



**Ogólna koncepcja rozwoju
MDW E 70
na odcinku
Zalewu Wiślanego i Kaliningradzkiego**



MDW E 70

eea
grants
Europejski Mechanizm Finansowy



norway
grants

Opracowanie dofinansowano ze środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego
oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego

Elbląg, Kaliningrad 2011

Ogólna koncepcja rozwoju MDW E 70 na odcinku Zalewu Wiślanego i Kaliningradzkiego

Zespół redakcyjny:

Jerzy Wciśła (Wstęp)

Przemysław Szreder (Roz. I, II, IV, VIII)

Rafał Wasil (Roz. III, V, VI, VII)

Współpraca:

Regina Czymbor

Petr Shopin

Alexey Ignatiev

Projekt okładki: Krzysztof Komorowski

Korekta redakcyjna: Jerzy Wciśła

Skład: Regina Czymbor, Krzysztof Komorowski, Przemysław Szreder, Rafał Wasil, Jerzy Wciśła

Spis treści

Wstęp.....	1
1. Ogólna charakterystyka społeczno-ekonomiczna obszarów, po których przebiega MDW E70 (obwód kaliningradzki FR, województwo warmińsko - mazurskie RP, województwo pomorskie RP).....	3
2. Analiza kontekstu prawnego i dokumentów planowania długoterminowego	16
2.1. Ustawodawstwo na szczeblu Unii Europejskiej	16
2.2. Ustawodawstwo na szczeblu krajowym	17
2.2.1. Federacja Rosyjska	17
2.2.2. Zalew Wiślany.....	18
2.2.3. Zalew Kuroński	19
2.2.4. Wody wewnętrzne	20
2.2.5. Polska	21
2.3. Ustawodawstwo na szczeblu regionalnym.....	23
2.3.1. Obwód Kaliningradzki.....	23
2.3.2. Urząd Morski w Gdyni	24
2.4. Strategie i programy rozwoju regionu i samorządów	26
3. Stan obecny MDW E 70 na opracowywanym odcinku	35
3.1. Diagnoza turystyki wodnej	35
3.1.1. Turystyczne wykorzystanie Zalewu Wiślanego	35
3.1.2. Turystyczne wykorzystanie Zalewu Kaliningradzkiego.....	44
3.1.3. Turystyczne wykorzystanie Pregoi i Kanału Dejmy	47
3.1.4. Turystyczne wykorzystanie Zalewu Kurońskiego	48
3.2. MDW E 70: Charakterystyka hydrologiczna i nawigacyjna	50
3.2.1. Zalew Wiślany.....	51
3.2.2. Elbląg	55
3.2.3. Zalew Kaliningradzki	57
3.2.4. Pregoi i Kanał Dejma	61
3.2.5. Zalew Kuroński	67

4. Uwarunkowania przyrodnicze: walory, formy chronione i obszary podlegające ochronie	68
5. Infrastruktura turystyczna wokół MDW E 70.....	72
5.1. Infrastruktura turystyczna wokół Zalewu Wiślanego.....	72
5.2. Infrastruktura turystyczna wokół Zalewu Kaliningradzkiego, Kurońskiego, Dejmy i Pregoły.....	78
6. Analiza SWOT - aspekt turystyczny MDW E 70 (Zalew Wiślaný – Zalew Kaliningradzki – Zalew Kuroński)	80
7. Przewidywane przedsięwzięcia, związane z realizacją koncepcji	82
8. Wstępny harmonogram rzeczowo-finansowy, z uzasadnieniem proponowanych zadań, wraz z postulowaną kolejnością ich realizacji	94
9. Projekty wspólnych działań kulturalno – promocyjnych związanych z rozwojem MDW E 70	100
10. Podsumowanie.....	101
11. Literatura:	103

Wstęp

Powstanie europejskiego systemu międzynarodowych dróg wodnych zostało wymuszone ogromnymi kosztami transportu lądowego. Analizy wykazały, że transport lądowy może stać się barierą rozwoju gospodarczego dla całej Europy. Lekiem ma być rozwój dróg wodnych i przeniesienie nań wielu funkcji transportowych. Ta strategia w wielu krajach europejskich już jest skutecznie wdrażana.

W 1996 roku wytyczono sieć europejskich dróg wodnych, które mają stać się „autostradami” łączącymi niemal wszystkie kraje europejskie i najważniejsze regiony gospodarcze naszego kontynentu. Co istotne, owa sieć objęła wszystkie kraje europejskie, niezależnie od tego, czy są członkami Unii Europejskiej.

Sieć o długości 27.711 km obejmuje dziewięć strategicznych szlaków wodnych. Wśród nich ważną rolę pełni Międzynarodowa Droga Wodna E 70 (MDW E 70) łącząca porty Morza Północnego (Antwerpia i Rotterdam), z Berlinem oraz portami nadbałtyckimi: Elblągiem, Kaliningradem i Kłajpedą. Jest to w zasadzie jedyny tego typu szlak równoleżnikowy na naszym kontynencie.

