszarze kraju), regionalnym (np. plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy, warunki korzystania z wód regionu wodnego, plan ochrony przeciwpowodziowej) i lokalnym (np. warunki korzystania z wód zlewni – sporządzane w miarę potrzeb). Dokumenty te mogą narzucać szereg ograniczeń i wymogów, jak na przykład ograniczenia w zakresie korzystania z wód, wykonywania nowych urządzeń wodnych czy też ograniczenia w zakresie korzystania z powierzchni zlewni (w rejonie międzywala). Wymienione wyżej plany obecnie znajdują się w fazie opracowania.

W myśl ustawy, uprawianie żeglugi na śródlądowych drogach nie wymaga pozwolenia wodnoprawnego. Ponadto, w zakresie żeglugi śródlądowej ustawa Prawo wodne reguluje kwestie związane z budową i utrzymaniem infrastruktury niezbędnej dla żeglugi, takiej jak śluzy i pochylnie, inne budowle wodne oraz szlaki żeglowne. Istotnym jest, że na mocy tej ustawy Rada Ministrów może określić śródlądowe drogi wodne lub ich odcinki wymagające modernizacji albo przebudowy według klas śródlądowych dróg wodnych. Natomiast, szczegółowe regulacje znajdują się w ustawie o żegludze śródlądowej.

Ustawa o żegludze śródlądowej

Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. 2001 nr 5 poz. 43 z p.zm.) reguluje sprawy związane z uprawianiem żeglugi na wodach śródlądowych uznanych za żeglowne na podstawie przepisów Prawa wodnego.

Ustawa reguluje, między innymi, podział kompetencji poszczególnych organów, w tym prawo do kontroli jednostek pływających, a także kwestie związane z warunkami uprawiania żeglugi śródlądowej i jej bezpieczeństwa. Ponadto, określa warunki, jakie muszą spełniać śródlądowe szlaki wodne.

Strategia Rozwoju Kraju 2007- 2015

Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015 jest dokumentem strategicznym określającym cele i priorytety polityki rozwoju Polski w perspektywie najbliższych lat oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić. Jest to nadrzędny, perspektywiczny dokument, stanowiący punkt odniesienia, zarówno dla innych strategii i programów rządowych, jak i opracowywanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Priorytet 2 Strategii pt. „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej” przewiduje realizację przedsięwzięć zmierzających m.in. do odnowy floty i do podniesienia udziału wodnego transportu śródlądowego w przewozach ładunków i w przewozach turystycznych, zwłaszcza tam, gdzie rozwój w tej formie transportu będzie możliwy na bazie już istniejącego zainwestowania hydrotechnicznego, po jego ewentualnej modernizacji lub odtworzeniu.

W zakresie infrastruktury społecznej wspierane będą m.in. działania na rzecz infrastruktury turystycznej, w tym budowy i rozbudowy obiektów bazy: noclegowej, gastronomicznej, konferencyjno – kongresowej, infrastruktury rekreacyjnej i rozrywkowej. Rozwijane będą również kompleksowe szlaki turystyczne, rozumiane jako zespół bazy noclegowej, gastronomicznej, informacyjnej oraz infrastruktury towarzyszącej (paraturystycznej), w tym np. wypożyczalni sprzętu turystycznego, skupionej wokół atrakcji turystycznych tworzących rdzeń szlaku.

Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025

„Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025” wyznacza perspektywy rozwoju śródlądowego transportu wodnego. W ramach jej realizacji przewiduje się podwyższenie standardów dróg wodnych w zakresie i czasie wynikającym ze szczegółowych analiz, a także wspieranie odnowy

floty dla przewoźników krajowych oraz promowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych zmierzających do aktywizacji żeglugi śródlądowej w obsłudze zaopatrzenia aglomeracji, w tym: rozwoju centrów dystrybucji położonych w portach rzecznych oraz rozwoju przewozów pasażerskich, głównie jako elementu podnoszącego atrakcyjność turystyczną obszarów.

Biorąc pod uwagę założenia zrównoważonego rozwoju transportu zakłada się, że transport wodny śródlądowy powinien odegrać większą rolę w wybranych segmentach rynku, takich jak: obsługa portów morskich, przewozy międzynarodowe w relacji z Niemcami, czy też transport towarów masowych na wybranych odcinkach korytarzy transportowych. Stworzenie warunków dla rozwoju żeglugi, w tym odpowiedniego kierunku, jest celowe ze względu na:

- istniejące drogi wodne, tradycje oraz ugruntowaną pozycję polskich przewoźników,
- rozwijanie integracji systemu transportowego Polski z europejskim systemem transportowym.

Wzrost znaczenia transportu wodnego śródlądowego jest uwarunkowany stanem dróg wodnych, a jednocześnie stworzeniem polskim armatorom śródlądowym takich warunków funkcjonowania, aby byli w stanie konkurować i współpracować z innymi przewoźnikami, w tym drogowymi i kolejowymi.

Zasadnicze znaczenie dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego mają drogi wodne Odry i dolnej Wisły. Podwyższenie parametrów technicznych tych odcinków spowodowałoby wzrost przewozów ładunków (w tym również przewozów intermodalnych). Jednakże muszą być brane pod uwagę ograniczenia cennych przyrodniczo dolin rzecznych w ramach sieci Natura 2000.

W związku z powyższym zakłada się:

- podwyższenie standardów dróg wodnych Odry i dolnej Wisły,
- wspieranie odnowy floty dla przewozów towarowych,
- promowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych zmierzających do:
 - aktywizacji żeglugi śródlądowej w obsłudze zaopatrzenia aglomeracji, w tym rozwoju centrów dystrybucji położonych w portach rzecznych,
 - rozwoju przewozów pasażerskich, głównie jako elementu podnoszącego atrakcyjność turystyczną obszarów.

Projekt Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami 2030 (z uwzględnieniem etapu 2015)

Zgodnie z diagnozą stanu śródlądowego transportu wodnego, przedstawioną w Projekcie Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami 2030, polski śródlądowy transport wodny należy oceniać w kategoriach transportu towarowego i pasażerskiego. Transport towarowy, wg aktualnej oceny, dotyczy praktycznie rzeki Odry, natomiast pasażerski, głównie turystyczny, odnosi się do większego systemu rzek i kanałów. Transport towarowy wymaga nowoczesnej bazy technicznej, o odpowiednich parametrach, pasażerski zaś - dostosowania jednostek pływających do parametrów rzek lub istniejących kanałów. W Polsce eksploatowanych jest 2720 km dróg wodnych, które stanowią:

- rzeki - 2110 km,
- rzeki skanalizowane - 644 km,
- kanały żeglowne - 331 km,
- jeziora żeglowne - 260 km.

Praktyczne funkcjonujące obecnie drogi wodne Polski to Wisła i Odra na w/w odcinkach oraz istniejące pomiędzy nimi połączenie rzeczno-kanałowe. Łączna długość tych dróg wynosi 1950 km, z czego na Wisłę przypada 970 km, odrzańską drogę wodną (z Kanałem Gliwickim) 690 km, a na Kanał Bydgoski z Notecią i Wartą 290 km.

Odrzańska droga wodna ma, oprócz w/w połączenia, także połączenie z zachodnim, europejskim systemem dróg wodnych (poprzez kanał Odra - Szprewa, stanowiący połączenie Śląsk-Berlin i kanał Odra - Hawela, stanowiący połączenie Szczecin - Berlin). Parametry techniczne odrzańskiej drogi wodnej są zróżnicowane i wynikają z różnego typu zabudowy hydrotechnicznej, a także ze stanu technicznego obiektów drogi wodnej i jej zaplecza w postaci portów i przeładowni, które w większości nie są eksploatowane. W ostatnich latach przewozy żeglugą śródlądową na Odrze osiągają wartość około 9 mln ton/rok. Wg „Programu dla Odry 2006” modernizacja drogi wodnej i dostosowanie jej do parametrów drogi klasy III umożliwi przewóz ładunków do 20 mln ton/rok. Nie będzie to jednak droga jako całość dostosowana do standardów UE, a także do rozwijających się technologii transportu. Funkcjonowanie odrzańskiej drogi wodnej wspomagane jest retencją

zbiornikową alimentacyjną, której wartość musi zostać oszacowana w świetle zmian klimatycznych.

Znaczenie drogi wodnej Wisły jest niewielkie. Żegluga śródlądowa ma znaczenie lokalne, głównie na odcinkach: górnej Wisły (skanalizowanej), warszawskiej i dolnej. Jednocześnie, obserwuje się rosnące wykorzystanie drogi wodnej do przewozów turystycznych. Jest to szczególnie istotne dla szlaków wodnych dorzecza Wisły, gdzie transport towarowy ma znaczenie marginalne. Zatem, szansą na rozwój transportu wodnego w tym dorzeczu jest rozwój transportu rekreacyjnego i turystycznego. Ponadto, Projekt Strategii... zakłada, że w 2030 roku rozwiązania w zakresie transportu wodnego dostosowane będą do ogólnej strategii i polityki transportowej Polski oraz do wymagań środowiskowych.

„Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślan (planowana na terenie Polski MDW E 70)” stanowi realizację celów wyznaczonych w Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami 2030.

Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju

„Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”, przyjęta* przez Sejm w 2000 r., wskazuje strategiczne cele rozwoju przestrzennego zagospodarowania kraju.

Według Koncepcji, w liniowym zagospodarowaniu rzek najbardziej zainteresowany jest transport, którego celem jest wykorzystanie szlaków wodnych dla wykonywania przewozów. W tym kontekście, w warunkach potrzeby przyspieszenia rozwoju zintegrowanej gospodarki wodnej, żegluga śródlądowa, jako jeden z jej integralnych składników, nabiera szczególnego znaczenia. Dokument wskazuje na konieczność generowania optymalnych „sposobów ochrony oraz wielofunkcyjnego wykorzystania określonych obszarów i elementów infrastruktury”.

Stanowiące podstawę Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju opracowanie „Perspektywy rozwoju transportu wodnego śródlądowego” zawiera zarówno diagnozę, jak i zalecenia dla planowania rozwoju śródlądowego transportu wodnego.

W myśl „Perspektyw”, oddziaływanie śródlądowego transportu wodnego na rozwój regionalny należy rozpatrywać, zarówno w płaszczyźnie transportu towarowego, jak i pasażerskiego. Rozwój turystyki wodnej jest istotnym elementem stymulującym rozwój miast położonych wzdłuż szlaków wodnych oraz aktywizację miejscowych społeczności. Rekreacyjne, turystyczne i sportowe wykorzystanie rzek daje szansę na rozwój i tworzenie się małych firm usługowych i rozwój regionalny, niezbędna jest jednak modernizacja infrastruktury nawigacyjnej tych dróg.

Zgodnie z rekomendacjami przedstawionymi w omawianym dokumencie, należy rozwijać żeglugę pasażerską, ze szczególnym uwzględnieniem długotrasowej żeglugi turystycznej.

„NAIADES” Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej

Program działań nazwany „NAIADES” (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe) – Program na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej oraz Dróg Wodnych w Europie, obok diagnozy stanu żeglugi śródlądowej w Europie wskazuje cele i priorytety jej rozwoju oraz zwiększenia konkurencyjności.

Program NAIADDES skupia się na pięciu współzależnych, strategicznych obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę.

Ponadto, przedmiotowy dokument zawiera zalecenia działań, jakie Wspólnota Europejska, państwa członkowskie oraz pozostałe zainteresowane strony winny podjąć w latach 2006-2013. Można je podzielić na środki o charakterze legislacyjnym, środki koordynujące oraz środki wspierania. Realizacja programu będzie prowadzona w ścisłej współpracy z władzami krajowymi i regionalnymi, komisjami rzecznyymi oraz europejskimi podmiotami branżowymi.

W ramach realizacji Programu przewiduje się podjęcie, między innymi, następujących działań:

- przyciągnięcie nowych rynków,
- wspieranie przedsiębiorczości,
- poprawę efektywności w zakresie logistyki oraz ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej,

* Na mocy ustawy o planowaniu i gospodarowaniu przestrzenią prowadzone są prace nad projektem „Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju”.

- promowanie żeglugi śródlądowej jako skutecznego partnera handlowego,
- wdrożenie Systemów Informacji Transportu Rzecznej.

Biała Księga UE - Europejska polityka transportowa do 2010r. (White Paper European Transport Policy for 2010)

„Biała Księga UE – Europejska polityka transportowa” została przyjęta przez Komisję Europejską w 2001 r. Dokument ten zawiera wskazówki i wytyczne w dziedzinie transportu, w tym także śródlądowego transportu wodnego. Biała Księga określa szereg celów związanych z zapewnieniem konkurencyjności oraz zrównoważonej mobilności do roku 2010. Istotę tych celów podkreśla także Strategia Lizbońska, która dotyczy wzrostu gospodarczego oraz tworzenia miejsc pracy, jak również szczyt Rady w Göteborgu (2001 r.) w sprawie strategii trwałego rozwoju.

Jednym z priorytetów wskazanych w Białej Księdze jest „przesunięcie równowagi pomiędzy rodzajami transportu”. W ramach realizacji tego priorytetu państwa członkowskie będą dążyć do zmniejszenia nierówności w rynkowej konkurencji między gałęziami transportu, powstającej wskutek różnego obciążenia poszczególnych gałęzi, tworzoną przez nie kosztami infrastruktury i kosztami zewnętrznymi (kosztami zatłoczenia, wypadków, zanieczyszczenia powietrza i hałasu). Proponowane przez Komisję działania w tym obszarze, to m.in. budowa połączeń pomiędzy transportem morskim, wodnym śródlądowym i kolejowym, a także eliminowanie tak zwanych „wąskich gardeł” w sieci transportowej, także w sieci śródlądowego transportu wodnego.

Istotnym jest, że w myśl dokumentu, żegluga śródlądowa została uznana za proekologiczną gałąź transportu, wymagającą szczególnej troski i wsparcia. W związku z tym, Biała Księga zaleca promowanie transportu morskiego i wodnego śródlądowego, zwiększenie udziału żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej oraz poprawę bezpieczeństwa przewozów.

8.3.2. Poziom wojewódzki

WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego

W dniu 2 października 2002 r. Sejmik Województwa Lubuskiego uchwalił Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubuskiego Uchwałą Nr XXXVII/272/2002. W planie wśród zadań samorządowych województwa wymienia się m.in. utworzenie multimodalnego węzła transportowego w Kostrzynie nad Odrą. Zaś Od 2015 r. po realizacji wielkich inwestycji drogowych i kolejowych oraz stopniowej modernizacji żeglugi na Odrze, budowa i funkcjonowanie 4 węzłów o zasięgu regionalnym oraz 1 węzła w Świebodzinie o zasięgu europejskim będą absolutnie niezbędne. Zadanie Nr 11 – „Ożywienie gospodarcze i turystyczne miast położonych nad Odrą, Wartą i Notecią oraz intensyfikacja wykorzystania tych rzek poprzez system portów rzecznych i przystani pasażerskich” Zakres zadania obejmuje:

- opracowanie studium koordynacyjnego wydzielonego obszaru planistycznego;
- opracowanie (zmiana) studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin położonych nad Odrą, Wartą i Notecią;
- opracowanie (zmiana) planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego miejscowości położonych nad Odrą, Wartą i Notecią;
- aktywna akwizycja inwestorów i kapitału joint venture na inwestycje wytwórcze, usługowe i mieszkaniowe.

Strategia rozwoju transportu województwa lubuskiego do roku 2015

W „Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego” opracowanej przez Urząd Marszałkowski i przyjętej w formie uchwały 6 marca 2000 r. na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego, jako 1. Cel główny zapisano: „zapewnienie przestrzennej, gospodarczej i społecznej spójności regionu”. W punkcie 1.3. „Strategia rozwoju transportu województwa lubuskiego do roku 2015” określono stworzenie warunków dla pełnienia przez rzeki i inne ciek wodne właściwych im funkcji oraz

zapewnienie udziału polskich dróg wodnych w jednolitym systemie dróg wodnych śródlądowych Europy.

W dokumencie stwierdza się także, że województwo lubuskie jest regionem o istotnych walorach turystycznych. Jak wskazują analizy przeprowadzone dla celów aktualizacji koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, w regionie tym znajdują się zarówno znaczące walory przyrodnicze, jak i zabytki kultury. Baza turystyczna nie jest jednak rozwinięta w stopniu pozwalającym na pełne wykorzystanie turystycznego potencjału regionu. Drogi wodne nie pełnią większej roli gospodarczej, toteż względnie korzystnie wykształcona sieć żeglownych dróg rzecznych w województwie lubuskim może być wykorzystana głównie do celów turystycznych, jednak niezbędne jest rozwinięcie infrastruktury turystycznej w portach i przystaniach. Modelowym przykładem jest wspólny projekt budowy przystani rzecznych na Odrze, zbudowanych dla obsługi ruchu turystycznego 6-u gmin nadodrzańskich: Bytomia Odrzańskiego, Nowej Soli, Zielonej Góry, Sulechowa, Krosna Odrzańskiego i Siedliska.

Aby osiągnąć założone cele konieczna jest realizacja kompleksowego programu modernizacji infrastruktury liniowej i punktowej drogi wodnej Odry, zgodnie z wymogami umowy międzynarodowej AGN oraz umowy dwustronnej polsko-niemieckiej. Dlatego też należy przystąpić do:

- modernizacji drogi wodnej stosownie do zadań „Programu dla Odry 2006”,
- przebudowy mostów,
- wspierania działań mających na celu przystąpienie Polski do umowy AGN w sprawie włączenia Odry do międzynarodowej sieci dróg wodnych oraz włączenie korytarza transportowego Odry do sieci paneuropejskich korytarzy transportowych.

Ponadto, należy zwiększyć udział transportu wodnego śródlądowego w obsłudze popytu na usługi transportowe. W tym celu konieczne jest:

- utworzenie barkowych punktów zdawczo-odbiorczych oraz miejsc zimowania barek,
- odnowienie floty rzecznej oraz zmiana jej struktury rodzajowej, stosownie do potrzeb rynku,
- zmodernizowanie portów i przystani rzecznych oraz zwiększenie ich dostępności transportowej.

Strategia rozwoju turystyki województwa lubuskiego na lata 2006 – 2013

Wśród licznych propozycji kreowania produktów turystycznych oraz szeregu propozycji działań na rzecz wykorzystania walorów i potencjału regionu lubuskiego w Strategii wyodrębniono pakiet działań związanych z wykorzystaniem turystycznym szlaków wodnych i integracji różnych rodzajów turystyki.

Jest to Realizacja celów 2.3 i 2.1 (Priorytet 2), pośrednio cele 1.1 i 1.2 (Priorytet 1), Program rozwoju zintegrowanej sieci szlaków turystycznych „Zielone Szlaki - zintegrowana sieć szlaków turystycznych” obejmujący:

- Koncepcje integracji - opracowanie koncepcji integracji, scalania szlaków rowerowych i pieszych województwa oraz tworzenia połączeń ze szlakami niemieckimi (Odra - Nysa) i sąsiednich województw („Szlak Odry”, szlak „Zielona Odra”),
- Opracowanie studiów wykonalności oraz niezbędnej dokumentacji projektowej dot. budowy i rozwoju szlaków rowerowych, budowy przystani wodnych oraz stanic,
- „Porty i Przystanie” - budowa i rozwój sieci przystani i portów na szlakach wodnych (Odry, Warty, Noteci), z uwzględnieniem potrzeb ruchu turystycznego (statki, tramwaje wodne, jachting, grupy kajakowe, rowerowe),
- Lubuskie szlaki kajakowe - rozwój szlaków kajakowych, m.in. na Bobrze, Obrze, Pliszce, Postomii, oznakowanie i udrożnienie rzek, budowa stanic wodno - rowerowych, wytyczenie pól namiotowych, wsparcie inwestycji,
- System utrzymania szlaków - konieczne opracowanie na poziomie regionalnym systemu utrzymania i odnawiania szlaków istniejących, w tym ich monitorowania pod względem drożności,
- „Zielone stacje” - tworzenie sieci stanic wzdłuż głównych tras rowerowych z funkcją usługową (wypożyczalnie, serwis), informacyjną oraz socjalno-sanitarną (węzły sanitarne),
- Centra Obsługi Turystów Aktywnych - rozwój dużych stanic przy przecięciach tras i szlaków

- rowerowych, portach, przystaniach (funkcja centrów informacji, ośrodków rekreacyjnych, noclegowych, atrakcje, monitorowanie ruchu),
- Tania baza noclegowa - inwentaryzacja oraz rozwój ekonomicznej bazy noclegowej wzdłuż szlaków, w tym pensjonatów agroturystycznych, leśniczówek, chat, schronisk w szkołach,
 - Ekologiczne spanie - budowa eko - schronisk, „domków norweskich”, „Eko-domków” wzdłuż głównych tras rowerowych i pieszych,
 - Produkty na szlakach - rozwój produktów markowych wzdłuż wybranych odcinków tras oraz rozwój oferty produktów lokalnych,
 - Mapy i przewodniki specjalistyczne - sieci szlaków rowerowych oraz wodnych wraz z infrastrukturą,
 - System udogodnień dla turystów aktywnych - oddziaływanie na operatorów bazy noclegowej i gastronomicznej oraz atrakcji w kierunku tworzenia udogodnień dla turystów aktywnych.