Międzynarodowe Drogi Wodne – poza funkcjami transportowymi – są też atrakcyjnymi szlakami turystycznymi. W przypadku Europy Środkowej i Wschodniej, które muszą nadrobić okres zaniedbań w rozwoju wodnych szlaków śródlądowych, wykorzystanie turystyczne może być naturalnym etapem ich rozwoju. Turystyka generuje mniejsze wymagania wobec dróg wodnych niż transport, z drugiej strony niemal natychmiast generuje na nich ruch i rozwój obszarów nadwodnych.

Ten model myślenia towarzyszył nam, gdy podejmowaliśmy inicjatywy na rzecz rewitalizacji MDW E 70. W latach 2007-2010 powstała koncepcja dla polskiego odcinka tego szlaku. Podpisanie porozumienia między Polską a Federacją Rosyjską, przywracającego swobodę żeglugi na Zalewie Wiślanym/Kaliningradzkim (1.09.2009 r.) uzasadniało rozszerzenie tych prac na odcinek wschodni MDW E 70.

Szczęśliwie podobny tok myślenia nie był obcy różnym środowiskom w Obwodzie Kaliningradzkim, w tym władzom tego regionu. Bardzo szybko powstał zespół ludzi, których połączyła chęć wykorzystania walorów łączącej nas drogi wodnej.

W lipcu 2010 roku w Bałtysku, gubernator Obwodu Kaliningradzkiego Gieorgij Boos, marszałkowie województwa pomorskiego Mieczysław Struk i warmińsko-mazurskiego Jacek Protas podpisali deklarację o organizowaniu wspólnych regat żeglarskich na Zalewie Wiślanym, a w tym samym czasie we Fromborku polsko-rosyjsko-litewski zespół przystępował do prac nad tworzeniem koncepcji rozwoju turystyki w oparciu drogę wodną obejmującą Zalew Wiślany/Kaliningradzki, Zalew Kuroński i łączące oba aweny rzeki i kanały.

Pierwszym efektem tych prac był projekt „**MDW E 70 – turystyka bez granic**”. **Po raz pierwszy Rosjanie i Polacy metodycznie zajęli się analizą stanu obecnego i możliwościami rozwoju w oparciu o walory turystyczne łączącego ich regiony odcinka MDW E 70.** Efekty tych prac przedstawiamy w niniejszym opracowaniu.

Staliśmy się przedstawić w nim aktualny stan tej drogi wodnej, jak i uwarunkowania prawne, środowiskowe, gospodarcze i społeczne związane z jej funkcjonowaniem i rozwojem. Dokonaliśmy analizy słabych i silnych stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości (SWOT) związanych z rozwojem tej drogi wodnej. Wreszcie, przedstawiliśmy propozycje przedsięwzięć, które mogą przyczynić się do rozwoju turystyki, a przez to i naszych regionów.

Każdy z aspektów tego opracowania jest równie ważny. Każdy też nosi w sobie cechy dzieła pierwotnego. Przy jego lekturze należy mieć świadomość, że operowaliśmy na informacjach tworzonych przez różne systemy i tradycje, różnie traktujące sfery, którymi się zajmują. Mamy jednak świadomość, że każda następna próba będzie mogła czerpać z naszych doświadczeń.

Niepodważalny jest jednak wniosek zasadniczy: ta droga wodna na ogromny i jeszcze niewykorzystany potencjał! Ogromne akweny obydwu zalewów, wspaniałe mierzeje, parki i rezerваты przyrody, obszary Natura 2000 mogą stać się celem dla amatorów turystyki i sportów wodnych.

Zespoły ekspertów polskich i rosyjskich wskazały 40 zadań, których realizacja może radykalnie zwiększyć potencjał turystyczny tego obszaru. Większość z nich dotyczy budowy portów i przystani, ale są i takie, które dotyczą wspólnych przedsięwzięć kulturalnych i historycznych, budowy mostów czy kanałów. Zaproponowaliśmy też harmonogram ich realizacji, dzieląc go na etapy do 2015, 2010 i 2030 roku.

Co ważne – z założenia – to opracowanie ma już zaprogramowany dalszy ciąg. Marszałkowie i gubernator zgodzili się już, że wspólnie podejmą prace nad tworzeniem strategii rozwoju swoich regionów w oparciu o walory łączącej je drogi wodnej. Owa koncepcja będzie dla przyszłej strategii znakomitym punktem startowym. Jesteśmy też przygotowani do podjęcia wysiłku przygotowania studiów wykonalności dla niektórych z przedstawionych w tym opracowaniu przedsięwzięć. W tym celu złożyliśmy we wrześniu 2010 roku stosowną aplikację do Programu Współpracy Transgranicznej Litwa-Polska-Rosja.