Program ochrony środowiska dla Województwa Lubuskiego na lata 2003-2010

Dokument ten został przyjęty przez Sejmik Województwa Lubuskiego w dniu 15 października 2003 r. Uchwałą Nr XI/78/2003. Program określa strategię ochrony środowiska do 2010 roku, będącą opisem proponowanej linii działań w zakresie ochrony środowiska w województwie poprzez podanie nadrzędnego celu Programu oraz celów ekologicznych i kierunków działań do 2010 roku w zakresie:

- poprawy jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego: jakość wód, gospodarowanie odpadami (w oparciu o plan gospodarki odpadami), zanieczyszczenia powietrza, oddziaływanie hałasu, pola elektromagnetyczne, awarie przemysłowe,
- ochrony dziedzictwa przyrodniczego i racjonalnego użytkowania zasobów przyrody: ochrona przyrody i krajobrazu, ochrona lasów, ochrona gleb, ochrona zasobów kopalin i wód podziemnych,
 - zrównoważonego wykorzystania surowców, materiałów, wody i energii: materiałochłonność, wodochłonność, energochłonność, wykorzystanie energii odnawialnej, kształtowanie stosunków wodnych i ochrona przed powodzią i suszą,
- zadań o charakterze systemowym: przyszłościowy rozwój gospodarczo-społeczny województwa w kontekście ochrony środowiska (włączanie aspektów ekologicznych do polityk sektorowych), w tym systemy zarządzania środowiskowego, edukacja ekologiczna i udział społeczeństwa w sprawach ochrony środowiska, współpraca ponadregionalna i międzynarodowa.

Działania związane z rewitalizacją MDW E 70 wpisują się w priorytety programu, w szczególności w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, ochrony zasobów wodnych oraz działań na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów cennych przyrodniczo jakimi są doliny rzeczne w obszarze województwa lubuskiego.

WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego

W dniu 26 kwietnia 2010 r. Sejmik Województwa Wielkopolskiego uchwalił Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego (Uchwała Nr XLVI/690/10). Zgodnie z tym dokumentem, zasadniczym celem wielokierunkowej polityki przestrzennej państwa jest harmonijny i zrównoważony rozwój całego terytorium. Ten sam cel uznaje się za podstawowy dla zagospodarowania przestrzennego woj. wielkopolskiego. Istniejące zainwestowanie i środowisko przyrodnicze są bazą wyjściową dla dalszych działań w zakresie zagospodarowania przestrzennego.

W części dotyczącej kierunków zagospodarowania przestrzennego, w rozdziale poświęconym drogom wodnym zapisano, że dla wykorzystania głównych rzek województwa: Noteci, Warty i Kanału Ślesińskiego do celów transportu pasażerskiego i towarowego konieczna jest przebudowa istniejących szlaków oraz urządzeń wodnych. Dla obsługi transportu wskazuje się potrzebę lokalizacji nowego portu w rejonie Poznania, zintegrowanego z pozostałymi środkami komunikacji. Dla przewozów pasażerskich przewiduje się konieczność budowy przystani pasażerskich powiązanych z komunikacją drogową i kolejową. Konieczne jest wykonanie specjalistycznych opracowań dotyczących rozwoju dróg

wodnych w Wielkopolsce, obejmujących kompleksowo problemy związane z ich zagospodarowaniem i wykorzystaniem dla celów gospodarczych i turystycznych, uwzględniających uwarunkowania przyrodnicze.

W części dotyczącej polityki rozwoju ponadlokalnych systemów transportowych na temat transportu wodnego uznano, że śródlądowa komunikacja wodna na terenie Wielkopolski wymaga zdecydowanych działań, z których najważniejsze to:

- odbudowanie, przy zachowaniu ograniczeń wynikających z ochrony przyrody i uwarunkowań kulturowych, planowanej międzynarodowej drogi wodnej Noteć E 70, zgodnie z wymogami europejskimi, dla wykorzystania dla celów turystyki i transportu towarowego,
- odbudowanie regionalnej drogi wodnej Warta, dla wykorzystania w regionie konkurencyjnego, taniego i ekologicznego szlaku transportowego,
- powiązanie żeglugi śródlądowej z pozostałymi rodzajami transportu, dla powstania regionalnych centrów obsługi ładunków,
- powstrzymanie dekapitalizacji szlaków żeglugowych, budowli, urządzeń hydrotechnicznych, portów i przeładowni na Warcie i Noteci,
- przystosowanie dróg wodnych – rzeki Noteć i rzeki Warty, Kanału Ślesińskiego (tzw. Wielkiej Pętli Wielkopolski) oraz innych dróg wodnych dla celów turystycznych.

Konieczne jest wykonanie specjalistycznych opracowań dotyczących rozwoju dróg wodnych w Wielkopolsce, obejmujących kompleksowo problemy związane z ich zagospodarowaniem i wykorzystaniem dla celów gospodarczych i turystycznych.

Zgodnie z art. 54 b ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się zadania rządowe służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych, wpisane do rejestru oraz zadania samorządu województwa i zawarte w programach wojewódzkich. Jako wnioski i rekomendacje do aktualizacji polityki przestrzennej państwa zapisano w zakresie aktywizacji rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej wdrożenie programu przywracającego komunikację na drodze wodnej Odra – Wisła.

Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do roku 2020

Dokument przyjęty został przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego dnia 19 grudnia 2005 r.

W Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do roku 2020, jako cel operacyjny 2.4. zapisano „zwiększenie udziału usług turystyczno-rekreacyjnych w gospodarce regionu”, uznając, że przyrodnicze, krajobrazowe oraz kulturowe atuty Wielkopolski tworzą szansę na rozwój sektora usług turystyczno-rekreacyjnych. W połączeniu z turystyką biznesową, sektor ten ma szansę na znaczny udział w gospodarce regionu. Jest to tym bardziej ważne, iż tego typu usługi generują dużą liczbę miejsc pracy przy stosunkowo niskich nakładach. Cel ten realizowany będzie przede wszystkim poprzez:

- inwestycje w infrastrukturę poprawiającą stan zagospodarowania obszarów atrakcyjnych pod względem turystycznym i rekreacyjnym, z poszanowaniem wymogów ochrony środowiska,
- wsparcie rozwoju bazy hotelowej i gastronomicznej,
- promocję przedsiębiorczości w tym sektorze,
- wsparcie rozwoju agroturystyki,
- promocję turystyki alternatywnej.

Strategia Rozwoju Turystyki Województwa Wielkopolskiego

Strategia Rozwoju Turystyki Województwa Wielkopolskiego stanowi załącznik do Uchwały Nr X/103/07 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 czerwca 2007 r.

Zgodnie z tym dokumentem, w regionie wielkopolskim znajdują się interesujące szlaki wodne, z których pod względem warunków do żeglugi śródlądowej i turystyki motorowodnej wyróżniają się dwa:

- droga wodna o znaczeniu międzynarodowym (E 70), którą stanowi Noteć, płynąca przez północną część województwa, na odcinku 100 km, z interesującymi dla turystyki wodnej dopływami, jak Gwda i Drawa,

- Warta, największa rzeka regionu, o długości 450 km, w środkowym odcinku przepływająca przez region.

Więszymi i przydatnymi do rekreacji i turystyki wodnej dopływami Warty są: Wełna oraz Noteć - prawobrzeżne oraz Obra – najdłuższy lewobrzeżny dopływ. Bardzo istotną dla turystyki i rekreacji drogą wodną jest również Kanał Ślesiński, długości 32 km, łączący Wartę z Wisłą przez j. Gopło, Noteć i Kanał Bydgoski. Najwięcej szlaków kajakowych znajduje się w północnej części regionu, co wiąże się z gęstą siecią rzeczną w tej części województwa oraz wysoką atrakcyjnością przyrodniczo-krajobrazową obszaru. Do wyróżniających się tras wodnych należą doliny Gwdy oraz Piławy. Do najważniejszych rzek na terenie województwa, z wyznakowanymi lub potencjalnymi szlakami wodnymi, głównie kajakowymi, można zaliczyć: Gwdę, Rurycę, Płynicę, Pilawę, Drawę, Wełnę, Prosnę oraz Wartę (od ujścia Prosnicy do Kanału Ślesińskiego). Za najpiękniejszy szlak kajakowy regionu uznaje się, tzw. Szlak Konwaliowy w Przemęckim Parku Krajobrazowym (nazwa pochodzi od wyspy na jeziorze Przemęckim), którego trasa biegnie od Przemętu przez jeziora: Przemęckie, Wieleńskie, Trzytoniowe, Dominickie, Błotnickie i kończy się ponownie w Przemęcie (jest to bardzo trudny szlak). Drugim pięknym szlakiem jest Szlak im. Kardynała Karola Wojtyły na Drawie, przy czym na terenie Wielkopolski przebiega on tylko w końcowym odcinku.

Na obszarze pojezierzy znajduje się około 800 jezior polodowcowych, głównie rynnowych, tworzących czasami połączone systemy szlaków wodnych, dochodzących do kilkudziesięciu kilometrów długości. Większe skupiska jezior znajdują się w okolicy Gniezna, Poznania, Wolsztyna i Leszna, a największe – na pojezierzu Miedzichodzko - Sierakowskim, gdzie 52 jeziora mają powierzchnię powyżej 10 ha. Szlaki wodne regionu są uzupełnione przez sztuczne zbiorniki wodne, np. Jeziorsko - w gminie Dobra, w powiecie tureckim, Szałe - w powiecie kaliskim, Wonieść - na Kanale Obry, w gminach Kościan i Osieczna (pow. Kościan i Leszno) czy Koszyce - w obrębie administracyjnym Piły, i wiele innych.

Powiatami, na których terenie znajdują się szlaki wodne, głównie kajakowe, są:

- chodzieski,
- czarnkowsko-trzcianecki,
- kaliski,
- koniński,
- kościański,
- leszczyński,
- międzychodzki,
- nowotomyski,
- obornicki,
- pilski,
- poznański,
- słupecki,
- szamotulski,
- średzki,
- wolsztyński,
- wrzesiński
- oraz miasto Poznań.

Najciekawsze szlaki wodne znajdują się w następujących powiatach:

- czarnkowsko-trzcianeckim (Drawa),
- konińskim (Warta, Kanał Ślesiński, Kanał Grójecki),
- międzychodzkiem (Warta, systemy jeziorne międzychodzko-sierakowskie),
- wolsztyńskim i leszczyńskim (Przemęcki Park Krajobrazowy – „Szlak Konwaliowy”),
- złotowskim (Gwda, Płynica, Rurzyca, Piława).

Należy jednak stwierdzić, że szlaki wodne w regionie są słabo oznakowane, albo nawet nieoznakowane. Brakuje wzdłuż nich bazy noclegowej, przystani oraz pozostałej infrastruktury związanej z uprawianiem turystyki wodnej. Przyszłością turystyki wodnej w regionie Wielkopolski oraz regionów przyległych: kujawskiego i lubuskiego, wydaje się być Wielka Pętla Wielkopolsko-Kujawsko-Lubuska – obejmująca Noteć, Wartę oraz towarzyszące im kanały i jeziora, przebiegająca przez następujące miejscowości: Ślesin, Konin, Pyzdry, Śrem, Poznań, Oborniki, Wronki, Sieraków,

Międzychód, Krzyż Wlkp., Wieleń, Czarnków, Ujście – w wielkopolskim; Skwierzynę, Santok, Drezdenko, Barcin, Łabiszyn – w lubuskim; Pakość, Kruszwicę, Nakło n. Notecią – w kujawsko-pomorskim.

Program Ochrony Środowiska Województwa Wielkopolskiego na lata 2002 – 2010

Lista przedsięwzięć priorytetowych w skali województwa obejmuje stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania zasobami wodnymi na obszarze województwa wielkopolskiego – Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania zasobami wodnymi na obszarze województwa.

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

Strategia Rozwoju Transportu do roku 2015 w Województwie Kujawsko - Pomorskim

Strategia Rozwoju Transportu Województwa Kujawsko - Pomorskiego wyznacza cele całego sektora transportu do 2015 roku.

Drogi wodne występujące na terenie woj. kujawsko – pomorskiego stanowią istotny element zagospodarowania przestrzennego kraju, a także - ogniwo łączące polski system dróg wodnych z systemem europejskim.

Z uwagi na wielofunkcyjność dróg wodnych, rozwój żeglugi śródlądowej postrzegany jest w kontekście kompleksowych rozwiązań w gospodarce wodnej. Beneficjentami tego rozwoju są: użytkownicy transportu, gospodarka komunalna, rolnictwo, rybactwo, energetyka, turystyka, budżet państwa, społeczeństwo. Ponadto funkcje międzynarodowe dróg wodnych wymuszają działania zabezpieczające właściwy ich stan i rozwój.

Transport wodny śródlądowy uznawany jest za istotny czynnik wspierający zrównoważony rozwój. W tym kontekście rozwój tej gałęzi transportu należałoby uznać za zgodny z ogólnym celem polityki transportowej państwa.

Województwo kujawsko – pomorskie ma korzystne warunki naturalne dla rozwoju żeglugi śródlądowej, które tworzą drogi wodne: rzeka Wisła oraz droga Wisła – Odra. Umożliwiają one połączenia województwa z aktywnymi gospodarczo województwami nadodrzańskimi i Śląskiem oraz z zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych (przez kanał Odra – Havela).

Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko – Pomorskiego oraz Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Kujawsko – Pomorskiego

W „Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko – Pomorskiego” oraz w „Planie zagospodarowania przestrzennego Województwa Kujawsko – Pomorskiego”, w części dotyczącej transportu wodnego śródlądowego podkreślono konieczność realizacji następujących kierunków:

- przebudowy i budowy infrastruktury technicznej na śródlądowej drodze wodnej o znaczeniu międzynarodowym: Berlin – rzeka Odra – rzeka Warta – rzeka Noteć – Kanał Bydgoski (z południowym obejściem miasta Bydgoszczy) – rzeka Wisła – Zalew Wiślany – Kaliningrad, co najmniej do wymagań stawianych dla IV klasy drogi wodnej,
- przebudowy i budowy kaskady oraz infrastruktury technicznej na śródlądowej drodze wodnej rzeki Wisły o znaczeniu międzynarodowym, co najmniej jak do IV klasy drogi wodnej.

Można przyjąć, że strategicznym celem rozwoju transportu wodnego śródlądowego w województwie, w wariantcie minimalnym, jest stworzenie warunków żeglugowych dla funkcjonowania żeglugi śródlądowej oraz do połączenia portów i przeładowni z systemem dróg wodnych Europy Zachodniej oraz Wschodniej.

Dla osiągnięcia tego celu konieczna jest realizacja następujących zadań:

- przeprowadzenie prac regulacyjnych na drogach wodnych województwa, gwarantujących średnią głębokość tranzytową,
- budowa stopnia wodnego na Wiśle, w rejonie Nieszawy.

Strategicznym celem rozwoju transportu wodnego śródlądowego w województwie, w wariantcie optymalnym, jest włączenie dróg wodnych w jednolity system europejskich dróg wodnych.

Dla osiągnięcia tego celu konieczna jest rewitalizacja oraz modernizacja dróg wodnych, gwarantująca uzyskanie parametrów eksploatacyjnych, klasyfikujących je jako co najmniej IV klasa drogi wodnej, tj. najniższa klasa międzynarodowa.

Konsekwencją braku decyzji w sprawie realizacji zadań inwestycyjnych wariantu minimalnego i optymalnego będzie dalsze ograniczenie funkcji transportowej rzek oraz portów i przeładowni rzecznych województwa kujawsko – pomorskiego, a docelowo – wyeliminowanie polskich dróg wodnych śródlądowych z europejskiego systemu połączeń wodnych.

Do podstawowych korzyści z realizacji zadań w zakresie rozwoju transportu wodnego śródlądowego można zaliczyć:

- zapewnienie dogodnego połączenia żeglugowego województwa z ośrodkami gospodarczymi zachodniej i południowej Polski oraz krajami Europy,
- poprawę jakości usług transportu wodnego śródlądowego,
- wzmocnienie konkurencyjności polskich armatorów śródlądowych i zapewnienie możliwości utrzymania się na rynku,
- rozwój funkcji transportowej i handlowej portów oraz przeładowni rzecznych (generowanie nowych potoków ładunków),
- rozwój turystyki wodnej.

Ogólną korzyścią z realizacji określonej strategii będzie stopniowe wzmacnianie funkcji transportowej, logistycznej i handlowej portów oraz przeładowni rzecznych województwa, a docelowo zapewnienie udziału polskich dróg wodnych śródlądowych w europejskim systemie połączeń wodnych.

Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Kujawsko – Pomorskim

Celem nadrzędnym Strategii jest „Podniesienie konkurencyjności i atrakcyjności turystycznej województwa”. Wśród zadań wymienia się m.in.: rozwój ogólnodostępnego zagospodarowania i infrastruktury turystycznej szczególnie szlaków pieszych, wodnych, rowerowych i samochodowych, zagospodarowanie turystyczne istniejących i projektowanych zbiorników wodnych oraz naturalnych wód powierzchniowych dla wypoczynku i rozwoju sportów wodnych.

Na terenie województwa istnieją potencjalne możliwości wykształcenia nowej oferty turystycznej, związanej z planowaną realizacją zapory wodnej w okolicach Ciechocinka – Nieszawy. Powstały zalew ze względu na bardzo atrakcyjne położenie geograficzne, w bezpośredniej bliskości Torunia i Włocławka, ale także w stosunkowo niedużej odległości od Bydgoszczy, cechujący się bardzo dobrą dostępnością komunikacyjną, miałby szansę stać się wiodącym obszarem obsługi mieszkańców aglomeracji bydgosko-toruńskiej oraz wykształcić szeroką gamę oferty: wypoczynku sobotnio-niedzielnego, sportów wodnych, ośrodków pobytowych, różnego rodzaju turystyki specjalistycznej, itp.

Program ochrony środowiska województwa kujawsko – pomorskiego

Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Uchwałą Nr3/29/08 z dnia 15 stycznia 2008 r., przyjął projekt Programu ochrony środowiska z planem gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego 2010 z perspektywą do roku 2014).

Wśród licznych działań wskazanych w programie określa się zarządzanie zasobami wodnymi jako jedno z podstawowych zagadnień mających wpływ na rozwój województwa i jakość życia na jego obszarze. Należy dążyć do stworzenia zintegrowanego systemu zarządzania gospodarką wodną na obszarze województwa obejmującego wody podziemne i powierzchniowe w układzie zlewniowym. Podstawowym celem w ochronie przeciwpowodziowej jest wprowadzenie kompleksowej ochrony przeciwpowodziowej, w tym systemu małej retencji. System ten jest szczególnie ważny dla obszarów charakteryzujących się małymi zasobami wód powierzchniowych. Kompleksowa ochrona przeciwpowodziowa powinna być prowadzona w oparciu o program przeciwpowodziowy dla województwa kujawsko - pomorskiego, uwzględniający założenia zawarte w Programie .Odra 2006. oraz obecnie opracowywanym Programie dla Wisły i jej dorzecza do 2020 r. Na terenie województwa powinna być prowadzona ciągła kontrola stanu wałów przeciwpowodziowych, budowa nowych i modernizacja istniejących. Zadania realizowane w celu ochrony zasobów wodnych oraz właściwego i racjonalnego gospodarowania tymi zasobami należą do priorytetów województwa kujawsko - pomorskiego.

WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, przyjęta została uchwałą nr 587/XXXV/05 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 18 lipca 2005 roku.

„Strategia” wyznacza cele i priorytety, które będą realizowane na obszarze województwa, aby zapewnić dynamiczny, ale zrównoważony rozwój województwa. Jednym z celów Strategii jest budowa infrastruktury turystyki wodnej Pętli Żuławskiej, realizowana m.in. poprzez projekt „Koncepcja programowo – przestrzenna - Pętla Żuławska”, który stanowi integralną częścią „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej...” i wiąże się bezpośrednio z dwoma spośród przyjętych w „Strategii” celów:

- rozwojem gospodarki wykorzystującej specyficzne zasoby regionalne,
- efektywnym i bezpiecznym system transportowym.

Rozwój gospodarki wykorzystującej specyficzne zasoby regionalne wiąże się z realizacją działań mających na celu, między innymi, ochronę dziedzictwa historycznego, kulturowego i przyrodniczego, budowę i modernizację infrastruktury turystycznej, a także - kreowanie i wspieranie rozwoju regionalnych i tradycyjnych produktów żywnościowych oraz innych marek regionalnych.

„Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)” jest spójna z wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego kierunkami działań w zakresie wykorzystania specyficznych zasobów regionalnych poprzez: budowę i modernizację infrastruktury turystycznej i uzdrowiskowej, podnoszenie jakości usług turystycznych, poszerzanie partnerstwa i współpracy w turystyce oraz rozwój zintegrowanego systemu promocji i informacji turystycznej.

Drugim celem strategii, spójnym z Koncepcją, jest efektywny i bezpieczny system transportowy, związany z rozwojem transportu multimodalnego, w tym wspieranie skoordynowanego rozwoju centrów dystrybucyjno-logistycznych o znaczeniu ponadregionalnym, a także wspieranie żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej oraz modernizacji małych portów.

W Strategii zapisano również ponadregionalne przedsięwzięcia rozwojowe, planowane poprzez efektywną współpracę, m.in. w zakresie:

- kreowania stref przyspieszonego rozwoju społeczno-gospodarczego wzdłuż multimodalnych korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim, ponadnarodowym i międzyregionalnym: VI transeuropejski korytarz transportowy (kujawsko-pomorskie, łódzkie, małopolskie, mazowieckie, śląskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie),
- przełamywania luki transportowej Polski Północnej dla usprawnienia kluczowych powiązań transportowych między województwami nadmorskimi i dla poprawy ich spójności wewnętrznej, w tym także włączenie polskich regionów nadmorskich w kształtujący się układ bałtyckich autostrad morskich, jak również wspieranie rozwoju konkurencyjnej żeglugi bliskiego zasięgu oraz małych portów (warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie),
- przełamywania problemów strukturalnych na obszarach depresji społeczno - gospodarczej: Dolina Dolnej Wisły i Delta Wisły - Żuławy (kujawsko-pomorskie i warmińsko-mazurskie),
- tworzenia warunków dla rozwoju nowoczesnego sektora przemysłów morskich, jako istotnego czynnika rozwoju polskich regionów nadmorskich, obejmującego m.in.: produkcję i remonty statków, łodzi i jachtów; uczelnie morskie i sferę badawczo – rozwojową; przemysł i usługi portowe oraz przyportowe; sektor usług transportowo - logistycznych; turystykę morską; a także rybołówstwo i przetwórstwo ryb (warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie),
- wspierania tworzenia sieciowych ponadregionalnych produktów turystycznych w Polsce Północnej w oparciu o nadmorskie położenie, ciągłość systemu przyrodniczego, a także wspólne dziedzictwo kulturowe, w postaci np. sieci marin, szlaków pieszych i rowerowych, połączeń wodnych śródlądowych, tematycznych szlaków kulturowych (kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie).

Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Pomorskim

Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Pomorskim przyjęta została uchwałą nr 327/XXIII/04 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 17 maja 2004 roku.

Realizacja działań objętych projektem „Koncepcja programowo – przestrzenna - Pętla Żuławska”, który jest integralną częścią „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji drogi wodnej...”, obejmuje następujące cele Strategii:

- poprawę organizacji ruchu kolejowego, wodnego i drogowego,
- rozwój funkcji turystycznych małych portów i przystani, w tym marin (jednym z zadań jest wspieranie inicjatyw związanych z rozwojem funkcji turystycznych małych portów i przystani),
- rozwój infrastruktury wodnego transportu śródlądowego (jednym z zadań jest wspieranie rozwoju infrastruktury wodnego transportu śródlądowego).

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego przyjęty został uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 roku.

W części dotyczącej kierunków zagospodarowania przestrzennego w punkcie 12.4.1 Rozwój gospodarki turystycznej zapisano:

- zagospodarowanie przybrzeżnych i morskich przystani pasażerskich lub żeglarskich (w obszarze niniejszego opracowania – Kąty Rybackie i Krynica Morska,
- aktywizacja międzynarodowych dróg wodnych E 70 i E 40 (realizacja *Programu rozwoju dróg wodnych Deltą Wisły i Zalewu Wiślanego*, w tym projektu *Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej*, wdrożenie Systemu Informacji Turystyki Wodnej).
- Budowa, przebudowa i modernizacja śródlądowej (morskiej nad Zalewem Wiślanym) sieci:
 - a) portów jachtowych: Krynica Morska, Korzeniewo, (gm. Kwidzyn), Malbork, Kąty Rybackie (gm. Sztutowo);
 - b) przystani żeglarskich: Świbno (m. Gdańsk), Sobieszewo (m. Gdańsk), Malbork, Żuławki (gm. Stegna), Rybina (gm. Stegna), Błotnik (gm. Cedry Wielkie) oraz Biała Góra (gm. Sztum), Sztutowo;
 - c) przystani żeglugi turystycznej: Gniew, Widlice (gm. Gniew), Malbork, Mikoszewo (gm. Stegna), Gorzędziej (gm. Subkowy);
 - d) stanic wodnych i przystani kajakowych: Błotnik (gm. Cedry Wielkie), Pelplin, Wiślinka (gm. Pruszcz Gdański)
 - e) baz wioślarskich: Tczew;
 - f) pomostów i przystani cumowniczych: Kraśniewo (gm. Malbork), Kamionka (gm. Malbork), Malbork, Mątwy Wielkie (gm. Miłoradz), Pogorzała Wieś (gm. Miłoradz), Nowy Staw, Stocki Młyn (gm. Pelplin), Gdańska Głowa (gm. Stegna), Drewnica (gm. Stegna),
- Zagospodarowanie i rozwój turystyki w paśmie Wisły – wyznaczenie szlaków pieszych, bulwarów, szlaków rowerowych oraz miejsc rekreacyjnych wzdłuż rzeki w ujęciu systemowym, w powiązaniu z cennymi miastami i walorami środowiskowymi i kulturowymi w ich najbliższym sąsiedztwie; tworzenie atrakcyjnych stref przybrzeżnych.

W części dotyczącej kierunków zagospodarowania przestrzennego w punkcie 12.5 Infrastruktura transportowa zapisano:

- Budowa lub przebudowa priorytetowej dla województwa infrastruktury liniowej dla międzynarodowych połączeń w tym drogi wodne E 40 (Wisła – Bug – Dniestr) i E 70 (śluga Hohensaaten – Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski – Brda – Wisła – Nogat – Zalew Wiślany) przy założeniu minimalnej II klasy technicznej.
- Dla prowadzenia żeglugi wodnej konieczne jest:
 - a) modernizacja dróg wodnych śródlądowych (wody zaliczone w 2001 r. do wód śródlądowych żeglownych):
 - Martwa Wisła od Przegaliny do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
 - Nogat od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego;
 - Szarpawa od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego;
 - Wisła od granicy z województwem kujawsko-pomorskim do ujścia do Zatoki Gdańskiej;

- zapewnienie warunków dla zachowania i rozwoju infrastruktury żeglugi śródlądowej;
- b) pogłębienie torów wodnych na Zalewie Wiślanym;
- c) rozbudowa lub modernizacja małych portów morskich (Hel, Władysławowo, Puck, Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Ustka, Łeba, Rowy); poprawa powiązań tych portów oraz portu w Elblągu poprzez budowę przekopu przez Mierzę Wiślaną uwarunkowana jest m. in. pozytywnymi dla tej inwestycji ocenami technicznymi i środowiskowymi,
- Rozwój zaplecza dla obsługi wodnego transportu łączącego zwłaszcza obszar aglomeracji z Półwyspem Helskim oraz Zalewem Wiślanym.

W części dotyczącej kierunków zagospodarowania przestrzennego w punkcie 12.6 Systemy infrastruktury technicznej zapisano:

- Ochrona ludności i mienia, ograniczenie rozwoju zabudowy na terenach zagrożonych powodzią, dążenie do poprawy stosunków wodnych i zapewnienia dostatecznej retencji wód,
- Modernizacja, przebudowa i odbudowa istniejących oraz budowa nowych urządzeń osłony przed powodzią (wały przeciwpowodziowe, przepompownie, budowle na ujściu Wisły – kierownice, budowle zrzutowe, zbiorniki retencyjne itp.) przede wszystkim na Żuławach Wiślanych, Powiślu, Pojezierzu Starogardzkim oraz Pobrzeżu Słowińskim i Kaszubskim,
- Utrzymanie i/lub odtwarzanie naturalnych obszarów retencyjnych (tereny zalewowe, poldery, zbiorniki małej retencji itp.).

W Części VII Narzędzia realizacji planu w pkt. 15. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym wśród programów samorządu województwa pomorskiego wskazuje się realizację Programu rozwoju dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska Międzynarodowa Droga Wodna E 70.

Jako rekomendacje do krajowej polityki przestrzennej i działań administracji rządowej w zakresie infrastruktury transportowej wymienia się zagospodarowanie europejskiej drogi wodnej E 70 Odra – Noteć – Wisła – Nogat – Zalew Wiślany i powiązanej z nią drogi wodnej E 40.

Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020

Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020 przyjęta została uchwałą nr 604/XXVI/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.

Wzrost znaczenia transportu wodnego jest uwarunkowany przyszłym stanem dróg wodnych, a jednocześnie stworzeniem polskim armatorom śródlądowym takich warunków funkcjonowania, aby byli w stanie konkurować z innymi przewoźnikami, w tym drogowymi i kolejowymi. Zasadnicze znaczenie dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego w województwie pomorskim ma stan dróg wodnych dolnej Wisły, zwłaszcza zapewnienie parametrów klasy III–IV żeglowności, w tym wysokości mostów przechodzących ponad drogami wodnymi. Można liczyć przede wszystkim na aktywizację żeglugi śródlądowej pomiędzy portami Zalewu Wiślanego (w tym rosyjskimi), a portem gdańskim. Zależne to będzie od:

- popytu na przewozy barkowe w tej relacji (powiązań przemysłu elbląskiego z gdańskim),
- współpracy gospodarczej województwa pomorskiego z województwem warmińsko-mazurskim i obwodem kaliningradzkim,
- atrakcyjności turystycznej szlaku wodnego Gdańsk – Zalew Wiślany (żegluga towarowa, turystyczna i jachtowa) oraz Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 (Antwerpia – Berlin – Bydgoszcz – Gdańsk – Kłajpeda),
- aktywizacji gospodarczej, a zwłaszcza poziomu rozwoju funkcji portowo-przemysłowej ujścia Wisły Śmiałej oraz Martwej Wisły (budowa przystani i portów rzecznych),
- inicjatyw zagranicznych, krajowych i lokalnych w zakresie uruchomienia turystycznej, pasażerskiej żeglugi śródlądowej w relacjach Warszawa – Gdańsk oraz Kaliningrad – Gdańsk,
- popytu na przewozy śródlądowe oraz odpowiedniej modernizacji drogi wodnej z Zalewu Wiślanego przez Wartę, Odrę do Niemiec (MDW E 70 Antwerpia – Berlin – Bydgoszcz – Gdańsk – Kłajpeda),
- budowa statków towarowych i pasażerskich nowej generacji o niskim poziomie zanurzenia.

Opracowanie prognozy rozwoju dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego, w zakresie turystyki oraz rewitalizacji gospodarczej stanowi podstawę do dalszych prac konkretyzujących

potrzeby i możliwości wykorzystania transportu śródlądowego do rozwoju ruchu turystycznego i towarowego.

Dynamicznie rozwijające się przewozy towarowe transportem śródlądowym w krajach Europy Zachodniej wskazują na korzyści płynące z rozwoju tego transportu (kontenery, towary ponadgabarytowe, surowce) z uwagi na:

- relatywnie małe zużycie energii,
- niską emisję zanieczyszczeń powietrza,
- odciążenie transportu drogowego.

W okresie perspektywicznym, do 2020 roku, nastąpi dalsza aktywizacja turystyki żeglarskiej. Należy się liczyć co najmniej z podwojeniem liczby jachtów, zarówno śródlądowych, jak i morskich, zarejestrowanych w województwie pomorskim. Spowoduje to zwiększenie zapotrzebowania na miejsca postojowe dla jachtów. Wystąpi również potrzeba rozbudowy istniejących i budowy nowych baz żeglarskich w małych portach Zalewu Wiślanego i obszarze Delt Wisły oraz Zatoki Gdańskiej.

Powinna zatem nastąpić dalsza rozbudowa przystani i marin w obszarze Półwyspu Helskiego, Delt Wisły i Zalewu Wiślanego. Wzrost liczby krajowych jachtów pełnomorskich oraz zwiększenie ilości jachtów zagranicznych zawijających do naszych portów wymagać będzie rozbudowy marin, w tym - w małych portach morza otwartego (Ustka, Łeba, Władysławowo, Rowy). Należy również przewidywać możliwość zagospodarowania dla potrzeb żeglarstwa byłego portu wojennego na Helu.

Zapewnienie dostępności portów dla statków morskich, w tym portu w Elblągu i Zalewu Wiślanego, wymaga podjęcia prac analitycznych i ocen (w szczególności związanych z systemem Natura 2000). Podobnie rzecz się ma w przypadku przygotowania ewentualnej decyzji o budowie kanału przecinającego Mierzeję Wiślaną; budowa tego kanału zwiększy atrakcyjność transportową dróg wodnych, prowadzących do portów Zalewu Wiślanego, zwłaszcza Elbląga i stworzy możliwość eksploatacji statków morsko-rzecznych, a ponadto - przyczyni się do zwiększenia ruchu jachtowego i dalszej aktywizacji żeglarskiej turystyki krajowej, jak i zagranicznej na Zalewie Wiślanym.

Program rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego (w zakresie turystycznego ich wykorzystania).

Program przyjęty został Uchwałą Nr 1101/LII/06 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 23 października 2006 r.

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

Jako możliwe do realizacji przedsięwzięcia Program identyfikuje:

1. Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury turystycznej: m.in. porty, przystanie żeglarskie, pomosty cumownicze, rozwój zaplecza dla potrzeb portów i przystani, rozwój żeglugi śródlądowej;
2. Poprawa żeglowności i bezpieczeństwa szlaków wodnych: m.in. oznakowanie szlaków wodnych, likwidacja przeszkód nawigacyjnych; poprawa czystości dróg wodnych i ich bezpośredniego otoczenia, system ratownictwa i bezpieczeństwa;
3. Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury poprawiającej dostępność do obiektów i atrakcji turystycznych w powiązaniu z wymienionymi w pkt.1 i 2 m.in. ścieżki rowerowe, szlaki turystyczne, ciągi komunikacyjne i infrastruktura dla niepełnosprawnych;
4. System informacji dla turystyki wodnej: program klasyfikacji marin, system informacji.

Realizacja programu przyniesie następujące efekty:

- a) wzrost ruchu turystycznego (krajowego i zagranicznego),
- b) powstanie nowych miejsc pracy w sektorze turystyki,
- c) podniesienie poziomu dochodów z turystyki w skali regionu,
- d) wydłużenie sezonu turystycznego,
- e) wykreowanie silnych, ponadregionalnych marek produktów turystycznych,
- f) zwiększenie powierzchni obszarów cennych przyrodniczo wykorzystywanych pod kątem turystycznym.

Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych

Jednym z celów Strategii Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych jest stworzenie kompleksowo rozwiniętego systemu transportowego obszaru, powiązanego z układem międzynarodowym, krajowym i regionalnym oraz dostosowanym do potrzeb obsługi gospodarki lokalnej. Do zadań objętych tym systemem należą:

- budowa kanału przez Mierzę Wiślaną (łączącego drogi wodne Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim),
- modernizacja i przystosowanie szlaku wodnego od Wisły (Gdańska) przez Szarpawę, Wisłę Królewicką, Zalew Wiślan, rzekę Elbląg do Ostródy i Iławy dla potrzeb aktywizacji turystyki i jachtu,
- pogłębienie toru wodnego z Elbląga przez Zalew Wiślan do Bałtyku oraz do Kaliningradu (granica państwa) i portów: Tolkmicko, Krynica Morska, Kąty Rybackie, Frombork, Nowa Pasłęka, a także drogi wodnej do portów Gdańska,
- uruchomienie przeprawy promowej Tolkmicko - Krynica Morska: budowa przyczółków, nabrzeży i koniecznej infrastruktury technicznej oraz przygotowanie terminali i organizacja przeprawy (np. powołanie podmiotu gospodarczego).

Następnym celem Strategii jest dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna, w tym dla ekoturystyki i agroturystyki, w oparciu o zasoby i potencjały przyrodnicze, kulturowe, krajobrazowe i krajoznawcze, o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

Jednym z zadań, wyznaczonych do realizacji tego celu, jest przystosowanie sieci portów, stanic i przystani żeglarskich na Zalewie Wiślanym do zróżnicowanych wymagań turystów krajowych i zagranicznych poprzez:

- rozbudowę i modernizację istniejących portów i przystani na Zalewie Wiślanym, podniesienie ich standardu, a także rozbudowę całego przyportowego zaplecza usługowego dla potrzeb żeglarstwa, turystyki wodnej i sportów wodnych,
- budowę nowych portów (marin) i przystani, dobrze zorganizowanych i wyposażonych, z dostosowaniem do wymogów turysty europejskiego,
- utworzenie lokalnych wodnych przejść granicznych w Krynicy Morskiej i Nowej Pasłęce,
- zbudowanie i zorganizowanie wokół Zalewu Wiślanego gęstej sieci przystani dla potrzeb turystyki i rekreacji (kajakowa, łodziowa, wędkarska, itp.),
- rozwój i tworzenie dla potrzeb turystyki tzw. małej infrastruktury przy portach i przystaniach (parkingi strzeżone, pola namiotowe, zaopatrzenie w gaz i paliwo, odbiór ścieków, itp.).

Kolejnym zadaniem jest zorganizowanie turystycznych szlaków wodnych na rzekach, szlaków pieszych i rowerowych w otoczeniu Zalewu Wiślanego, spójnych ze szlakami międzynarodowymi, jakie są projektowane dla tego obszaru, m.in. w systemie rzek: Szarpawy, Wisły Królewickiej, Nogatu z połączeniami z rzeką Tugą (Świętą), Elbląg, Kanału Elbląskiego, połączenia Zalewu Wiślanego poprzez Kanał Elbląski z jeziorami na Warmii i Mazurach, a ponadto rzeki Pasłęki.