Przedstawienie krótkiej drogi i motywów, które doprowadziły do opracowania „Ogólnej koncepcji rozwoju turystyki wodnej na odcinku MDW E 70: Zalew Wiślaný – Zalew Kaliningradzki – Zalew Kuroński” pozwoli na pełniejszą percepcję danych i wniosków w niej zwartych. Dokonując ich oceny, proszę też mieć na względzie fakt, że zespół ekspertów pracował nad dokumentem zaledwie dwa miesiące.

Wszystkich, którzy będą czytali niniejsze opracowanie prosimy o życzliwość, ale i nie pozbawioną krytycyzmu analizę. Uwagi można kierować do autorów lub przedstawicieli władz regionalnych. To najlepszy sposób, byśmy twórczo wykorzystali pracę, którą niniejszym przedstawiamy.

Jerzy Wcisła

1. Ogólna charakterystyka społeczno-ekonomiczna obszarów, po których przebiega MDW E70 (obwód kaliningradzki FR, województwo warmińsko - mazurskie RP, województwo pomorskie RP)

Strefa bezpośredniego oddziaływania Międzynawowej Drogi Wodnej E 70 (MDW E70) odnosi się w skali północnej Polski do obszaru wschodniej części województwa pomorskiego i graniczącej z nią zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Przebiega ona wzdłuż osi MDW E 70 biegnącej przez Nogat, Kanał Jagielloński, rzekę Elbląg do Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego, Po stronie Federacji Rosyjskiej strefa obejmuje niemalże całą zachodnią część Obwodu Kaliningradzkiego. Od Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego poprzez rzekę Pregolę i jej prawy dopływ Dejmę bezpośrednio na Zalew Kuroński, kończąc swój bieg w litewskiej Kłajpedzie.

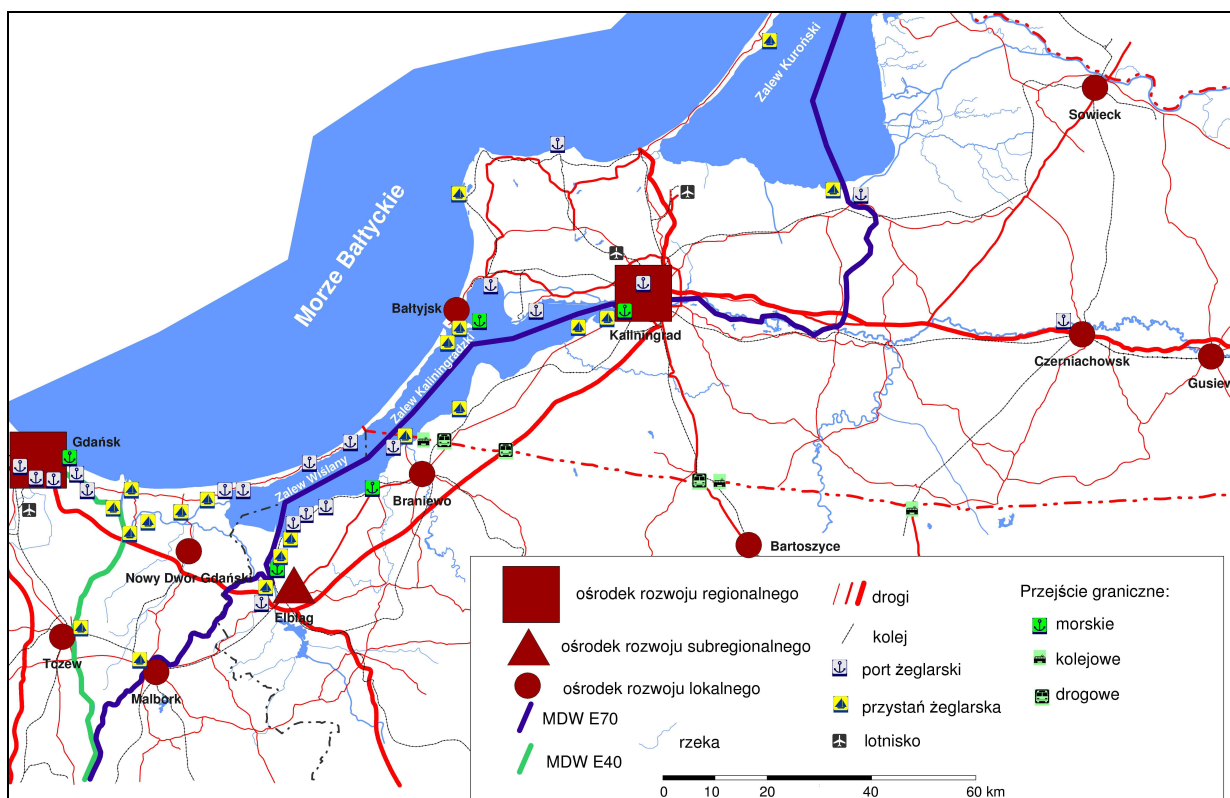
Omawiany obszar obejmuje swym zasięgiem bardzo szerokie bogactwo form krajobrazowych poczynając od nadmorskiego charakteru wydmych Mierzei Wiślanej i Kurońskiej, deltowo bagiennych Żuław Wiślanych i Niziny Dolnoniemieńskiej, bagiennej Niziny Polesskiej aż do młodoglacjalnych krajobrazów Wybrzeża Staropruskiego, Niziny Pregoly, Równiny Warmińskiej, Wzniesień Górowskich, Wzniesień Sambijskich i Wysoczyzny Elbląskiej. Zróżnicowane ukształtowanie terenu ze względu na bogactwo form morfologicznych w połączeniu z rozbudowaną siecią hydrograficzną i urozmaiconą szatą roślinną predestynuje ten obszar do jednego z najciekawszych pod względem rozwoju turystyki a przede wszystkim turystyki wodnej. Niespotykaną gdzie indziej cechą tutejszego otoczenia MDW E 70 jest zróżnicowanie rzeźby tak pod względem formy jak i genezy. Składa się na to diametralnie różnych regionów geograficznych, których odmienność sekwencji form czyni ten obszar jednym z najatrakcyjniejszych krajobrazowo w strefie Bałtyku Południowego. Jego cechy szczególne to kontrastowość form, gdzie tereny płaskie przechodzą gwałtownie w wysoką krawędź w silnie porożcinane erozyjnie wysoczyzny, te zaś wynosząc się nad otoczenie spadając następnie stromym stokiem ku akwenowi Zalewu Wiślanego (Wysoczyzna Elbląska) bądź brzegom Bałtyku (Wzniesienia Sambijskie). Za unikalne należy także uznać antropogenetyczne formy powierzchni Żuław, Niziny Dolnoniemieńskiej i Niziny Polesskiej (wały, terpy). Za szczególnie ciekawe należy uznać zespoły pagórków wydmych na Mierzei Kurońskiej i Wiślanej, porośniętych lasem lub roślinnością inicjalną.