Kolejnym celem wytyczonym przez Strategię jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju gospodarczego ekoregionu Zalewu Wiślanego, opartego na zasobach regionalnych i lokalnych.

Zadaniem, jakie zostało w związku z powyższym wyznaczone, jest rozwinięcie sieci portów i przystani w obszarze Zalewu Wiślanego i wygenerowanie w ten sposób rozwoju gospodarczego poprzez:

- unowocześnienie i rozwój większych portów dla potrzeb żeglugi pasażerskiej i towarowej, w tym szczególnie w Elblągu, Tolkmicku, Krynicy Morskiej, Kątach Rybackich i Fromborku,
- pogłębienie do wymaganych parametrów torów wodnych do portów, przystani i marin,
- przystosowanie portów nad Zalewem Wiślanym dla potrzeb ruchu towarowego i pasażerskiego przygranicznego oraz stref wolnocłowych z portami Federacji Rosyjskiej.

Program ochrony środowiska województwa pomorskiego

W dniu 29 września 2003 r. Sejmik Województwa Pomorskiego w Gdańsku uchwalił "Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2003-2006 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007-2010 oraz Wojewódzki Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego (uchwała nr 153/XIII/03).

Uchwalone dokumenty powstały zgodnie z aktualnie obowiązującym regulacjami prawnymi w zakresie ochrony środowiska i zostały sporządzone jako realizacja ustaleń ustaw z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska i ustawy o odpadach. Oba dokumenty odzwierciedlają cele, kierunki i zadania w zakresie ochrony środowiska zdefiniowane w Polityce Ekologicznej Państwa a także w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego i Planie Zagospodarowania Województwa Pomorskiego. Przyjęte dokumenty, poddane szerokim konsultacjom i opiniowaniu, zgodne są z zasadami zrównoważonego rozwoju i stanowią dokument strategiczny przy zarządzaniu środowiskiem w województwie pomorskim.

Oba dokumenty zawierają:

- ocenę stanu istniejących zasobów przyrodniczych, wodnych, powietrza atmosferycznego, powierzchni ziemi, gospodarki odpadami, hałasu,
- cele i kierunki ochrony środowiska do roku 2010 poprawiające stan obecny,
- plany operacyjne i określenie kierunków działań na lata 2003-2006,
- zasady monitorowania i oceny realizacji oraz aktualizacji dokumentów.

Celem ekologicznym do 2010 roku określonym w programie jest zapewnienie odpowiedniej jakości użytkowej wód, racjonalizacja wykorzystania zasobów wody w zlewniach oraz ochrona przed powodzią i suszą. Główny kierunek działań na obszarze województwa pomorskiego to opracowanie planów gospodarowania wodą w zlewniach (w naturalnych granicach hydrograficznych).

Program definiuje następujące kierunki działań w zakresie ochrony przeciwpowodziowej:

- Wdrażanie programu ochrony przeciwpowodziowej miasta Gdańska,
- Wdrażanie Kompleksowego, regionalnego programu ochrony przeciwpowodziowej doliny rzeki Wisły (Żuławy Gdańskie i Żuławy Wielkie),
- Kontrola stanu wałów i urządzeń wodnych wraz z wytypowaniem odcinków do rekonstrukcji i modernizacji oraz kontynuowanie budowy i modernizacji wałów i innych urządzeń wodnych,
- Wyznaczenie i ujęcie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów zalewowych,
- Stworzenie systemu monitorowania i ostrzegania o zagrożeniu powodzią, w tym o zagrożeniu katastrofą wałów wiślanych,
- Modernizacja floty łodołamaczy.

WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO - MAZURSKIE

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko - Mazurskiego

Plan został przyjęty Uchwałą Nr XXXIII/505/02 Sejmiku Województwa Warmińsko - Mazurskiego z dn. 12 lutego 2002 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego.

Do morskich dróg wewnętrznych na obszarze województwa warmińsko -mazurskiego należą Zalew Wiślany oraz rzeka Elbląg. Wykorzystanie Zalewu Wiślanego uzależnione będzie od rozwiązania podstawowego problemu, jakim jest odpowiednie powiązanie Zalewu z Zatoką Gdańską.

W przyszłości alternatywne rozwiązania stanowić mogą:

- tor wodny od ujścia rzeki Elbląg do ujścia rzeki Szkarpawy, dalej Szkarpawą do Wisły;
- projektowany kanał przez Mierzę Wiślaną (na terenie województwa pomorskiego).

Wykorzystanie walorów Zalewu Wiślanego dla wygenerowania rozwoju gospodarczego wymagać będzie następujących działań:

- unowocześnienia i rozbudowy portów dla żeglugi pasażerskiej i towarowej w Elblągu, Tolkmicku i Fromborku;
- zmodernizowania portów i przystani rybackich;
- rozbudowy portów jachtowych (marin) o wysokim standardzie w Elblągu, Fromborku, Nabrzeżu (gm. Tolkmicko).

Na najważniejszych w województwie drogach śródlądowych, takich jak: rzeka Nogat, Kanał Jagielloński, Kanał Elbląski z odgałęzieniami, rzeka Pisa, szlak Wielkich Jezior Mazurskich ze szlakami bocznymi, niezbędna jest modernizacja i zagospodarowanie obiektami turystycznymi oraz urządzeniami do gospodarczego wykorzystania tych dróg. Przewiduje się utworzenie śródlądowej drogi wodnej na rzece Pasłęce od Braniewa do jej ujścia dla potrzeb ruchu turystycznego wraz z odbudową przystani wodnej w miejscu historycznego portu morskiego.

Wskazana jest budowa stopnia wodnego Pisz na rzece Pisie dla poprawy retencjonowania wód i warunków nawigacyjnych w sezonie letnim. Dla usprawnienia i poprawy bezpieczeństwa żeglugi na Wielkich Jeziorach Mazurskich pożądana jest budowa dodatkowej śluzy na stopniu wodnym w Guziance. W celu uatrakcyjnienia turystycznego powiatu elckiego należałoby przeanalizować możliwości budowy kanału łączącego Wielkie Jezioro Mazurskie z Pojezierzem Elckim.

Strategia Rozwoju Województwa Warmińsko - Mazurskiego

Dokument został przyjęty Uchwałą nr XXXIV/474/05 Sejmiku Województwa Warmińsko - Mazurskiego z dnia 31 sierpnia 2005 r. Wśród celów strategicznych wymienia się m.in.:

wzrost potencjału turystycznego – już w poprzedniej strategii turystyka była traktowana jako jedna z wiodących dziedzin Warmii i Mazur. Obecny cel operacyjny zakłada wzrost potencjału turystycznego przy poszanowaniu wymagań środowiska przyrodniczego. W tym celu przewidywanych jest kilka grup działań: opracowanie koncepcji produktów turystycznych, wspieranie rozwoju odpowiedniej infrastruktury, poprawa jakości oferty turystycznej, współpraca na rzecz rozwoju turystyki oraz lepsza informacja i promocja;

zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności – konieczność realizacji tego celu wynika z niskiej dostępności komunikacyjnej Warmii i Mazur, która ogranicza konkurencyjność regionu i jego możliwości rozwojowe. Dostępność komunikacyjna rozumiana jest w możliwie szerokim znaczeniu i obejmuje: połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze i wodne, a także sieci teleinformatyczne oraz infrastrukturę związaną z przejściami granicznymi.

Wśród licznych celów operacyjnych i działań wymienia się:

- tworzenie produktów turystycznych w oparciu o wyspecjalizowane formy turystyki jak np. wędkarstwo i wodniactwo,
- rozwój infrastruktury poprzez wspieranie rewitalizacji i budowy nowych szlaków wodnych,
- poprawę infrastruktury nabrzeży,
- zwiększenie aktywności turystycznej rejonu Zalewu Wiślanego i jeziora Drużno,
- utrzymanie sprawności i kompleksowego zagospodarowania osobliwości w skali europejskiej, jaką jest Kanał Elbląski z połączeniem do Jeziora Jeziorak razem z przylegającymi terenami,
- modernizacja szlaków wodnych i rozbudowa już istniejących ze szczególnym uwzględnieniem Wielkich Jezior Mazurskich (w tym połączenie szlakiem wodnym jezior Tyrkło i Bawełno),
- stała dbałość o tor wodny przez Zalew Wiślany i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani,
- ukończenie budowy i przystosowanie do ruchu turystycznego Kanału Mazurskiego łączącego jezioro Mamry poprzez Łynę i Pregolę z Bałtykiem,
- umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego, od strony granicy państwa, jednostkom innych bander niż polska i rosyjska.

Strefa Zalewu Wiślanego. Uwarunkowania rozwoju turystycznego w aspekcie regionalnym.

Opracowanie powstało pod koniec 2009 r. w Warmińsko - Mazurskim Biurze Planowania Przestrzennego w Olsztynie, Oddział w Elblągu jako materiał analityczno - koncepcyjno - studialny, stanowiący uszczegółowienie obowiązujących dokumentów strategicznych. Opracowanie zawiera szereg analiz powiązań zewnętrznych obszaru, a także szczegółową analizę potencjału kulturowego, przyrodniczego oraz istniejącej infrastruktury turystycznej. Na podstawie zebranych danych i przeprowadzonych analiz wskazano podstawowe kierunki rozwoju turystycznego wykorzystania rejonu Zalewu Wiślanego oraz wskazano szereg możliwości kreowania produktów turystycznych i wprowadzania nowych form aktywności turystyczno - rekreacyjnych takich jak np.: turystyka wędkarska, wind i kite surfing zimowy, narciarstwo wodne, kajakerstwo morskie, smocze łodzie, barki turystyczne itp.

Program ochrony środowiska województwa warmińsko - mazurskiego



Zarząd Województwa Warmińsko - Mazurskiego opracował „Program ochrony środowiska województwa warmińsko - mazurskiego na lata 2003 - 2006 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007 - 2010”. Dokument ten został przyjęty przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego Uchwałą Nr XI/128/03 z dnia 30 czerwca 2003 r., zmienioną Uchwałą Nr XIV/189/03 z dnia 13 listopada 2003 r.

Program w zakresie gospodarki wodnej określa jako cele strategiczne dobry stan zasobów wodnych oraz sprawny system osłony przeciwpowodziowej. Jako działania definiuje:

- Poprawę stosunków wodnych poprzez zmniejszenie nierównomierności przepływów cieków, przede wszystkim na obszarach węzłów hydrograficznych.
- Identyfikację głównych obszarów zasilania wód podziemnych i odpowiednie ich zagospodarowanie.
- Opracowywanie bilansów i programów zlewniowych.
- Wdrażanie systemu zarządzania zasobami wodnymi.
- Weryfikacja obszarów zagrożonych niebezpieczeństwem powodzi.
- Budowę urządzeń wstrzymujących erozję wodną.
- Poprawę zdolności retencyjnych poprzez odpowiednie rozwijanie retencji naturalnej i budowę stopni wodnych, zbiorników retencyjnych oraz jazów.
- Aktualizację planów ochrony przeciwpowodziowej.
- Budowę i modernizację systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego.
- Utrzymanie i odnawianie urządzeń melioracyjnych.
- Dokonanie przeglądu i określenie zasadności utrzymania całego systemu przeciwpowodziowego i melioracyjnego (powiat elbląski, braniewski).
- Budowa i modernizacja dróg dojazdowych do obiektów osłony przeciwpowodziowej.

9. Określenie, analiza i ocena przewidywanego znaczącego oddziaływania na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne i zabytki – z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy

W ramach „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)” przewiduje się dostosowanie polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 do parametrów co najmniej II klasy technicznej dróg wodnych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 2002 nr 77 poz. 695). Gwarantuje to bezpieczną i całodobową żeglugę, przez minimum 240 dni w roku.

Przewodnią ideą Koncepcji jest rewitalizacja śródlądowej, polskiej drogi wodnej E 70 poprzez: rozwój transportu rzeczno, odbudowę nabrzeży przeładunkowych, budowę multimodalnych terminali kontenerowych, budowę przeładowni publicznych, budowę infrastruktury centrów logistycznych rolnictwa, budowę obiektów przeznaczonych do transportu wodnego ludzi (np. przystanków tramwaju wodnego) i pobudzenie inicjatyw gospodarczych w poszczególnych rejonach - głównie poprzez rozwój turystyki. Bezsprzecznie jest tutaj założenie prospołeczne, niemniej jednak - dla spełnienia nadrzędnego warunku zrównoważonego rozwoju - realizacja Koncepcji musi uwzględniać uwarunkowania środowiskowe, w tym szczególnie uwarunkowania wynikające z lokalizacji niektórych zadań na obszarach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, a także – wprowadzenia do środowiska nowych potencjalnych zagrożeń komunikacyjnych, związanych z przewozem ludzi.

Zasadniczym problemem ekologicznym, który winien być uwzględniony przy realizacji Koncepcji, jest zachowanie podstawowych wartości przyrodniczych na całym obszarze objętym opracowaniem, w tym jego różnorodności biologicznej. Szczególną wartość stanowią elementy przyrodnicze, dla ochrony których utworzone zostały obszary Natura 2000 i inne formy ochrony przyrody. Realizacji założeń Koncepcji winno zatem towarzyszyć permanentne podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz zmiana modelu rekreacji i turystyki z konsumpcyjnego na poznawczy, z jednoczesnym poszanowaniem wartości przyrodniczych [Lenart i Tyszecki 1998].

Część przedsięwzięć zawartych w Koncepcji będzie realizowana na obszarach objętych Europejską Siecią Ekologiczną Natura 2000. Możliwości gospodarczego wykorzystywania tych terenów określa, zgodnie z właściwymi dyrektywami Wspólnoty Europejskiej, ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 880 z p.zm.), która dopuszcza prowadzenie na tych obszarach działalności gospodarczej, nie zagrażającej siedliskom przyrodniczym oraz nie wpływającej negatywnie na gatunki roślin i zwierząt objętych ochroną.

Podstawowymi problemami środowiskowymi, związanymi z realizacją ustaleń omawianej Koncepcji, będą straty przyrodnicze, towarzyszące w sposób nieunikniony budowie i rozbudowie portów i innych obiektów infrastruktury turystycznej oraz wzrost uciążliwości akustycznych wynikających z eksploatacji szlaku wodnego w sezonie wiosenno-letnim; Międzynarodowa Droga Wodna E 70 stanowi typową drogę wodną, użytkowaną głównie w celu przemieszczania się turystów, z krótkimi pobytami w miejscach o wyjątkowych walorach poznawczych.

Analiza środowiskowa wykazała, że żadne z zadań inwestycyjnych ujętych w Koncepcji nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko, w tym - w zakresie emisji szkodliwego pola elektromagnetycznego oraz innych zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi. Nie wyklucza się jednak niewielkiego oddziaływania w zakresie promieniowania elektromagnetycznego, wynikającego chociażby z pracy urządzeń nawigacyjnych i łącznościowych.

Realizacja poszczególnych zadań Koncepcji na ogół nie będzie stanowić zagrożenia poważnymi awariami - w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. 2008 r. nr 25 poz. 150). Wręcz przeciwnie, pozytywne znaczenie dla ochrony środowiska będzie miało wdrożenie przewozów masowych, w tym tramwajami wodnymi i statkami pasażerskimi. Jednakże, podczas realizacji i użytkowania poszczególnych obiektów, w tym: transportu wodnego, sportów motorowodnych i jachtu motorowego, mogą sporadycznie wystąpić potencjalne zagrożenia dla środowiska, spowodowane uszkodzeniem systemów paliwowych jednostek pływających, a także -

przeładunkiem i transportem, co może stanowić potencjalne zagrożenie dla stanu czystości wód powierzchniowych [Przybyłowski 2005].

Zadania inwestycyjne, objęte Koncepcją, mimo wszystko będą ingerować w obszary objęte ochroną przyrody (scharakteryzowane w p.7). Jak wykazano w Analizie środowiskowej, zadania zawarte w Koncepcji nie będą oddziaływały znacząco na obszary Natura 2000. Jednakże, w tym miejscu warto zaznaczyć, że zgodnie z zapisami dyrektywy „ptasiej” i „siedliskowej” oraz ustawy o ochronie przyrody, w przypadku przedsięwzięć mogących znacząco negatywnie wpływać na obszar Natura 2000, realizacja poszczególnych przedsięwzięć będzie możliwa tylko przy spełnieniu (łącznie) następujących przesłanek:

- braku dla przedsięwzięcia alternatywnych rozwiązań,
- gdy za realizacją przedsięwzięcia przemawiają konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym,
- gdy zapewnione zostanie wykonanie kompensacji przyrodniczej, która zapewni spójność i właściwe funkcjonowanie sieci obszarów Natura 2000.

W ramach ewentualnych zmian powierzchni ziemi, w Koncepcji przewiduje się wykonanie szeroko zakrojonych robót czerpalnych, modernizację istniejących śluz oraz usunięcie barier technicznych. Wszystkie prace będą realizowane w celu spełnienia warunków stawianych dla minimum II klasy technicznej dróg wodnych, dostosowanych do uprawiania całodobowej żeglugi.

Realizacja prac uwzględnionych w Koncepcji nie powinna stanowić zagrożenia dla bioróżnorodności poszczególnych regionów. Nie wyklucza się jednak chwilowych oddziaływań na bioróżnorodność, wynikających m.in. z prac związanych z umacnianiem brzegu, budową przystani czy śluz. Obiekty te niewątpliwie spowodują ponadto zmianę krajobrazu, ale także - wymuszą migrację poszczególnych gatunków roślin i zwierząt. Jednak niewątpliwie, oddziaływanie to będzie wprost proporcjonalne do skali przedsięwzięcia i jego lokalizacji. A każdorazowo, będzie ono szczegółowo rozpoznane w raporcie oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na środowisko i w postępowaniu administracyjnym, dotyczącym środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację danego przedsięwzięcia.

Konieczność wydobycia i usunięcia urobku w czasie pogłębiania istniejącego toru wodnego spowoduje znaczny wzrost zmętnienia wody w rejonie prowadzonych prac refulacyjnych. Wobec braku szczegółowych danych, dotyczących technologii wykonania tych prac, należy założyć, że wówczas obserwować będziemy znaczne zmętnienie wody na danym odcinku rzeki.

W związku z brakiem, na tym etapie opracowania, szczegółowego projektu gospodarki urobkiem, ze szczególnym uwzględnieniem urobku zanieczyszczonego, a także miejsc i sposobu odkładu powstałego urobku, niniejszą Analizę środowiskową należy traktować jedynie jako opis potencjalnych zagrożeń. Na etapie realizacji przedsięwzięcia konieczne będą zatem szczegółowe badania modelowe, dotyczące np. określenia zasięgu wód o znacznie podwyższonej mętności oraz eksperymentalnego stwierdzenia skali zmętnienia, jaką powoduje proces refulacji. Należy podkreślić, że wpływ prac refulacyjnych na tarliska ryb jest ściśle uzależniony od zastosowanej technologii bagrowania oraz postępowania z urobkiem. Trzeba więc, wszelkimi możliwymi środkami, ograniczyć ujemny skutek takich działań na środowisko.

Wpływ hałasu rozchodzącego się w wodzie na zachowanie się ryb był przedmiotem wielu badań, na ogół prowadzonych w warunkach laboratoryjnych, polegających na obserwowaniu reakcji uwięzionych zwierząt wystawionych na działanie hałasu (o różnym natężeniu i w krótkich okresach czasu) - Engel 2001. Na ich podstawie stwierdzono, że ryby przeważnie unikają hałasu, a część z nich wykazuje oznaki przyzwyczajania się do emitowanych dźwięków. Stwierdzono też negatywny wpływ hałasu spowodowanego ruchem statków na wzrost wydzielania kortyzolu („hormon stresu”) o 80 do 120%, co może mieć istotne konsekwencje dla wzrostu i rozwoju ryb. Długoterminowe oddziaływanie hałasu może również spowodować zmianę tras migracji ichtiofauny; długotrwała praca pogłębiarek na torze żegludowym może tworzyć swoistą barierę dźwiękową, której będą unikać wędrujące ryby. Dodatkowym aspektem, wymagającym przyjęcia odpowiednich zasad realizacyjnych, jest wpływ robót na ryby rezydentne, które - z różnych powodów - nie opuszczają strefy oddziaływania hałasu.