Ze względu na dostępność i szczegółowość danych statystycznych oraz planowanie lokalizacji i oddziaływanie inwestycji turystycznych przyjęto do analiz, po stronie polskiej, obszary: powiatu nowodworskiego, Elbląga, powiatu elbląskiego, powiatu braniewskiego a po stronie rosyjskiej: mamonowskiego okręgu miejskiego, okręgu bagiatonowskiego, okręgu bałtyjskiego, ładuskińskiego okręgu miejskiego, okręgu gurińskiego, swietłowskiego okręgu miejskiego, okręgu zielonogradzkiego, okręgu gwardiejskiego, okręgu polesskiego i okręgu sławskiego.

Głównymi ośrodkami rozwoju w omawianej strefie są Kaliningrad (420 tys. mieszk.) po stronie Federacji Rosyjskiej i Elbląg (126 tys. mieszk.) pełniący rolę subregionalnego ośrodka rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego. Oba ośrodki prezentują sobą największy potencjał społeczno-gospodarczy, który po polskiej stronie wybrzeża Bałtyku uzupełnia aglomeracja trójmiejska (743 tys.

mieszk.). Elbląg i Kaliningrad ze względu na ich węzłowe położenie względem głównych szlaków transportowych i komunikacyjnych stanowią główne bieguny rozwoju społeczno-ekonomicznego determinujące przyszłość turystyki wodnej.

Mapa 1. Położenie MDW E70 na tle sieci osadniczej i komunikacyjnej



Źródło: Przemysław Szreder – opracowanie własne

Obszar Obwodu Kaliningradzkiego i polskiej strefy nadzalewowej, przez które przebiega MDW E70, należy uznać za dostatecznie rozwinięty gospodarczo. Pod względem dostępności komunikacyjnej analizowanego obszaru najważniejszą rolę pełnią drogi E77 na odcinku Gdańsk Elbląg, S22 na odcinku Elbląg – przejście graniczne Grzechotki/Mamonowo II – Kaliningrad, E77 na odcinku Kaliningrad - Gwardiejsk i P512 Gwardiejsk – Polessk. Ze względu na bardzo wysoką atrakcyjność turystyczną Mierzei Wiślanej i Kurońskiej niezmiernie istotną rolę pełnią odpowiednio drogi nr 502 i 501 z Nowego Dworu Gdańskiego do miejscowości Piaski na Mierzei Wiślanej i drogi A191 - P515 na odcinku Kaliningrad – Morskoje na Mierzei Kurońskiej.

W procesie aktywizacji turystycznej omawiane strefy pełnić będą docelowo turystyczne połączenia kolejowe. W 2010 r. dzięki współpracy samorządów lokalnych z zarządcą infrastruktury – Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie, uruchomiono 2 pary pociągów (4 pociągi w ciągu doby, 36 pociągów w okresie wakacyjnym). Pociągi kursowały z Grudziądza i Torunia, do Braniewa, a w Tolkmicku skomunikowane były ze statkami białej floty do Krynicy Morskiej. Pociągi przewiozły w sumie po pierwszym sezonie od uruchomienia 1502 osoby.

Fot. 1. Tabor obsługujący połączenia turystyczne Kolei Nadzalewowej



Autor: Sebastian Marszał

Z uwagi na duże zainteresowanie turystów i społeczności lokalnych tą formą transportu w 2011r. planowane jest rozszerzenie oferty o nowe połączenia (Mapa 2).

Mapa 3. Turystyczne połączenia kolejowe strefy nadzalewowej.



Źródło: Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych www.ptmkz.pl

Jako korzystną należy uznać dostępność turystów do transportu lotniczego ze względu na lokalizację w ośrodkach regionalnych Gdańska i Kaliningradu modernizowanych obecnie lotnisk. Głównymi kierunkami połączeń gdańskiego portu lotniczego są Niemcy, Skandynawia, Anglia i Irlandia, Włochy oraz Hiszpania. Głównymi kierunkami połączeń kaliningradzkiego lotniska „Chrabrowo” są największe rosyjskie miasta – Moskwa i Petersburg, następnie Ukraina, Łotwa i Białoruś. Mamy tu do czynienia z komplementarnością obu lotnisk dających równy dostęp do atrakcji turystycznych MDW E70 podróżnym ze wschodnie jak i zachodniej części Europy.

Wszelkie analizy związane z budową po polskiej stronie projektów sieciowych turystyki wodnej wskazuje na naturalną potrzebę zapewnienia ciągłości planowania i organizacji ruchu turystycznego po stronie Obwodu Kaliningradzkiego. Wskazują na to realizowane i ukończone już projekty.

Tabela 1. Wykaz zadań komplementarnych względem MDW E 70 realizowanych w północnej Polsce.

Tytuł projektu	Źródło finansowania (program)	Okres realizacji projektu (lata)	Stan projektu
„Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I” – projekt obejmuje budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury turystycznej, poprawę żeglowności oraz rozwój wyspecjalizowanych form turystyki. Projekt realizuje Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013) Działanie 6.4	2010-2012	zakończony ☐ realizowany ☒ zaakceptowany ☐ planowany ☐
„Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu w obrębie Starego Miasta” . Projekt polegać będzie m.in. na przebudowie nadbrzeża oraz budowie kładek dla pieszych co w zasadniczy sposób wpłynie na atrakcyjność portu elbląskiego, jako alternatywy dla dotychczasowych form transportu w regionie. Beneficjentem jest Urząd Miasta Elbląg	Fundusz Spójności (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko - POIiŚ) Priorytet VII Działanie 7. 2	2009-2011	zakończony ☐ realizowany ☒ zaakceptowany ☐ planowany ☐
„Infrastruktura turystyczna drogi wodnej Berlin – Kaliningrad – Kłajpeda w Tczewie i Kłajpedzie” . Beneficjentami było Miasto Tczew oraz Miasto Kłajpeda. W ramach projektu w Tczewie wybudowana została przystań żeglarsko-pasażerska wraz z 4 miejscami do cumowania jednostek pasażerskich i 10 dla jednostek pływających.	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (Program Sąsiedztwa Litwa, Polska i Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej - Interreg IIIA)	Zakończono w 2008	zakończony ☒ realizowany ☐ zaakceptowany ☐ planowany ☐
„Wykorzystanie Śródlądowych Dróg Wodnych dla Rozwoju Regionalnego” – „In Water” – projekt polegał na zdobyciu doświadczeń i wykonaniu m. in. opracowania pt. „Strategia i koncepcja rozwoju sieci przystani rekreacyjnych na wodach śródlądowych Gdańska”. Liderem projektu była Politechnika Gdańska.	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (Interreg IIIB)	2006-2007	zakończony ☒ realizowany ☐ zaakceptowany ☐ planowany ☐