Opisane oddziaływania na ichtiofaunę, związane z pogłębianiem torów wodnych, będą również występowały na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia (choć z mniejszym natężeniem). Ponadto,

wzrost intensywności ruchu statków oznaczać będzie większe prawdopodobieństwo przywleczenia nowych gatunków ryb (wraz z wodami balastowymi).

W zależności od: ilości materii organicznej podnoszonej z dna toru podczas przepływu jednostek, pory roku, właściwości materii organicznej (w tym zapotrzebowania tlenowego) oraz charakterystyki rozchodzenia się tej materii, wpływ realizacji przedsięwzięcia na zespoły ryb może być zarówno niewielki, jak i bardzo istotny. W wariancie minimalnego wpływu, ilość podnoszonej materii organicznej musiałaby być niewielka w stosunku do powierzchni, na którą opadałaby. Istotny byłby również kierunek roznoszenia materii organicznej. W przypadku bardzo istotnego wpływu, unosząca się w sposób ciągły materia organiczna, o dużym zapotrzebowaniu tlenowym, mogłaby stworzyć barierę dla migrujących ryb [Engel 2001].

Ruch jednostek pływających oraz - związany z tym - hałas i falowanie, może ponadto powodować płoszenie ptaków i zmniejszać powierzchnie dostępnych dla nich siedlisk. Dotychczasowy, znikomy ruch jednostek pływających jest możliwy do pogodzenia z celami ochrony ptaków, jednak jego zwielokrotnienie, konieczność poszerzenia i częstego pogłębiania toru wodnego oraz umocnienia brzegów nieprzystosowanych do falowania, może stanowić potencjalne zagrożenie dla obszarów Natura 2000 oraz innych obszarów objętych formami ochrony, w tym również ptaków. Jednym z najistotniejszych zagrożeń dla ptaków jest możliwość incydentalnego przedostawania się do wód zanieczyszczeń w wyniku awarii i wycieku (ładunku lub paliwa). Zależnie od rodzaju substancji i wielkości zanieczyszczenia, może to mieć różne skutki: od niewielkich do katastrofalnych, a zatrucia ptaków mogą zachodzić bezpośrednio lub poprzez łańcuch pokarmowy (np. organizmy bentosowe, ryby). Ruch statków i jachtów będzie niewątpliwie powodował płoszenie i niepokojenie ptaków wodnych. Skala tego oddziaływania jest trudna do oszacowania, m.in. ze względu na brak ocen intensywności ruchu i jego sezonowej zmienności, a także - aktualnych i lokalnych danych na temat liczebności i składu awifauny. Dokładne określenie gatunków ptaków oraz ich siedlisk, które będą podlegały znaczącym wpływom projektowanych inwestycji, wymagać będzie przeprowadzenia bardziej szczegółowych badań.

Stosunki wodne, panujące na obszarze zasilania Kanału Bydgoskiego, podporządkowane są w głównej mierze zapewnieniu przepływu nienaruszalnego oraz potrzebom związanym ze śluzowaniem. Rzeka Noteć jest głównym źródłem wody dla Kanału Bydgoskiego, dostarczanej za pośrednictwem Kanału Górnonoteckiego, z którego odpływ w kierunku dorzecza Brdy wynosi średnio w roku $0,486\text{m}^3/\text{s}$. Źródło wody stanowią także dopływy:

- z oczyszczalni ścieków Osowa Góra – $0,145\text{m}^3/\text{s}$,
- Struga Młyńska – $0,044\text{m}^3/\text{s}$,
- z 10 wylotów kanalizacji deszczowej osiedli: Osowa Góra, Miedzyń i Czyżkówko – $2,04\text{m}^3/\text{s}$ [Babiński, Habel i Szumińska 2008].

W związku z intensywniejszym użytkowaniem MDW E 70, w obrębie Kanału Bydgoskiego wystąpi częstsza eksploatacja śluz, co z kolei spowoduje każdorazowy zrzut wody poprzez komorę śluz. Efektem tego będzie ubytek wody w trendlu (najwyższej pogrodzie Kanału), który zostanie zrekompensowany poprzez wodę dostarczaną z Kanału Górnonoteckiego. Dlatego też, podczas perspektywicznego wzmożonego ruchu jednostek na szlaku wodnym, może wystąpić silne oddziaływanie na środowisko wodne, w szczególności - na deficyt wody w kanale. Jednakże określenie zarówno wielkości, jak i zasięgu tego oddziaływania będzie wymagało szczegółowych obliczeń i odrębnego opracowania.

Analizowane przedsięwzięcia nie będą generalnie stanowić zagrożenia dla obiektów wpisanych do rejestru **zabytków**. Nie można jednak wykluczyć, że charakter prac i inwestycji prowadzonych bezpośrednio w obszarze i na samych obiektach zabytkowych może stanowić ingerencję w zabytek. Dotyczy to m.in. Zespołu Kanału Bydgoskiego oraz Śluzy Miejskiej nr 2 w Bydgoszczy, które są przedmiotem Koncepcji, a przykładowo: elektryfikacja mechanicznych systemów otwierania i zamykania wrót śluzy komorowej będzie taką ingerencją, a ponadto - przygotowanie śluz do całodobowej pracy (oświetlenie obiektów, sygnalizacja świetlna) czy montaż znaków nawigacyjnych, również ingeruje w architekturę zabytku, jego wygląd czy sylwetę. Dlatego też, w takich przypadkach, konieczne będzie sporządzenie oddzielnego raportu oddziaływania na środowisko projektowanych przedsięwzięć, uwzględniającego szczegółowo oddziaływanie na zabytki.

Warto w tym miejscu zaznaczyć oddziaływania pozytywne zamierzonego przedsięwzięcia: realizacja Koncepcji umożliwi społeczeństwu szersze zapoznanie się z dziedzictwem kulturowym regionów, przez które przebiega Międzynarodowa Droga Wodna E 70.

Na całym planowanym polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 znajdują się miasta posiadające historyczne struktury przestrzenne (układy staromiejskie, założenia przemysłowe, koszarowe, osiedlowe i krajobrazowe), chronione przy pomocy systemu stref ochrony konserwatorskiej, ustanowionych w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i studiach uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego. W Koncepcji występują następujące strefy ochrony konserwatorskiej:

- strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej (KA),
- strefa ochrony konserwatorskiej (KB),
- strefa ochrony ekspozycji (KE),
- strefa ochrony krajobrazu kulturowego (KK).

Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej (KA) obejmuje obszary szczególnie cenne w skali regionu, ze względu na nagromadzenie historycznych wartości kulturowych i artystycznych oraz mające zasadnicze znaczenie dla struktury przestrzennej otoczenia. W odniesieniu do całego obszaru strefy, winno się przestrzegać pierwszeństwa wymagań konserwatorskich nad wszelką, prowadzoną współcześnie działalnością inwestycyjną, gospodarczą i usługową. Należy dążyć do tego, aby wszystkie zabytki na terenie tej strefy zostały objęte rejestrem zabytków i były prawnie chronione. Powinien być opracowany plan szczegółowy i przeprowadzona rewaloryzacja pod nadzorem Służby Ochrony Zabytków.

W strefie "KA" w szczególności należy:

- chronić substancję istniejących obiektów historycznych przez wydanie zakazu ich rozbioru, niszczenia oraz remontowania ich bez pisemnej zgody organów służb konserwatorskich,
- ochraniać istniejący układ przestrzenny, tj.: rozplanowanie dróg, ulic i placów wraz z ich nawierzchnią oraz rozmieszczenie i kształt zewnętrzny zabudowy, cieków i zbiorniki wodne, zieleń naturalną i sztuczną, sposób użytkowania gruntów,
- dostosować współczesne funkcje do wartości zabytkowych zespołu i jego poszczególnych obiektów, przez nawiązanie do tradycji historycznej oraz eliminację uciążliwych funkcji (postulaty te dotyczą również parków, alei oraz planowych nasadzeń nad ciekami i wokół zbiorników wodnych, wartościowych historycznie),
- cenne obiekty zniszczone lub uszkodzone poddać rewaloryzacji,
- usunąć lub przeobrazić obiekty dysharmonizujące,
- dążyć do rekonstrukcji ważnych (ze względów historycznych i przestrzennych) obiektów nieistniejących,
- współczesną działalność inwestycyjną i budowlaną należy nakierować na rewaloryzację strefy,
- dostosować nową zabudowę do historycznej kompozycji przestrzennej w zakresie sytuacji, skali, bryły, podziałów architektonicznych, proporcji powierzchni muru i otworów oraz nawiązanie formami współczesnymi do lokalnej tradycji architektonicznej.

Należy wprowadzić bezwzględny wymóg konsultowania i uzyskiwania uzgodnień ze Służbą Ochrony Zabytków wszelkich form własności i podziałów nieruchomości, zmian funkcji oraz przebudowy, rozbudowy i remontów wszelkich obiektów objętych strefą, a także konieczności uzgodnienia wszelkich zamierzeń inwestycyjnych na jej terenie.

W strefie "KA" (ścisłej ochrony konserwatorskiej) ochronie podlegają wszystkie obiekty podziemne i pojedyncze znaleziska oraz odkryte podczas remontów detale architektoniczne. Ponadto, ustala się wymóg uzyskania zezwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków na podjęcie wszelkich prac ziemnych, które uwarunkowane są przeprowadzeniem badań archeologicznych, wyprzedzających lub towarzyszących. W wypadku podejmowania inwestycji budowlanych inwestor winien liczyć się z koniecznością zapewnienia nadzoru archeologicznego nad pracami ziemnymi lub badań ratowniczych. Koszt nadzoru i ratowniczych badań archeologicznych lub architektonicznych pokrywa inwestor.

Strefa ochrony konserwatorskiej (KB) obejmuje obszary, w których zasadniczą wartość kulturową stanowi historyczny układ przestrzenny, w sensie rozplanowania układu komunikacyjnego oraz rozmieszczenia i kształtu zewnętrznego zabudowy, a także jej powiązania z zielenią i krajobrazem naturalnym. Układy takie zachowały się prawie we wszystkich miejscowościach analizowanego obszaru i stanowią jego historyczne dziedzictwo.

W związku z tym należy:

- wprowadzić obowiązek uzgadniania ze Służbami Konserwatorskimi zmian: historycznego układu dróg i ulic pod względem ich przebiegu i szerokości, a także placów i zieleni, zespołów pałacowo-parkowych i folwarcznych,
- przestrzegać zasady, aby nowo wznoszone obiekty swoim usytuowaniem dostosowane były do typu zabudowy charakterystycznego dla danej wsi (szczytowego, kalenicowego, zwartego lub luźnego) lub miasta i wznoszone w odstępach zgodnych z jej tradycją,
- przestrzegać zasady, aby relacje pomiędzy zielenią i krajobrazem naturalnym a zabudową, charakterystyczne dla danej wsi, były zachowane,
- przyjąć zasadę, że usługi przemysłowo-techniczne oraz większe przedsiębiorstwa handlowe zlokalizowane są poza strefą chronioną (np. na terenie dawnych cegielni); wyjątek mogą stanowić jedynie dawne folwarki, w wypadku możliwości zharmonizowania planowanych funkcji z zabytkowymi walorami zespołu,
- dążyć do usunięcia obiektów dysharmonizujących lub przekształcenia ich zgodnie z przyjętymi zasadami,
- dążyć do rewaloryzacji zieleni chronionej na terenie strefy, w tym parków, cmentarzy, alei, zbiorników wodnych i ich otoczenia.

Strefa ochrony ekspozycji (KE) obejmuje ochroną szczególną wartość estetyczną i kulturową, jaką jest zabytkowa sylweta (panorama) miasta lub wsi, w jej utrwalonym od wieków związku z krajobrazem naturalnym. Jej podstawowymi cechami na terenie gminy są: horyzontalny rozwój zabudowy wiejskiej na równinie, zharmonizowany z zielenią naturalną i sadzoną (aleje, cmentarze, parki) i zrównoważony pojedynczymi dominantami pionowymi wież kościelnych oraz kompleksów pałacowo - parkowych i folwarcznych.

W związku z tym w obrębie tej strefy należy:

- przyjąć zasadę, że niedozwolona jest zabudowa wyższa niż przyjęta w danym mieście lub wsi dla budownictwa mieszkalnego (różnica może wynosić najwyżej półtorej kondygnacji),
- przyjąć zasadę, że niedozwolona jest budowa jakichkolwiek obiektów w pobliżu wyznaczonych punktów widokowych, tak aby zasłaniały panoramę miasta lub wsi,
- przyjąć zasadę, że nowo wznoszone budynki powinny mieć strome dachy.

Strefa ochrony krajobrazu kulturowego (KK) obejmuje tereny krajobrazu integralnie związanego z zespołem zabytkowym, znajdujące się w jego otoczeniu lub obszary o ukształtowanym w wyniku działalności ludzkiej charakterystycznym wyglądem.

Działania konserwatorskie w strefie "KK" obejmują:

- restaurację zabytkowych elementów krajobrazu urządzonego, ewentualnie z częściowym ich odtworzeniem,
- ochronę krajobrazu naturalnego związanego przestrzennie z historycznym założeniem,
- ochronę form i sposobu użytkowania terenów takich jak: rozłogi pól, układ dróg, miedz, zadrzewień śródpolnych, alei, szpalerów, grobli, stawów, przebiegu cieków wodnych, z zaleceniem utrzymania wykształconego sposobu parcelacji gruntów i formy użytkowania,
- wskazane jest zlikwidowanie elementów dysharmonizujących, a jednocześnie wymagane jest uzyskanie opinii Służby Ochrony Zabytków odnośnie nowych inwestycji,
- zaleca się, aby nową zabudowę poddać pewnym rygorom odnośnie gabarytów i sposobu kształtowania bryły; dopuszczalne są co najwyżej dwie kondygnacje z dachami o stromych połaciach, krytych dachówką ceramiczną, ewentualnie z użytkowym poddaszem skrytym w dachu, o ile szczegółowe wytyczne nie stanowią inaczej; niewskazane jest stosowanie dachów płaskich, dachów o mijających się połaciach na wysokości kalenicy oraz dachów o asymetrycznym nachyleniu połaci.

Przy realizacji Koncepcji należy zarówno zachować istniejące strefy ochrony konserwatorskiej, jak i – w uzasadnionych przypadkach – ustanowić nowe strefy.

W kolejnych województwach powinny się zatem znaleźć następujące strefy ochrony konserwatorskiej:

w województwie lubuskim są to miejscowości:

- Czechów - strefa KE,
- Drezdenko – strefa KB, KK i KE,
- Gorzów Wlkp. - strefa KA, KB, KK i KE,
- Kostrzyn nad Odrą – strefa KE i KK,
- Santok - strefa KB, KK i KE),
- Stare Bielice - strefa KK i KE,
- Świerkocin - strefa KB i KE,
- Trzebiecz - strefa KB i KE,

w województwie wielkopolskim są to miejscowości:

- Czarńków - strefa KA, KB, KK i KE,
- Drawsko - strefa KB, KK i KE,
- Krzyż - strefa KE,
- Ujście - strefa KA, KB, KK i KE,
- Wieleń - strefa KA, KB, KK i KE,
- Żuławka - strefa KK i KE,

w województwie kujawsko-pomorskim są to miejscowości:

- Bydgoszcz - strefa KA, KB, KK i KE,
- Chełmno - strefa KA, KB, KK i KE,
- Głogówko Królewskie - strefa KK i KE,
- Gorzeń - strefa KK i KE,
- Gromadno - strefa KK i KE,
- Grudziądz - strefa KA, KB, KK i KE,
- Nakło - strefa KB, KK i KE,
- Nowe - strefa KA, KB, KK i KE,
- Świecie - strefa KA, KB, KK i KE,

w województwie pomorskim są to miejscowości:

- Biała Góra - strefa KB, KK i KE,
- Drewnica - strefa KA, KB, KK i KE,
- Gniew - strefa KA, KB, KK i KE,
- Gorzędziej - strefa KB, KK i KE,
- Janówka - strefa KB i KE,
- Jazowa - strefa KB i KE,
- Kąty Rybackie - strefa KB, KK i KE,
- Korzeniewo - strefa KB, KK i KE,
- Krynica Morska - strefa KA, KB, KK i KE,
- Malbork - strefa KA, KB, KK i KE,
- Mątowy Wlk. - strefa KB, KK i KE,
- Michałowo - strefa KB i KE,
- Mikoszewo - strefa KE,
- Pogorzała Wieś - strefa KB i KE,
- Przegalina - strefa KK i KE,
- Rybina - strefa KB, KK i KE,
- Sobieszewo - strefa KA, KB, KK i KE,
- Sztutowo - strefa KA, KB, KK i KE,
- Tczew - strefa KA, KB, KK i KE,
- Widlice - strefa KK i KE,

- Wierciny - strefa KB i KE,
- Żuławki - strefa KA, KB, KK i KE,

w województwie warmińsko-mazurskim są to miejscowości:

- Elbląg - strefa KA, KB, KK i KE,
- Frombork - strefa KA, KB, KK i KE,
- Kadyny - strefa KA, KB, KK i KE,
- Nowa Pasłęka - strefa KK i KE,
- Tolkmicko - strefa KB, KK i KE.

Analiza środowiskowa wykazała, że program inwestycyjny Koncepcji składa się szeregu zadań o różnym ciężarze gatunkowym. Nawet w ramach jednej grupy zadaniowej, poszczególne przedsięwzięcia znacznie różnią się programem inwestycyjnym, a - co za tym idzie - zakresem robót budowlanych.

Dla potrzeb Analizy środowiskowej, poszczególne zadania zaplanowane w Koncepcji zaliczono do różnych **grup inwestycyjnych (A, B, C, D, E)**, jakie wydzielono w zależności od:

1. rodzaju inwestycji,
2. kwalifikacji przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania na środowisko i konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko [Dz. U. 2004r. nr 257 poz. 2573 z p.zm.],
3. wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 i obszary podlegające ochronie [Dz. U. 2008 r. nr 25 poz. 150, Dz. U. 2004 r. nr 92 poz. 880 z p.zm.].

Poszczególne zadania - zawarte w Koncepcji - uszeregowano według następujących grup inwestycyjnych:

grupa A;

budowa oraz rozbudowa: portów handlowych i przeładowni, turystycznych portów bazowych, dużych przystani turystycznych, przystani i portów żeglugi pasażerskiej, mostów zwodzonych oraz pogłębianie szlaków wodnych.

Pod względem środowiskowym są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne – zgodnie z §3 ust. 1 pkt. 45, 58-60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2004 nr 257 poz. 2573 z p.zm.). Przedsięwzięcia te są zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

grupa B;

budowa oraz rozbudowa portów handlowych i przeładowni, turystycznych portów bazowych, dużych przystani turystycznych, przystani i portów żeglugi pasażerskiej, mostów zwodzonych oraz pogłębianie szlaków wodnych.

Są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne. Przedsięwzięcia te nie są zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

grupa C;

budowa oraz rozbudowa dużych przystani turystycznych.

Pod względem środowiskowym są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne – zgodnie z §3 ust. 1 pkt. 58 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco

oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2004 nr 257 poz. 2573 z p.zm.), a także - przedsięwzięcia zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

grupa D;

budowa oraz rozbudowa kąpielisk, przystani kajakowych oraz miejsc postoju jachtów motorowych i łodzi.

Pod względem środowiskowym są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne. Nie są one zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

grupa E;

budowa punktów widokowych, modernizacja wyposażenia śluz, oznakowania szlaków wodnych i podobne.

Są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne.

Jak wynika z dokonanego podziału, niektóre zadania, np.: budowa oraz rozbudowa portów handlowych i przeładowni, turystycznych portów bazowych, dużych przystani turystycznych, przystani i portów żeglugi pasażerskiej oraz mostów zwodzonych, a ponadto - pogłębianie szlaków wodnych, mają ten sam charakter i zakres robót, a mimo to - ze względu na lokalizację (bo np. są to: a) obiekty położone na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody lub b) obiekty zlokalizowane poza nimi) zostały przyporządkowane do różnych grup inwestycyjnych (A lub B).

W grupie C znalazły się zadania, o mniejszym ciężarze gatunkowym, takie jak: projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi lub modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego, ale zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Grupa D obejmuje zadania dotyczące budowy oraz rozbudowy kąpielisk, przystani kajakowych oraz miejsc postoju jachtów motorowych i łodzi, nie znajdujące się na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

W grupie E umieszczono zadania typu: budowa punktów widokowych, modernizacja wyposażenia śluz, oznakowanie szlaków wodnych i podobne, o potencjalnie najmniejszym oddziaływaniu na środowisko, zlokalizowane zarówno na obszarach Natura 2000 lub obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, jak również - poza tymi obszarami.

Poszczególne przedsięwzięcia, zaplanowane w ramach koncepcji i zakwalifikowane w Analizie Środowiskowej do odpowiedniej grupy inwestycyjnej (A, B, C, D, E), będą wymagały postępowania administracyjnych w zakresie pozwolenia na budowę, co można zestawić następująco:

- **w grupie A** - konieczne będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z zaleceniem przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko w pełnym zakresie, a dotyczy to:
 - 10 zadań - w województwie lubuskim,
 - 2 zadania - w województwie wielkopolskim,
 - 11 zadań - w województwie kujawsko-pomorskim,
 - 13 zadań - w województwie pomorskim,
 - 10 zadań - w województwie warmińsko – mazurskim,

- **w grupie B** - konieczne będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a ewentualna potrzeba sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko określona zostanie właściwym postanowieniem. Dotyczy to:
 - 10 zadań - w województwie lubuskim,
 - 11 zadań - w województwie wielkopolskim,
 - 20 zadań - w województwie kujawsko-pomorskim,
 - 15 zadań - w województwie pomorskim,
 - 13 zadań - w województwie warmińsko – mazurskim,
- **w grupie C** - wskazane będzie przeprowadzenie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 dla przedsięwzięć ujętych w koncepcji, a dotyczy to:
 - 9 zadań - w województwie lubuskim,
 - 15 zadań - w województwie wielkopolskim,
 - 22 zadania - w województwie kujawsko-pomorskim,
 - 15 zadań - w województwie pomorskim,
- **w grupie D i E** - zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami brak jest podstaw prawnych do postawienia wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć zaliczonych do grupy D i E, a dotyczy to:
 - 4 zadania- w województwie lubuskim,
 - 7 zadań - w województwie wielkopolskim,
 - 17 zadań - w województwie kujawsko-pomorskim,
 - 17 zadań - w województwie pomorskim.
 - 3 zadania - w województwie warmińsko – mazurskim,

Szczegółowe zestawienie przedsięwzięć planowanych w ramach koncepcji w poszczególnych województwach i zakwalifikowanych w Analizie środowiskowej do odpowiedniej grupy inwestycyjnej (A, B, C, D, E) zestawiono w tab. 1.

Tab. 1. Zestawienie ilościowe grup inwestycyjnych według województw

WOJEWÓDZTWO	Ilość zadań zakwalifikowanych do poszczególnych grup inwestycyjnych				RAZEM
	A	B	C	D i E	
LUBUSKIE	10	10	9	4	33
WIELKOPOLSKIE	2	11	15	7	35
KUJAWSKO-POMORSKIE	11	20	22	17	70
POMORSKIE	13	15	15	17	60
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	10	13	-	3	26
RAZEM	46	69	61	48	224

Analiza środowiskowa opracowana dla przedmiotowej koncepcji wykazała, że intensywność oddziaływania na środowisko poszczególnych planowanych przedsięwzięć, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji, jest bardzo zróżnicowana.

Oddziaływania na środowisko poszczególnych grup inwestycyjnych można scharakteryzować następująco:

- **zadania zaliczone do grupy A;**

na etapie budowy – następować będzie przekształcenie powierzchni ziemi, przy dużym zakresie robót ziemnych i budowlanych, wykonywanych z zastosowaniem ciężkiego sprzętu z napędem mechanicznym, z pogłębieniem podejściowego toru wodnego. Pracom tym towarzyszyć będzie: znaczny wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłów do powietrza, zniszczenie (co najmniej w zasięgu placu budowy) istniejącej roślinności oraz drobnej fauny, ponadnormatywna emisja hałasu i wibracji, możliwe zmiany stosunków gruntowo-wodnych, a w sytuacjach awaryjnych - możliwość zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi wód powierzchniowych, podziemnych i gruntów.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały charakter negatywny, krótko i średnioterminowy, bezpośredni. Ponadto mogą wystąpić negatywne,

długoterminowe zmiany biocenotyczne i warunków siedliskowych. Możliwe jest także znaczące, negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000 oraz na obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, na etapie eksploatacji – rozbudowa sieci portów spowoduje wzrost ilości jednostek pływających, również z napędem silnikami spalinowymi, a co za tym idzie - wzrost zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, wzrost hałasu, wzrost ruchliwości na szlakach wodnych, potencjalne zanieczyszczenie wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie eksploatacji, będą miały charakter negatywny, długoterminowy lub chwilowy, bezpośredni. Możliwe są także negatywne oddziaływania na obszar Natura 2000 oraz na obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Pozytywnym efektem realizacji przedsięwzięcia będzie częściowe zastąpienie transportu samochodowego środkami transportu wodnego, a w efekcie - skrócenie niektórych odcinków komunikacji lądowej, zmniejszenie zużycia paliwa oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza, oraz rozwój „białej floty”. W tym zakresie będą to pozytywne oddziaływania długoterminowe, pośrednie,

- **zadania zaliczone do grupy B;**

na etapie budowy - następować będzie przekształcenie powierzchni ziemi z zastosowaniem ciężkiego sprzętu z napędem mechanicznym, z możliwością pogłębiania toru podejściowego; pracom tym towarzyszyć będzie znaczny wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłów do powietrza, zniszczenie w zasięgu placu budowy istniejącej roślinności oraz drobnej fauny oraz ponadnormatywny hałas i wibracje. Nie wykluczone też będą lokalne zmiany stosunków gruntowo-wodnych, a w sytuacjach awaryjnych - możliwość zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi wód powierzchniowych, podziemnych i gruntów.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały charakter negatywny. Będą to oddziaływania krótko i średnioterminowe, bezpośrednie. Mogą też wystąpić negatywne, długoterminowe zmiany biocenotyczne i warunków siedliskowych,

na etapie eksploatacji – rozbudowa sieci portów spowoduje wzrost ilości jednostek pływających, również z napędem silnikami spalinowymi, a co za tym idzie - wzrost zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, hałasu i ruchliwości na szlakach wodnych, potencjalne zanieczyszczenie wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi, ale - pozytywne oddziaływanie to rozwój „białej floty”. Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie eksploatacji, będą miały charakter negatywny. Będą to oddziaływania długoterminowe, chwilowe, bezpośrednie, ale również – pozytywne, długoterminowe, pośrednie,

- **zadania zaliczone do grupy C;**

na etapie budowy – wystąpią mniejsze negatywne oddziaływania na środowisko, o intensywności zależnej od wielkości i programu zaplecza, spowodowane pracą sprzętu mechanicznego, głównie w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały charakter negatywny. Będą to oddziaływania krótkoterminowe, bezpośrednie. Możliwe są także negatywne oddziaływania na obszar Natura 2000 oraz na obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

na etapie eksploatacji – rozbudowa sieci przystani w mniejszym stopniu przyczyni się do wzrostu ilości jednostek pływających, a więc ilości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, hałasu, ruchliwości na szlakach wodnych i potencjalnego zanieczyszczenia wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie eksploatacji, będą miały generalnie charakter negatywny. Będą to oddziaływania długoterminowe, chwilowe, bezpośrednie. Możliwe będą także negatywne oddziaływania na obszar Natura 2000 oraz na obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

- **zadania zaliczone do grupy D;**
na etapie budowy – przewiduje się niewielkie negatywne oddziaływania, w tym wzrost zanieczyszczenia powietrza i hałasu.
Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały głównie charakter negatywny. Będą to oddziaływania krótkoterminowe, bezpośrednie,
na etapie eksploatacji – nastąpi niewielki wpływ na wzrost ilości i wielkości jednostek wpływających na szlaku żegludowym.
Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały generalnie charakter negatywny, a będą to oddziaływania krótkoterminowe, bezpośrednie,
- **zadania zaliczone do grupy E;**
na etapie budowy i eksploatacji – stwierdza się brak negatywnego oddziaływania na środowisko obiektów zaliczonych do tej grupy. Ich realizacja przyczyni się do usprawnienia żeglugi, a także - podniesienia świadomości ekologicznej społeczeństwa. Będą to zatem pozytywne oddziaływania długoterminowe.

Zbiorcze zestawienie wyników Analizy środowiskowej zamieszczono w tab. 2, gdzie uwzględniono potencjalne oddziaływanie na środowisko poszczególnych przedsięwzięć zawartych w koncepcji, na różne elementy środowiska, w tym: H – hałas, RB – różnorodność biologiczną, L – ludzi, Z – zwierzęta, R – rośliny, W – wodę, P – powietrze, PZ – powierzchnię ziemi, K – krajobraz, KL – klimat, ZN – zasoby naturalne i Z – zabytki, w zależności od: rodzaju przedsięwzięcia (zadania) zawartego w koncepcji, lokalizacji inwestycji (kilometraż rzeki), kwalifikacji przedsięwzięcia do grupy inwestycyjnej (A, B, C, D, E), form ochrony przyrody występujących w obszarze inwestycji oraz etapu realizacji przedsięwzięcia (budowa, eksploatacja).

Tab. 2. Zbiorcze zestawienie wyników Analizy środowiskowej przedsięwzięć zawartych w „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)”

Lp	Obiekt			Grupa inwestycyjna ² przedsięwzięcia	Forma ochrony przyrody	Potencjalne znaczące oddziaływanie negatywne na poszczególne elementy środowiska ³ podczas	
	Lp. wg fizjografii ¹	Nazwa obiektu	kilometraż (rzeka)			budowy	eksploatacji
1	2	3	4	5	6	7	8
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE							
1	1LB	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)	A	Bezpośrednie sąsiedztwo (drugi brzeg Warty) Parku Narodowego „Ujście Warty”, stanowiącego jednocześnie obszar Natura 2000 nr PLB 080001 – obszar specjalnej ochrony ptaków.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
2	2LB	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)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
3	3LB	KOSTRZYN – projektowany turystyczny port bazowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę umocnień brzegu, - budowę slipu, - budowę miejsc postojowych dla jednostek do 15 m, - rozbudowę zaplecza kubaturowego, - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego, - budowę obiektów małej architektury, - roboty czerpalne.	2,450 (Warta)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
4	4LB	KOSTRZYN – projektowana duża przystań turystyczna (wariantowo). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie:	2,450 (Warta)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		- budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości do 15m, systemem pomostów pływających, - budowę umocnień brzegu, - budowę zaplecza socjalnego, - roboty czerpalne.					
5	5LB	KOSTRZYN – przeładownia z zapleczem magazynowo-przemysłowym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - remont i przebudowę nabrzeża, - remont i modernizację placów składowych, - zabudowę kubaturową o funkcji magazynowo – produkcyjnej.	3,85 (Warta)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
6	6LB	KOSTRZYN – projektowane stanowisko postojowe dla niewielkich jednostek turystycznych. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek turystycznych kajaków, - budowę obiektów małej architektury.	3,65 (Warta)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
7	7LB	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.	2,85 (Warta)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
8	8LB	KOSTRZYN – istniejące (nieużytkowane) stanowiska przeładunkowe papierni Arctic Paper do rozbudowy i modernizacji.	1,35 (Warta)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
9	9LB	KŁOPOTOWO – 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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
10	10LB	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
11	11LB	ŚWIERKOCIN – projektowana przystań żeglugi pasażerskiej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę pomostów pływających dla małych jednostek, - budowę drogi dojazdowej i parkingu,	22,050 (Warta)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		- budowę zaplecza socjalnego, - budowę wyposażenia instalacyjnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury.					
12	12LB	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)	D	Teren położony jest poza obszarami chronionymi.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
13	13LB	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
14	14LB	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.	54,700 (Warta)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
15	15LB	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB
16	16LB	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
17	17LB	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-	57,340 (Warta)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		remontowego, - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury, - roboty czerpalne.					
18	18LB	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W
19	19LB	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)	C	Bezpośrednie sąsiedztwo OSOP i SOOS Natura 2000 - Ujście Noteci, oraz OChK „Dolina Warty i Dolnej Noteci”.	H, P, W	H, P, W
20	20LB	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)	C	Bezpośrednie sąsiedztwo OSOP i SOOS Natura 2000 - Ujście Noteci, oraz OChK „Dolina Warty i Dolnej Noteci”.	H, P, W,	H, P, W
21	21LB	SANTOK - istniejąca przystań żeglugi pasażerskiej do modernizacji i budowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nabrzeża pasażerskiego wraz z kompletnym wyposażeniem.	68,200 (Warta)	A	Teren położony jest na obszarze SOOS i OSOP Natura 2000 „Ujście Warty”, OChK „Dolina Warty i Dolnej Noteci” oraz w sąsiedztwie rezerwatu Santockie Pole.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
22	22LB	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
23	23LB	LIPKI MAŁE - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę pomostu cumowniczego dla małych jednostek	214,000 (Noteć)	C	Teren położony na obszarze SOOS Natura 2000 – Dolina Noteci oraz OChK Dolina Warty i Dolnej Noteci”.	H, P, W	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL

		turystycznych i kajaków, - budowę obiektów małej architektury.					
24	24LB	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 (Nateć)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
25	25LB	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 (Nateć)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
26	26LB	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 (Nateć)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
27	27LB	DREZDENKO – projektowany bulwar – promenada. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża przeładunkowego, - budowę zaplecza magazynowo – produkcyjnego, - budowę układu komunikacyjnego.	187,60 (Nateć)	B	Teren położony poza obszarami chronionymi.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
28	28LB	DREZDENKO - projektowane nabrzeże pasażerskie wraz z zapleczem i zagospodarowaniem parku nadrzecznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę zaplecza pasażerskiego wraz z zapleczem, - budowę drogi dojazdowej z parkingiem dla samochodów osobowych.	188,150 (Nateć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
29	29LB	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.	187,60 (Nateć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
30	30LB	DREZDENKO - budowa nabrzeża przeładunkowego wraz z zapleczem magazynowo – składowym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeża przeładunkowego, - budowę zaplecza magazynowo – produkcyjnego,	186,50 (Nateć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		- modernizację systemu komunikacyjnego.					
31	31LB	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.	184,600 (Noteć)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
32	32LB	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)	D	Teren położony poza obszarami prawem chronionymi.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
33	33LB	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.	182,60 (Noteć)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE							
34	1WP	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)	D	Teren położony poza obszarami prawem chronionymi.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
35	2WP	KRZYŻ WLKP.- istniejący śródlądowy port handlowy i przeładownia do modernizacji i budowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację i przebudowę istniejącego nabrzeża, - roboty czepalne, - modernizację placów składowych, - utworzenie terenów pod bazę magazynowo-produkcyjną.	176,200 (Noteć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
36	3WP	KRZYŻ WLKP.-ŚLUZA NR 22 - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czepalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie
37	4WP	DRAWSKO - projektowana duża przystań turystyczna.	174,050	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P,	H, P, W

		Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek sportowo-turystycznych o dł. 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.	(Noteć)			PZ, K, KL	
38	5WP	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)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie
39	6WP	WIELEN – 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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
40	7WP	WIELEN-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.	161,500 (Noteć)	A	Teren położony jest na obszarze SOOS Natura 2000 – Dolina Noteci oraz na obszarze OSOP Natura 2000 – Nadnoteckie Łęgi.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W
41	8WP	WIELEN-ŚLUZA NR 20 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic,	161,50 (Noteć)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W

		- budowę dałb 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	9WP	WRZESZCZYNA-ŚLUZA NR 19 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
43	10WP	ROSKO-ŚLUZA NR 18 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
44	11WP	MIKOŁAJEWO-ŚLUZA NR 17 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
45	12WP	CISZKOWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne,	141,24 (Noteć)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W

		- budowę kierownic, - budowę dałb 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.					
46	13WP	PIANÓWKA-SŁUZA NR 16 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czepalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
47	14WP	CZARNKÓW – projektowana przeładownia przyzakładowa. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czepalne, - budowę ciężkiego nabrzeża przeładunkowego, - budowę placów składowych, - tworzenie terenów pod bazę magazynowo – produkcyjną.	131,980 (Noteć)	B	Teren położony jest poza obszarami chronionymi.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
48	15WP	CZARNKÓW - projektowana plaża przy istniejącym kompleksie sportowo – rekreacyjnym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę kąpieliska w sztucznie wybudowanym basenie, - urządzenie plaży.	131,980 (Noteć)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
49	16WP	CZARNKÓW - istniejąca stocznia rzeczna do utrzymania i rozbudowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie przywrócenie stoczni do jej poprzedniej funkcji.	132,10 (Noteć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
50	17WP	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 czepalne.	131,980 (Noteć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
51	18WP	CZARNKÓW - projektowane nabrzeże pasażerskie wraz z zapleczem. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie:	131,980 (Noteć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		- budowę nabrzeża pasażerskiego wraz z bulwarem, - budowę parkingów dla samochodów osobowych i autobusów, - budowę obiektów małej architektury.					
52	19WP	CZARNKÓW - projektowany basen dla małych jednostek turystycznych. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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.	131,90 (Noteć)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
53	20WP	LIPICA-SŁUZA NR 15 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	Teren położony jest na obszarze SOOS Natura 2000 – Dolina Noteci oraz na obszarze OSOP Natura 2000 – Nadnoteckie Łęgi.	H, P, W, ZB	H, P, W
54	21WP	ROMANOWO-SŁUZA NR 14 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
55	22WP	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,	119,78 (Noteć)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		- roboty czerpalne.					
56	23WP	WALKOWICE-ŚLUZA NR 14 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
57	24WP	NOWE-ŚLUZA NR 12 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
58	25WP	UJŚCIE - istniejąca przeładownia huty szkła Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie odtworzenie przeładowni zakładowej.	105,800 (Noteć)	B	Teren położony jest poza obszarami prawem chronionymi.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
59	26WP	UJŚCIE – obszar lokalizacji przemysłu przyportowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przeładowni z nabrzeżem typu ciężkiego lub dałbowego, poszerzenie koryta rzeki, roboty czerpalne.	106,40 (Noteć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
60	27WP	UJŚCIE – istniejący śródlądowy port handlowy w Ujściu do modernizacji i rozbudowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację i przebudowę istniejącego nabrzeża, - modernizację placów składowych.	106,25 (Noteć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
61	28WP	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,	105,800 (Noteć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		- dobudowę nabrzeża dalbowego dla statków pasażerskich i barek, - budowę plaży na zakończeniu starorzecza, - roboty czerpalne.					
62	29WP	UJŚCIE – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nabrzeża dla małych jednostek turystycznych.	105,70 (Noteć)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
63	30WP	UJŚCIE – projektowana budowa nabrzeża dla statku pasażerskiego	106,050 (Noteć)	C	Teren położony jest w obszarze chronionego krajobrazu	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
64	31WP	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)	C	Teren położony na obszarze SOOS Natura 2000 – Dolina Noteci, oraz na obszarze OSOP Natura 2000 – Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
65	32WP	BRZOSTOWICE - - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystani dla kajaków i małych jednostek turystycznych oraz urządzenie pola namiotowego.	82,950 (Noteć)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
66	33WP	BIĄŁOŚLIWIE - projektowana duża przystań turystyczna. 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.	76,090 (Noteć)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
67	34WP	KROSTKOWO-ŚLUZA 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
68	35WP	MOST W ŻUŁAWCE/k. Osieka - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi.	62,100 (Noteć)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie

		Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystani dla kajaków i małych jednostek turystycznych oraz urządzenie pola namiotowego.					
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE							
69	1KP	GROMADNO- ŚLUZA NR 10- projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	Teren położony jest na obszarze SOOS Natura 2000 – Dolina Noteci, oraz na obszarze OSOP Natura 2000 – Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego.	H, P, W, ZB	H, P, W
70	2KP	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 dałb 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
71	3KP	NAKŁO n. NOTECIĄ - 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)	B	Teren położony poza obszarami prawem chronionymi.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
72	4KP	NAKŁO n. NOTECIĄ - 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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W
73	5KP	NAKŁO n. NOTECIĄ - projektowana duża przystań turystyczna z zapleczem rekreacyjnym.	39,900 (Noteć)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		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.					
74	6KP	NAKŁO WSCHODNIE-SŁUZA NR 8 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	Teren położony jest na obszarze SOOS Natura 2000 – Dolina Noteci, oraz na obszarze OSOP Natura 2000 – Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego.	H, P, W, ZB	H, P, W
75	7KP	JÓZEFINKI-SŁUZA NR 7 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	j.w.	H, P, W, ZB	H, P, W
76	8KP	GORZEŃ - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
77	9KP	BYDGOSZCZ-OSOWA GÓRA-SŁUZA NR 6 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową	20,970 (Kanał)	D	Teren położony poza obszarami prawem	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie

		zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb 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.	Bydgoski)		chronionymi.		
78	10KP	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 dałb 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)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie
79	11KP	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
80	12KP	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 dałb 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)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie
81	13KP	BYDGOSZCZ - OKOLE-ŚLUZA NR 3 - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego.	14,800 (Kanał Bydgoski)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie

		Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowę kierownic, - budowę dałb postojowych dla dużych jednostek, - odtworzenie i budowę umocnień brzegu, - budowę oznakowania nawigacyjnego, - w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.					
82	14KP	BYDGOSZCZ- projektowana duża przystań turystyczna. 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.	12,840 (Brda)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
83	15KP	BYDGOSZCZ-ŚLUZA NR 2 (miejska) - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czerpalne, - budowa kierownic, - budowa dałb 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)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie
84	16KP	BYDGOSZCZ – istniejąca przystań kajakowa KS „Zawisza” do modernizacji i rozbudowy.	11,950 (Brda)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, ZB niewielkie
85	17KP	BYDGOSZCZ – projektowany przystanek tramwaju wodnego „Astoria”	11,80 (Brda)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, ZB niewielkie
86	18KP	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB
87	19KP	BYDGOSZCZ - projektowana plaża w pobliżu hali sportowej „Łuczniczka”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę pływającego basenu - plaży.	9,320 (Brda)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
88	20KP	BYDGOSZCZ - projektowany przystanek tramwaju wodnego „Łuczniczka”.	9,750 (Brda)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie

89	21KP	BYDGOSZCZ - projektowany przystanek tramwaju wodnego „Młyny”.	9,48 (Brda)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
90	22KP	BYDGOSZCZ - projektowany przystanek tramwaju wodnego „Parkowy”.	8,80 (Brda)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
91	23KP	BYDGOSZCZ - projektowany przystanek tramwaju wodnego „Most”.	7,65 (Brda)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
92	24KP	BYDGOSZCZ - projektowana duża przystań turystyczna „Kartodrom”	7,10 (Brda)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
93	25KP	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
94	26KP	BYDGOSZCZ – rozbudowa i modernizacja istniejącego portu handlowego wraz z poprawą dostępu drogowego i kolejowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę zaplecza magazynowego, - modernizację drogi dojazdowej, - budowę parkingu dla samochodów ciężarowych, - przedłużenie nabrzeża przeładunkowego, - roboty czerpalne.	5,20 (Brda)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
95	27KP	BYDGOSZCZ – budowa wyciągu nart wodnych w rejonie toru kajakowego	2,30 (Brda)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
96	28KP	BYDGOSZCZ - CZERSKO POLSKIE - ŚLUZA NR1 – projektowana budowa zaplecza obsługi ruchu turystycznego wraz z budową dużej przystani turystycznej „Brdujście”. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowa małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.	1,20 (Brda)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
97	29KP	BYDGOSZCZ – budowa dużej przystani turystycznej „Brdujście”. 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	0,800 (Brda)	B	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie

98	30KP	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
99	31KP	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
100	32KP	BYDGOSZCZ - 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.	768,00 – 769,00 (Wisła)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
101	33KP	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,	774,90 (Wisła)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie

		- budowę zaplecza kubaturowego sanitarno-socjalnego, - budowę i montaż obiektów małej architektury.					
102	34KP	OSTROMECKO - 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 i montaż obiektów małej architektury	776,00 (Wisła)	C	Teren położony w OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły, obszar SOOS Natura 2000 – Solecka Dolina Wisły oraz w sąsiedztwie Zespołu Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego.	H, P, W	H, P, W
103	35KP	STRZELCE DOLNE - 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 i montaż obiektów małej architektury	782,00 (Wisła)	C	Teren położony w OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły, obszar SOOS Natura 2000 – Solecka Dolina Wisły oraz w sąsiedztwie Zespołu Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego.	H, P, W	H, P, W
104	36KP	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)	C	Teren położony w OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły, obszar SOOS Natura 2000 – Solecka Dolina Wisły oraz w sąsiedztwie Zespołu Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego.	H, P, W	H, P, W
105	37KP	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
106	38KP	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
107	39KP	CHEŁMNO - projektowana przystań żeglugi pasażerskiej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę stanowiska dla statków turystycznych, w tym dla jednego o długości 80m,	807,500 (Wisła)	A	Teren położony na obszarze OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły, obszar SOOS Natura 2000 – Solecka	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		- budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych o długości do 15m, - budowę ślipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingów dla autobusów i samochodów osobowych, - budowę i montaż urządzeń małej architektury.			Dolina Wisły oraz Zamek Świecie, a także w sąsiedztwie Zespołu Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego.		
108	40KP	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)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
109	41KP	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)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB
110	42KP	ŚWIECIE – projektowana plaża u ujścia Wdy	813,15 (Wisła)	D	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB
111	43KP	ŚWIECIE – projektowana duża przystań turystyczna na Wdzie. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych o długości do 15m, - budowę ślipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingów dla autobusów i samochodów osobowych, - budowę i montaż urządzeń małej architektury	813,15 (Wisła)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB
112	44KP	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 ślipu–pochylni, - budowę zaplecza sanitarno–socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	821,90 (Wisła)	C	Teren położony na obszarze OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły, a także w sąsiedztwie rezerwatu Grabowiec oraz Zespołu Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego.	H, P, W	H, P, W
113	45KP	DRAGACZ - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m),	836,20 (Wisła)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W

		- systemem pomostów pływających, - budowę slipu-pochylni, - budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury					
114	46KP	GRUDZIĄDZ - projektowana duża przystań turystyczna wraz z zapleczem rekreacyjnym na bazie istniejącego basenu portowego.	834,70 (Wisła)	A	Teren położony na obszarze OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB
115	47KP	GRUDZIĄDZ - projektowane stanowisko dla statków pasażerskich wraz z reprezentacyjnym bulwarem na Błoniach. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - przebudowę istniejącego nabrzeża 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.	834,90- 835,70 (Wisła)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB
116	48KP	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)	C	Teren położony na obszarze obszar OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły oraz OSOP Natura 2000 – Dolna Wisła.	H, P, W	H, P, W
117	49KP	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)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
118	50KP	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	723,50 (Wisła)	B	Teren położony częściowo w obszarze Natura 2000 PLH280001 „Dolina Drwęcy”, PLB040003 „Dolina Dolnej Wisły” oraz PLH040012 „Nieszawska Dolina Wisły”	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		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.					
119	51KP	TORUŃ – ujęcie 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 ujęcie Drwęcy)	A	Teren położony częściowo w obszarze Natura 2000 PLH280001 „Dolina Drwęcy”, PLB040003 „Dolina Dolnej Wisły” oraz PLH040012 „Nieszawska Dolina Wisły” i rezerwatu przyrody „Rzeka Drwęca”	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W niewielkie
120	52KP	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)	C	Teren położony częściowo w obszarze Natura 2000 PLB040003 „Dolina Dolnej Wisły”	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB Niewielkie
121	53KP	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	732,90 (Wisła)	A	Teren położony w obszarze Natura 2000 PLB040003 „Dolina Dolnej Wisły” oraz na terenie rezerwatu przyrody „Kępa Bazarowa”	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB niewielkie

		- budowę parkingu - budowę elementów małej architektury.					
122	54KP	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)	A	Teren położony w obszarze Natura 2000 PLB040003 „Dolina Dolnej Wisły” oraz na terenie rezerwatu przyrody „Kępa Bazarowa”	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W Niewielkie
123	55KP	TORUŃ - budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) na Małej Wisłce 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)	A	Teren położony w obszarze Natura 2000 PLB040003 „Dolina Dolnej Wisły”	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W Niewielkie
124	56KP	TORUŃ - budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) u ujścia 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.	735,80 (Wisła)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W Niewielkie
125	57KP	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 dób stalowych - przebudowę umocnienia skarpy brzegowej - budowę nawierzchni ciągów pieszych i pieszo jezdnych - budowę oświetlenia zewnętrznego i odwodnienia terenu	733,95 (Wisła)	C	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB niewielkie
126	58KP	TORUŃ - kompleksowa rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego wraz z utworzeniem stanowisk postojowych dla jednostek turystycznych różnego typu, wraz z możliwością lokalizacji	733,80 – 735,20 (Wisła)	C	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB niewielkie

		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					
127	59KP	TORUŃ - Budowa stanowiska postojowego dla statku pasażerskiego typu hotelowego (do 115 m dł. i 12 m szer.). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę dalbowego 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)	C	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W niewielkie
128	60KP	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)	C	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W niewielkie
129	61KP	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
130	62KP	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	736,25 (Wisła)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W niewielkie

		- budowę zaplecza sanitarno socjalnego oraz techniczno – remontowego - budowę nowego wyposażenia instalacyjnego - budowę i montaż obiektów małej architektury - roboty czerpalne.					
131	63KP	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)	C	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W niewielkie
132	64KP	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)	B	Teren przyległy do obszaru Natura 2000 PLB040003 „Dolina Dolnej Wisły” oraz do obszaru PLH040011 „Dybowska Dolina Wisły”	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W niewielkie
133	65KP	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)	D	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W niewielkie
134	66KP	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W niewielkie
134	67KP	SOLEC KUJAWSKI - budowa infrastruktury technicznej	761,60	B	Teren przyległy do obszaru	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		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.	(Wisła)		Natura 2000 PLB040003 „Dolina Dolnej Wisły”	PZ, K, KL	
136	68KP	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
137	69KP	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W niewielkie
138	70KP	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W niewielkie
WOJ. POMORSKIE							
139	1PO	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)	C	Teren położony na obszarze obszar OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły oraz OSOP Natura 2000 – Dolna Wisła oraz w sąsiedztwie rezerwatów Wiosło Wielkie i Wiosło Małe.	H, P, W	H, P, W
140	2PO	WIDLICE - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie:	862,900 (Wisła)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W

		- 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.					
141	3PO	OPALENIE – likwidacja pozostałości rozebranego w 1924r. mostu kolejowego.	863,750 (Wisła)	E	Teren położony na obszarze obszar OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły oraz OSOP Natura 2000 – Dolna Wisła.	niewielkie	niewielkie
142	4PO	KORZENIEWO - projektowana duża przystań turystyczna, stanowisko dla statku pasażerskiego Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację i utrzymanie przeprawy promowej, - budowę przystani żeglarskiej w basenie portowym, - rekonstrukcję historycznego wodowskazu mechanicznego, - zniesienie statusu terenu zamkniętego.	867,90 (Wisła)	A	Teren położony na obszarze obszar OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły oraz OSOP Natura 2000 – Dolna Wisła oraz w sąsiedztwie OChK Doliny Kwidzyńskiej.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W
143	5PO	KORZENIEWO - projektowana przeładownia publiczna. Przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizację istniejącego nabrzeża przeładunkowego, - budowę zaplecza placów składowych, - budowę niezbędnej infrastruktury mediów, - poprawę dostępności drogowej.	867,60 (Wisła)	B	j.w	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W
144	6PO	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 ślipu-pochylni, - budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	863,75 (Wisła)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
145	7PO	OPALENIE – projektowana lokalizacja przeładowni zakładowej planowanej elektrowni węglowej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę nabrzeży przeładunkowych, - budowę układu drogowego, - budowę systemu przenośników, jako elementu składowego nawęglania elektrowni.	874,80 (Wisła)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
146	8PO	GNIEW - projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę przystani żeglarskiej w starorzeczcu rz. Wierzycy, - modernizację nabrzeża porośniętego w kierunku	876,90 (Wisła)	A	Teren położony na obszarze obszar OSOP Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły oraz OSOP Natura 2000 – Dolna	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		okazjonalnego przeładunku towarów, - utrzymanie i modernizację promu dolnolinowego.			Wisła oraz w sąsiedztwie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.		
147	9PO	JANOWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi przy przeprawie promowej. Jak dla obiektu 1P , a ponadto modernizacja i utrzymanie promu dolnolinowego.	876,90 (Wisła)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
148	10PO	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)	C	Teren położony jest na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 nr PLB 040003 – Dolina Dolnej Wisły	H, P, W, ZB	H, P, W, ZB
149	11PO	BIAŁA GÓRA - projektowana duża przystań turystyczna j.w.	886,00 (Wisła)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
150	12PO	MAŁE 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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
151	13PO	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
152	14PO	GORZĘDZIEJ - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m),	901,700 (Wisła)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W

		- systemem pomostów pływających, - budowę slipu-pochylni, - budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.					
153	15PO	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
154	16PO	TCZEW - istniejące i projektowane do rozbudowy nabrzeże pasażerskie. W ramach przedsięwzięcia projektuje się dokończenie realizacji bulwaru.	908,57 (Wisła)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
155	17PO	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)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
156	18PO	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
157	19PO	LESZKOWY - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych oraz nabrzeże (przeładownia publiczna). Jak dla obiektu 1PO, plus remont istniejącego nabrzeża dla przeładunków okazjonalnych.	925,470 (Wisła)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
158	20PO	LESZKOWY – projektowana przeładownia publiczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie remont istniejącego nabrzeża dla przeładunków okazjonalnych wraz	925,470 (Wisła)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		z poprawą dostępu drogowego.					
159	21PO	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
160	22PO	ŚLUZA GDAŃSKA GŁOWA - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czepalne 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)	C	Teren położony jest na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Dolina Dolnej Wisły.	H, P, W, ZB	H, P, W, ZB
161	23PO	BŁOTNIK - projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie wykonanie robót dla przywrócenie obiektowi funkcji użytkowej, w postaci przystani turystycznej.	Ślepa odnoga Martwej Wisły	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
162	24PO	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)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
163	25PO	MIKOSZEWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Jak dla obiektu 1P, plus modernizację i utrzymanie promu.	938,70 (Wisła)	C	j.w.	H, P, W	H, P, W
164	26PO	ŚWIBNO - projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie roboty remontowo- modernizacyjne, dla przywrócenia obiektowi pełnej zdolności (funkcji) użytkowej.	939,200 (Wisła)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
165	27PO	SOBIESZEWO - – projektowana duża przystań turystyczna Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę od	8,55 (Martwa	B	Teren położony poza obszarami prawem	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		podstaw przystani żeglarskiej.	Wisła)		chronionymi.		
166	28PO	SOBIESZEWO – projektowany most zwodzony przez Martwą Wisłę. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nowego mostu zwodzonego.	9,00 (Martwa Wisła)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
167	29PO	GÓRKI WSCHODNIE – projektowana przystań żeglarska. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystani żeglarskiej.	Wisła Śmiała	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
168	30PO	GÓRKI ZACHODNIE – istniejące Narodowe Centrum Żeglarstwa przewidziane do rozbudowy jako turystyczny port bazowy	Wisła Śmiała	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
169	31PO	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	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
170	32PO	GÓRKI ZACHODNIE – turystyczny port bazowy	Wisła Śmiała	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
171	33PO	WIŚLINKA – projektowana duża przystań turystyczna Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę od podstaw przystani żeglarskiej.	11,00 (Martwa Wisła)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
172	34PO	WIŚLINKA - projektowany turystyczny port bazowy z możliwością rozbudowy zaplecza szutniczo – stocznioowego oraz innego rodzaju nieuciążliwego przemysłu przyportowego.	8,450 (Martwa Wisła)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
173	35PO	WIŚLINKA - istniejące substandardowe przystanie i miejsca postoju łodzi i jachtów przewidziane do restrukturyzacji i modernizacji.	10,200 (Martwa Wisła)	A	Teren położony na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 - Ujście Wisły.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
174	36PO	PIEKŁO - projektowana przystań kajakowa. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę typowej przystani kajakowej z elementami zagospodarowania obiektami małej architektury.	Stare koryto Nogatu	D	Teren położony poza prawem obszarami chronionymi.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
175	37PO	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)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
176	38PO	KRAŚNIEWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek	15,70 (Nogat)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie

		turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu-pochylni, - budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.					
177	39PO	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)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie
178	40PO	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)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
179	41PO	MALBORK - istniejąca przystań żeglarska – projektowana do rozbudowy i modernizacji. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie modernizację i remont istniejącej przystani.	17,650 (Nogat)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
180	42PO	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL, ZB	H, P, W, ZB
181	43PO	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,	20,10 (Nogat)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

		- budowę elementów małej architektury.					
182	44PO	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)	B	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
183	45PO	ŚLUZA RAKOWIEC - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czepalne 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)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie
184	46PO	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 ślipu-pochylni, - budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	28,30 (Nogat)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
185	47PO	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 ślipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu, - budowę elementów małej architektury.	36,390 (Nogat)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
186	48PO	ŚLUZA MICHAŁOWO - projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - roboty czepalne w awanportach, - budowę i modernizację kierownic, - modernizację napędów,	38,590 (Nogat)	D	j.w.	H, P, W, ZB niewielkie	H, P, W, niewielkie

		- budowę oznakowania nawigacyjnego, - budowę nabrzeża pasażerskiego, - budowę przystani żeglarskiej, - budowę pomostów cumowniczo – zejściowych w awanportach dolnym i górnym.					
187	49PO	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)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
188	50PO	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)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
189	51PO	ŻUŁAWKI - 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)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
190	52PO	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)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
191	53PO	IZBISKA – projektowane miejsce postoju jachtów	5,850	D	j.w.	H, P, W,	H, P, W,