Tytuł projektu	Źródło finansowania (program)	Okres realizacji projektu (lata)	Stan projektu
„Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej Mierzei Wiślanej” poprzez uruchomienie dwóch mostów zwodzonych na Wiśle Królewieckiej i budowę mostu na Szkarprawie”. Beneficjentem był Samorząd Województwa Pomorskiego. W ramach inwestycji wykonano: nowy most zwodzony w Drewnicy (rz. Szkarpawa); remont mostu zwodzonego w Rybinie i Sztutowie (oba rz. Wisła Królewiecka)	Phare 2003 SSG	12 stycznia 2005 – 30 września 2006	zakończony ☒ realizowany ☐ zaakceptowany ☐ planowany ☐
„Rewitalizacja Kanału Elbląskiego na odcinkach: Jezioro Drużno -Miłomłyn, Miłomłyn -Zalewo, Miłomłyn-Ostróda- Stare Jabłonki”. Beneficjentem projektu jest Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej. Projekt polega na przeprowadzeniu inwestycji w zakresie infrastruktury umożliwiającej udrożnienie kanału jako zabytku kultury technicznej.	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013) Działania 6.4 POIG.	2010-2015	zakończony ☐ realizowany ☒ zaakceptowany ☐ planowany ☐
„Pierścień Zatoki Gdańskiej – sieć przystani i pomostów cumowniczych”. Projekt o wartości 5,19 mln EUR, sfinansowany ze środków Phare 2002 SSG. Projekt dotyczył rozwoju turystyki północnej części Zatoki Gdańskiej. Był to projekt partnerski, w którym uczestniczyli: Miasto Gdynia, Miasto Hel, Miasto Jastarnia, Gmin Kosakowo, Gmina Puck, Miasto Puck, Miasto Władysławowo.	Phare 2002 SSG		zakończony ☒ realizowany ☐ zaakceptowany ☐ planowany ☐
„Rozbudowa bazy żeglarskiej AWFIS w Gdańsku jako Narodowe Centrum Żeglarstwa”, nr projektu Z/2.22/I/1.3.1/017/04 – projekt polegał na wybudowaniu ośrodka naukowo – żeglarskiego w Gdańsku – Górkach Zachodnich. Projekt był realizowany przez Akademię Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006)	2004-2006	zakończony ☒ realizowany ☐ zaakceptowany ☐ planowany ☐

Tytuł projektu	Źródło finansowania (program)	Okres realizacji projektu (lata)	Stan projektu
Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap I - przebudowa falochronu wschodniego -inwestycja polegająca na modernizacji wejścia do portu wewnętrznego, polegająca na przebudowie falochronu wschodniego. Realizacja projektu umożliwi dostęp do portu w Gdańsku większym statkom a tym samym wzmocni jego znaczenie dla gospodarki kraju. Beneficjent - Urząd Morski w Gdyni	Fundusz Spójności (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 - POIiŚ) Priorytet VII Działanie 7.2	2010 - 2012	zakończony ☐ realizowany ☒ zaakceptowany ☐ planowany ☐
„Przebudowa wejścia do portu w Elblągu wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów na Zalewie Wiślanym” . Projekt o wartości 60 mln PLN znajduje się na liście indykatywnej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Beneficjentem projektu jest Urząd Morski w Gdyni.	Fundusz Spójności (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 - POIiŚ) Priorytet VII Działanie 7. 2	2011-2014	zakończony ☐ realizowany ☐ zaakceptowany ☐ planowany ☒
„Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej.- Etap II” – projekt obejmuje budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury turystycznej, poprawę żeglowności oraz rozwój wyspecjalizowanych form turystyki. Projekt przygotowuje Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013) Działanie 6.4	2010-2013	zakończony ☐ realizowany ☐ zaakceptowany ☐ planowany ☒

Obwód Kaliningradzki stosunkowo niedawno zaistniał w świadomości rosyjskich i europejskich operatorów turystycznych jako obszar destynacji turystycznej. W czasach ZSRR był on praktycznie zamknięty dla zwiedzających: turyści krajowi (radzieccy) przyjeżdżali przede wszystkim w składzie nielicznych grup zorganizowanych oraz ze skierowaniami do sanatoriów mieszczących się na jego terenie, natomiast turyści z zagranicy mieli zakaz wjazdu do obwodu. Impulsem do intensywnego rozwoju branży turystycznej w regionie stało się przyjęcie w 2002 roku „Państwowego programu rozwoju turystyki i rekreacji w obwodzie kaliningradzkim w latach 2002 – 2006”. W roku 2007 natomiast w obwodzie kaliningradzkim został przyjęty program celowy „Rozwój obwodu kaliningradzkiego jako ośrodka turystycznego w latach 2007 – 2011”, ze zmianami i uzupełnieniami, zatwierdzonymi Postanowieniem Nr 69 Rządu Obwodu Kaliningradzkiego z dnia 12 lutego 2009 r. Olbrzymim potencjałem turystyczno-rekreacyjnym dysponuje powstająca Specjalna strefa ekonomiczna typu turystyczno-rekreacyjnego „Mierzeja Kurońska” (TRSSE), dająca duże możliwości w zakresie rozwoju turystyki ekologicznej,

zdrowotnej, sportowo-rozrywkowej, rowerowej, wodnej, rekreacyjnej, biznesowej, wycieczkowej i poznawczej.

Tabela 2. Dynamika turystyki wjazdowej do Obwodu Kaliningradzkiego w latach 2007 – 201 [tys. osób]

2007 r.	2008 r.	2009 r.	2010 r.
396,7	520	360	420

Źródło: <http://www.gks.ru/>

W kształtowaniu wielkości turystyki wjazdowej do obwodu dużą rolę odgrywa turystyka handlowa w dużej mierze determinującej ruch na granicy polsko-rosyjskiej. Stanowi ona swego rodzaju remedium na niski poziom życia mieszkańców po obu stronach granicy.

Wymienione wyżej uwarunkowania przyrodnicze i infrastrukturalne wskazują na znaczny potencjał rozwoju turystyki wodnej, który zależy jest w dużej mierze od aktywności społeczności lokalnej. Najslabsze ośrodki położone w peryferyjnej strefie przygranicznej, o małym zaludnieniu i gospodarce związanej silnie z rolnictwem potrzebują wsparcia w zakresie poprawy sytuacji społecznej i gospodarczej. Z tego względu wdrożenie w życie koncepcji rozwoju MDW E70 na problemowym obszarze przyczynić się może do poprawy dochodów i jakości życia społeczności lokalnych.

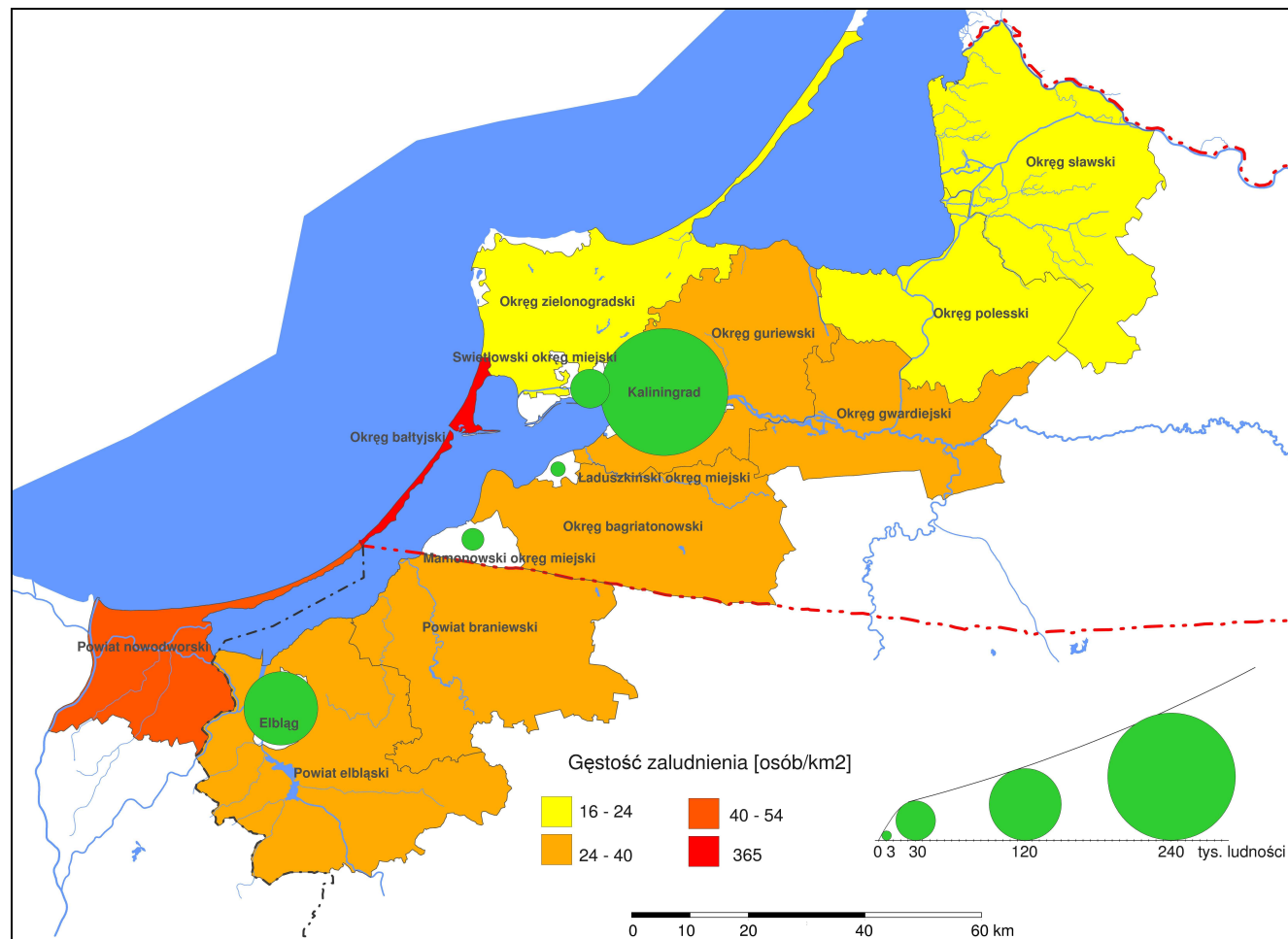
Według danych Banku Danych Regionalnych oraz Federalnej Służby Statystyki Publicznej FR w 2009 r. pod względem gęstości zaludnienia w strefie MDW E70 widoczne było silne zróżnicowanie rozmieszczenia ludności (Mapa 4). Najniższe zagęszczenie ludności (16-24 osób/km²) występowało w peryferyjnych okręgach obwodu (polesski, sławski, zielonogradski). Pod względem zaludnienia najbardziej wyróżniał się obszar położony wzdłuż najważniejszych arterii komunikacyjnych tj. dróg E77 i S22 (okręgi gwardiejski, guriwski, bagriatonowski oraz powiaty elbląski i braniewski). Po stronie polskiej wyróżniał się powiat nowodworski (53,1 osób/km²), położony przy drodze S7 w strefie bezpośredniego oddziaływania aglomeracji Trójmiasta. Z kolei okręg bałtyjski z racji na jego położenie na Mierzei Wiślanej i status okręgu ziemskiego cechował się bardzo dużą gęstością zaludnienia (365 osób/km²), 97% ludności zamieszkiwało Bałtyjsk.