		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.	(Szarpawa)			niewielkie	niewielkie
192	54PO	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)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
193	55PO	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 (Szarpawa)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
194	56PO	WISŁA KRÓLEWIECKA – Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie przebudowę koryta rzeki do parametrów II klasy.	Wisła Królewiecka	A	Teren położony poza obszarami prawem chronionymi, z wyjątkiem ujścia rzeki, które położone jest na obszarze chronionym, tak jak obiekt 56PO.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
195	57PO	SZTUTOWO – projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie modernizację przystani dla osiągnięcia pełnej zdolności użytkowej.	7,50 (Wisła Królewiecka)	C	Teren położony jest na obszarze specjalnej ochrony siedlisk (Natura 2000 – Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana oraz na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Zalew Wiślany.	H, P, W	H, P, W
196	58PO	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	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
197	59PO	KRYNICA MORSKA – projektowany turystyczny port bazowy	Zalew	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P,	H, P, W

		wraz ze stanowiskiem dla statków pasażerskich i promu samochodowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację parku jachtowego i istniejącego nabrzeża.	Wiśłany			PZ, K, KL	
198	60PO	PIASKI – projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie roboty modernizacyjne, dla przywrócenia pełnej zdolności użytkowej istniejącemu obiektowi.	Zalew Wiśłany	A	j.w.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
WOJ. WARMIŃSKO - MAZURSKIE							
199	1WM	BIELNIK DRUGI - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi u ujścia Kanału Jagiellońskiego 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.	(Kanał Jagielloński)	D	Teren położony w granicach obszaru chronionego krajobrazu Kanału Elbląskiego.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
200	2WM	NOWAKOWO - projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi nad rz. Elbląg. 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.	(rz. Elbląg)	D	Teren położony w granicach obszaru chronionego krajobrazu Kanału Elbląskiego oraz w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Zatoka Elbląska”.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
201	3WM	NOWAKOWO – projektowane pomosty cumowniczo zejściowe powyżej i poniżej istniejącego mostu pontonowego (docelowo zwodzonego).	(rz. Elbląg)	D	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, niewielkie
202	4WM	NOWAKOWO – projektowany most zwodzony	(rz. Elbląg)	A	j.w.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W,
203	5WM	ELBLĄG – rozbudowa infrastruktury terenów portowo – przemysłowych wzdłuż rz. Elbląg na odcinku od mostu drogowego w ciągu drogi krajowej nr 7 , a Aleją Tysiąclecia.	(rz. Elbląg)	A	Teren położony poza obszarami prawem chronionymi.	H, P, W, Niewielkie	H, P, W, Niewielkie
204	6WM	ELBLĄG – restrukturyzacja infrastruktury portowej wzdłuż wschodniego brzegu rz. Elbląg na odcinku od ul. Studziennej do Trasy Unii Europejskiej.	(rz. Elbląg)	A	j.w.	H, P, W, Niewielkie	H, P, W, Niewielkie
205	7WM	ELBLĄG –rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury stoczni Elbląg.	(rz. Elbląg)	B	j.w.	H, P, W, Niewielkie	H, P, W, Niewielkie
206	8WM	ELBLĄG – rozbudowa terminala pasażersko – promowego.	(rz. Elbląg)	B	j.w.	H, P, W, Niewielkie	H, P, W, Niewielkie
207	9WM	ELBLĄG –rozbudowa terminala towarowego.	(rz. Elbląg)	B	j.w.	H, P, W,	H, P, W,

						Niewielkie	Niewielkie
208	10WM	ELBLĄG – rozbudowa infrastruktury portowej na zachodnim brzegu rzeki Elbląg i Kanału Jagiellońskiego.	(rz. Elbląg)	A	j.w.	H, P, W, Niewielkie	
209	11WM	ELBLĄG –rozbudowa i modernizacja nabrzeży przeładunkowych na wschodnim brzegu rzeki Elbląg.	(rz. Elbląg)	A	j.w.	H, P, W, Niewielkie	H, P, W, niewielkie
210	12WM	ELBLĄG - budowa i modernizacja nabrzeży przeładunkowych na wschodnim brzegu rzeki Elbląg.	(rz. Elbląg)	A	j.w.	H, P, W, niewielkie	H, P, W, Niewielkie
211	13WM	KAMIENICA ELBLĄSKA – projektowana przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego. 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.	Zalew Wiślany	B	Teren położony w granicach obszaru chronionego krajobrazu Wysoczyzna Elbląska. Teren położony jest na obszarze specjalnej ochrony siedlisk (Natura 2000 – Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana oraz na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Zalew Wiślany.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
212	14WM	KAMIENICA ELBLĄSKA - projektowana przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego (Basen Północny).	Zalew Wiślany	B	j.w.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W H, P, W
213	15WM	SUCHACZ NADBRZEŻE - projektowana rozbudowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m).	Zalew Wiślany	B	j.w.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
214	16WM	SUCHACZ - projektowana rozbudowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m).	Zalew Wiślany	B	j.w.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
215	17WM	SUCHACZ - projektowana przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m).	Zalew Wiślany	B	j.w.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
216	18WM	SUCHACZ - projektowana przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego.	Zalew Wiślany	B	j.w.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
217	19WM	PĘKLEWO - projektowana przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego.	Zalew Wiślany	B	j.w.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
218	20WM	KADYNY - projektowana przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego oraz rewitalizacja basenu portowego.	Zalew Wiślany	B	j.w.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
219	21WM	TOLKMICKO – projektowany przyczółek promowy wraz z zapleczem dla obsługi promów pasażersko – samochodowych i małych statków typu ro –ro.	Zalew Wiślany	A	j.w.	Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
220	22WM	TOLKMICKO – projektowana duża przystań żeglarska.	Zalew Wiślany	B	j.w.	Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
221	23WM	FROMBORK – projektowany turystyczny port bazowy.	Zalew Wiślany	B	Teren położony jest na obszarze specjalnej ochrony siedlisk (Natura 2000 –	Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

					Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana oraz na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Zalew Wiślany.		
222	24WM	FROMBORK - – projektowany przyczółek promowy wraz z zapleczem dla obsługi promów pasażersko – samochodowych i małych statków typu ro –ro.	Zalew Wiślany	A	Teren położony jest na obszarze specjalnej ochrony siedlisk (Natura 2000 – Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana oraz na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Zalew Wiślany.	Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
223	25WM	NOWA PASŁĘKA – rozbudowa i modernizacja portu rybackiego wraz z rewitalizacją mostu zwodzonego.	Zalew Wiślany	A	Teren położony jest na obszarze specjalnej ochrony siedlisk (Natura 2000 – Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana oraz na obszarze specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Zalew Wiślany oraz na obszarze specjalnej ochrony ptaków Dolina Pasłęki.	RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W
224	26WM	KANAŁ JAGIELLOŃSKI – przebudowa drogi wodnej do parametrów odpowiadających wymogom IV klasy	Kanał Jagielloński	A	Teren położony w granicach obszaru chronionego krajobrazu Kanału Elbląskiego.	H, RB, Z, R, W, P, PZ, K, KL	H, P, W

Objaśnienia:

¹ Opracowanie pt. „Charakterystyka fizjograficzna wybranych lokalizacji dla opracowania Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)”, zawierające szczegółowe dane przyrodnicze o każdym obiekcie. Opracowanie to stanowi integralną część Koncepcji),

² Grupa inwestycyjna przedsięwzięcia: A,B,C,D,E – szczegółowy opis w tekście (str.54-57),

³ Znaczące negatywne oddziaływanie analizowanego zadania na poszczególne elementy środowiska, w tym: H – hałas, RB – różnorodność biologiczną, L – ludzi, Z – zwierzęta, R – rośliny, W – wodę, P – powietrze, PZ – powierzchnię ziemi, K – krajobraz, KL – klimat, ZN – zasoby naturalne, ZB – zabytki.

10. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, a w szczególności - na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru

Przewidziane w koncepcji powstanie sieci portów i przystani żeglarskich, a następnie wdrożenie systemu transportu multimodalnego, polegającego na powiązaniu transportu drogowego oraz kolejowego z żeglugą śródlądową, turystyką wodną, a także rowerową i pieszą ma istotne znaczenie proekologiczne. Na wyróżnienie zasługuje możliwość uruchomienia transportu statkami pasażerskimi i tramwajami wodnymi. Szczególną wartość ma tutaj jachting żaglowy. Wyjątkową, edukacyjną rolę ma także propozycja powiązania turystyki wodnej z wartością poznawczą, zarówno w odniesieniu do walorów przyrodniczych, jak i kulturowych.

Żegluga śródlądowa stanowi najbardziej ekologiczny rodzaj transportu towarów jeśli chodzi o zużycie energii, a co za tym idzie paliw kopalnych, co oznacza najmniejszą emisję CO₂ w przeliczeniu na tonokilometr. Tzw. zewnętrzne koszty transportu w przypadku przeniesienia znaczących potoków towarowych na rzecz żeglugi śródlądowej w relacji przewozów wschód – zachód i Gdańsk – Warszawa powodować będą znaczące ograniczenie emisji atmosferycznych powodowanych intensyfikacją transportu samochodowego w korytarzu transportowym Gdańsk – Warszawa. Przewóz towarów drogą wodną Wisły stanowić będzie alternatywę do kosztowniejszego i zdecydowanie bardziej oddziaływującego na środowisko transportu samochodowego.

Niemniej jednak, unikatowe wartości przyrodnicze terenów, przez które przebiega Międzynarodowa Droga Wodna E 70, nakładają obowiązek maksymalnego ograniczenia wszystkich negatywnych oddziaływań na środowisko zamierzeń inwestycyjnych, przewidzianych w koncepcji, a związanych z budową i funkcjonowaniem poszczególnych obiektów.

W wyniku Analizy Środowiskowej, przeprowadzonej w niniejszym opracowaniu, można sprecyzować następujące wstępne zalecenia, mające na celu minimalizację niekorzystnych oddziaływań na środowisko:

- konieczne jest przeprowadzenie oceny ekologicznie dopuszczalnej pojemności szlaku wodnego oraz określenie wynikających stąd ograniczeń programowych dla poszczególnych zadań,
- należy ustalić zasady prowadzenia robót budowlanych i ziemnych przy budowie portów, przystani i innych obiektów infrastruktury turystycznej, uwzględniające minimalizację negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym robót powodujących znaczny wzrost zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, hałasu i ruchliwości na terenach objętych ochroną przyrody,
- zaleca się minimalizację uciążliwości akustycznych na terenach ostoi ptaków w okresach lęgowych (od maja do lipca) oraz jesiennych przelotów ptaków (od połowy sierpnia do połowy listopada), poprzez ograniczenie dostępności tych terenów dla pojazdów i maszyn (zarówno lądowych, jak i wodnych) emitujących nadmierny hałas, w tym uprawiania sportów motorowo-wodnych,
- wskazane jest podjęcie działań mających na celu zminimalizowanie sytuacji awaryjnych, powodujących zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych oraz gruntów substancjami ropopochodnymi,
- kompensację strat przyrodniczych, spowodowanych realizacją zadań ujętych w koncepcji, można zminimalizować poprzez nasadzenia na zdegradowanych powierzchniach roślinności autochtonicznej, w sposób sprzyjający późniejszym procesom wtórnej sukcesji ekologicznej,
- wskazane jest prowadzenie, w ramach koncepcji, szerokiej akcji edukacyjno-uświadamiającej, promującej zachowania proekologiczne, uwzględniające objęte ochroną wartości przyrodnicze terenów, przez które przebiega Międzynarodowa Droga Wodna E 70,
- w celu zminimalizowania potencjalnego negatywnego wpływu projektowanych przedsięwzięć na obszary sieci Natura 2000 konieczne będzie przeprowadzenie procedury ocen oddziaływania na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu na obszary Natura 2000.

11. Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub we współczesnej wiedzy

Przeprowadzona Analiza środowiskowa dotyczyła docelowego wariantu rozwiązań projektowych zawartych w Koncepcji. Jest to swoisty „wariant maksimum” obrazujący docelowe możliwości kompleksowego zagospodarowania MDW E 70. Z uwagi na brak znaczącego oddziaływania projektowanych przedsięwzięć na stan środowiska naturalnego oraz szczegółowych rozwiązań projektowych, w niniejszym opracowaniu nie analizowano rozwiązań alternatywnych dla poszczególnych lokalizacji. Będą one rozpatrzone w raportach oddziaływania na środowisko, opracowanych dla poszczególnych inwestycji, na etapie ubiegania się o decyzje środowiskowe.

Podstawowym kryterium jakim kierowano się przy określaniu lokalizacji inwestycji o charakterze punktowym było określenie docelowego zakresu działań o charakterze rewitalizacyjnym, a więc skupiono się przede wszystkim na istniejącej niegdyś infrastrukturze portów, przystani oraz zdegradowanych terenów przemysłowych. Proponowane zaś zupełnie nowe lokalizacje wynikają ze struktury istniejącej sieci osadniczej i związanymi z nimi układami komunikacji drogowej i kolejowej oraz bliskością ośrodków przemysłowych mogących stanowić źródło potencjalnych potoków ładunkowych do przejścia przez śródlądową żeglugę towarową.

Zakres działań inwestycyjnych związanych z infrastrukturą techniczną (liniową) dróg wodnych wymagać będzie dalszego doprecyzowania, zwłaszcza na etapie postępowań związanych z oceną oddziaływania na środowisko. Dotyczyć to będzie w szczególności dolnej Wisły od ujścia Tążyny od ujścia do Zatoki Gdańskiej. Jednoznaczne przesądzenie co do sposobu przebudowy koryta rzeki, a co za tym idzie zapewnienie parametrów IV klasy możliwe będzie dopiero po przeprowadzeniu kompleksowej inwentaryzacji – waloryzacji przyrodniczej oraz po zatwierdzeniu planów ochrony dla obszarów objętych programem Natura 2000. Dopiero wtedy będzie możliwe określenie stopnia ingerencji w siedliska, a także zakres zniszczeń jaki będzie się wiązał z realizacją inwestycji. Po dokonaniu analizy ingerencji w chronione siedliska, po przeanalizowaniu prawnej wykonalności takowej ingerencji (likwidacja siedlisk gatunków chronionych) będzie możliwe określenie zakresu i formy kompensacji przyrodniczej.

Podstawowe niedostatki wiedzy, utrudniające przeprowadzenie Analizy środowiskowej, dotyczą braku szczegółowej inwentaryzacji miejsc występowania i stanu ilościowego siedlisk przyrodniczych (priorytetowych), gatunków roślin, zwierząt i grzybów chronionych na obszarach objętych ochroną przyrody, w tym obszarów Natura 2000. Do istotnych mankamentów należy też zaliczyć brak danych o wielkości przewozów masowych, dopuszczalnej turystycznej chłonności obszaru (bez uszczerbku dla równowagi przyrodniczej i różnorodności biologicznej na analizowanych terenach), a także - brak planów ochrony obszarów Natura 2000.

Bardzo ogólne przedstawienie rzeczowego programu poszczególnych zadań, obejmujących budowę, rozbudowę lub modernizację obiektów służących do prowadzenia przewozów masowych Międzynarodową Drogą Wodną E 70, a także - działań mających na celu udrożnienie szlaku wodnego, decyduje o znacznym stopniu uogólnienia zaleceń zawartych w niniejszej Analizie, a mających na celu minimalizację negatywnych oddziaływań na środowisko.

12. Podsumowanie

Z uwagi na bardzo ogólne przedstawienie w „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)” programowo przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej w zakresie rzeczowego planu poszczególnych zadań, nie można jednoznacznie ocenić stopnia oddziaływania poszczególnych obiektów na elementy środowiska. Określenie intensywności i zakresu oddziaływania danego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementy objęte ochroną przyrody (również obszary Natura 2000), wymaga przeprowadzenia szczegółowych analiz środowiskowych w oparciu o dokumentację projektową. Dopiero wynikiem tych analiz będzie każdorazowo opracowanie Karty informacyjnej przedsięwzięcia, a dla obiektów wskazanych przez odpowiednie organy administracji – Raportów oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w zakresie uzgodnionym z Regionalnymi Dyrektorami Ochrony Środowiska oraz Inspektorami Sanitarnymi. Dokumenty te będą niezbędne dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (decyzji środowiskowej) oraz pozwolenia na budowę danego obiektu.

Dokonana w analizie środowiskowej szczegółowa ocena potencjalnego oddziaływania na środowisko dla poszczególnych planowanych zadań (przedsięwzięć) jest zdecydowanie „niedoszacowana” i nie uwzględnia licznych, bardzo prawdopodobnych oddziaływań. Ze względu na ogólny charakter Koncepcji, wykraczający znacząco poza przyjęte zakresy i skale dokumentów planistycznych procedowanych w polskim systemie legislacyjnym, w tym brak dokumentacji projektowej dla poszczególnych przedsięwzięć oraz raportów ich oddziaływania na środowisko, nie ma możliwości uwzględnienia bardzo prawdopodobnego (wręcz pewnego) oddziaływania poszczególnych przedsięwzięć na bioróżnorodność (m.in. zwierzęta i rośliny oraz powierzchnię ziemi) planowanych prac w zakresie umacniania brzegu, budowy małych przystani, mechanizacji, napędów itd.

Z tego samego względu, w Analizie Środowiskowej nie uwzględniono także oddziaływania na krajobraz, podczas gdy realizacja niektórych z planowanych elementów zagospodarowania, głównie w równinnym krajobrazie dolin wielkich rzek, może powodować powstanie łatwo dostrzegalnej dominanty wysokościowej (lub przestrzennej).

Pośród 220 zadań inwestycyjnych, jakie są przewidziane w „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)”, 82 obiekty nie są zlokalizowane w obrębie lub w bliskim sąsiedztwie obszarów Natura 2000 lub innych obszarów chronionych. Zaznacza się, że zadania zlokalizowane w obrębie lub w bliskim sąsiedztwie obszarów Natura 2000, a także obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, mogą wpływać negatywnie na te obszary i stąd - mogą wymagać przeprowadzenia stosownej procedury oceny oddziaływania na środowisko w zakresie wpływu na obszary Natura 2000 oraz obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 880 z p.zm.), a także ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227). Dla tych przedsięwzięć konieczne może być ustalenie zakresu raportu oddziaływania na środowisko z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Inspektorem Sanitarnym, a następnie opracowanie raportu oddziaływania na środowisko, oceniającego m.in. wpływ danego przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 i inne obszary chronione.

Niezależnie od wyżej omówionej procedury, wszystkie zadania realizowane w ramach „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)” będą wymagały uzyskania zaświadczenia, właściwego dla danego obiektu wojewódzkiego konserwatora przyrody, o braku negatywnego wpływu na obszary Natura 2000 oraz obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 880 z p.zm.), niezależnie od stwierdzonej w tabeli 2 możliwości bezpośredniego wpływu na obszary Natura 2000.

Rezygnacja z wdrożenia Koncepcji, głównie w zakresie powstania sieci portów i przystani wodnych, mogłaby spowodować dalszy, żywiołowy, niekontrolowany rozwój turystyki, ze szkodą dla środowiska przyrodniczego oraz kulturowego.

Zasadniczym problemem ekologicznym, jaki powinien być uwzględniony przy realizacji koncepcji, jest zachowanie podstawowych wartości przyrodniczych na całym obszarze objętym koncepcją, w tym jego różnorodności biologicznej. Szczególną wartość stanowią elementy przyrodnicze, dla ochrony których utworzone zostały obszary Natura 2000 i rezerваты przyrody, a więc siedliska uznane za priorytetowe oraz objęte ochroną gatunkową roślin i zwierząt. Realizacji tych założeń winno towarzyszyć permanentne podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz sukcesywne zmiany modelu rekreacji i turystyki z konsumpcyjnego na poznawczy, z poszanowaniem wartości przyrodniczych.

Najbardziej proekologiczne działania, przewidziane w koncepcji, odnoszą się do rozwoju „białej floty”. Pozytywne znaczenie dla ochrony środowiska będzie miało również wdrożenie przewozów masowych, w tym tramwajami wodnymi i statkami pasażerskimi. W konflikcie z zasadami ochrony przyrody mogą natomiast znaleźć się przedsięwzięcia związane z rozwojem sportów motorowodnych i jachtu motorowego.

Podstawowymi problemami środowiskowymi, spowodowanymi realizacją ustaleń omawianej koncepcji, będą straty przyrodnicze, towarzyszące w sposób nieunikniony budowie i rozbudowie portów i innych obiektów infrastruktury turystycznej oraz wzrost uciążliwości akustycznych spowodowanych eksploatacją szlaku w sezonie wiosenno-letnim. Zakładana intensyfikacja żeglugi towarowej i pasażerskiej oraz form rekreacji wodnej spowoduje mało znaczący przyrost, w stosunku do stanu obecnego emisji zanieczyszczeń atmosferycznych i hałasu z jednostek pływających napędzanych silnikami spalinowymi.

Potencjalnym zagrożeniem dla stanu czystości wód powierzchniowych mogą być także awaryjne, lokalne rozlewy paliwa oraz innych zanieczyszczeń (ścieki sanitarne) z taboru pływającego.