Analizowany obszar w 2009 r. zamieszkiwało ponad 940 tys. ludności z czego niemalże 680 tys. stanowili mieszkańcy Obwodu Kaliningradzkiego, z których 61% to mieszkańcy Kaliningradu. W polskiej części spośród 260 tys. ludności 48% stanowili mieszkańcy Elbląga.

Analizę ekonomicznych grup wieku charakteryzuje szereg ciekawych i istotnych dla przyszłości strefy zjawisk (Mapa 5). W polskiej części mamy do czynienia z dość jednorodną strukturą grup ludności. Udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wahał się od 14% w Elblągu do 15,5% w powiecie elbląskim. W grupie wieku produkcyjnego różnice nie przekraczały 1% przy najwyższym wskaźniku w Elblągu – 70,3%. Podobna sytuacja miała miejsce w odniesieniu do grupy wieku poprodukcyjnego, tym razem na niekorzyść Elbląga, w którym wskaźnik osiągnął wartość 15,6% podczas gdy w powiatach ziemskich wahał się w granicach 13,5-13,8%.

Na terenie obwodu występowało bardzo duże zróżnicowanie grup ludności w zależności od położenia względem Kaliningradu. Ze względu na brak danych w ogólnej analizie pominięto ładuskiński okręg miejski. Okręg bagriatonowski cechował bardzo niski wskaźnik udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym, wynoszący zaledwie 4,4% i bardzo wysoki wskaźnik ludności w wieku poprodukcyjnym dochodzący do 32,6 %. W mamonowskim okręgu miejskim zauważalna była również niska wartość wskaźnika grupy wieku przedprodukcyjnym – 9,4%. Pozostały obszar skupiający Kaliningrad i ościenne okręgi cechuje, zbliżona do polskiej części strefy struktura ludności. Cechą szczególną jest tu duży udział ludności w wieku poprodukcyjnym wynoszący od 17,6% w Bałtyjsku do 23% w Kaliningradzie.

Mapa 6. Rozmieszczenie ludności w rosyjsko-polskiej strefie oddziaływania MDW E70 w 2009 r.



Źródło: opracowanie własne – Przemysław Szreder na podstawie danych Banku Danych Regionalnych – www.stat.gov.pl, Federalnej Służby Statystyki Publicznej FR - www.gks.ru

Częściowym wyjaśnieniem stanu grup ekonomicznych może być analiza grup rozwoju demograficznego. Strefa silnego wzrostu demograficznego opierająca się na wysokim dodatnim ruchu naturalnym i korzystnym saldzie migracji odnosi się praktycznie do jednostek administracyjnych (powiat nowodworski, okręg guriewski, okręg Bałtyjski) bezpośrednio graniczących z ośrodkami wzrostu regionalnego. Kolejnymi jednostkami administracyjnymi opierającymi swój wzrost demograficzny na wysokim dodatnim saldzie migracji przewyższającym ujemny ruch naturalny (umiera tu więcej osób niż rodzi się dzieci) są okręgi polesski, mamonowski, sławski i swietłowski.

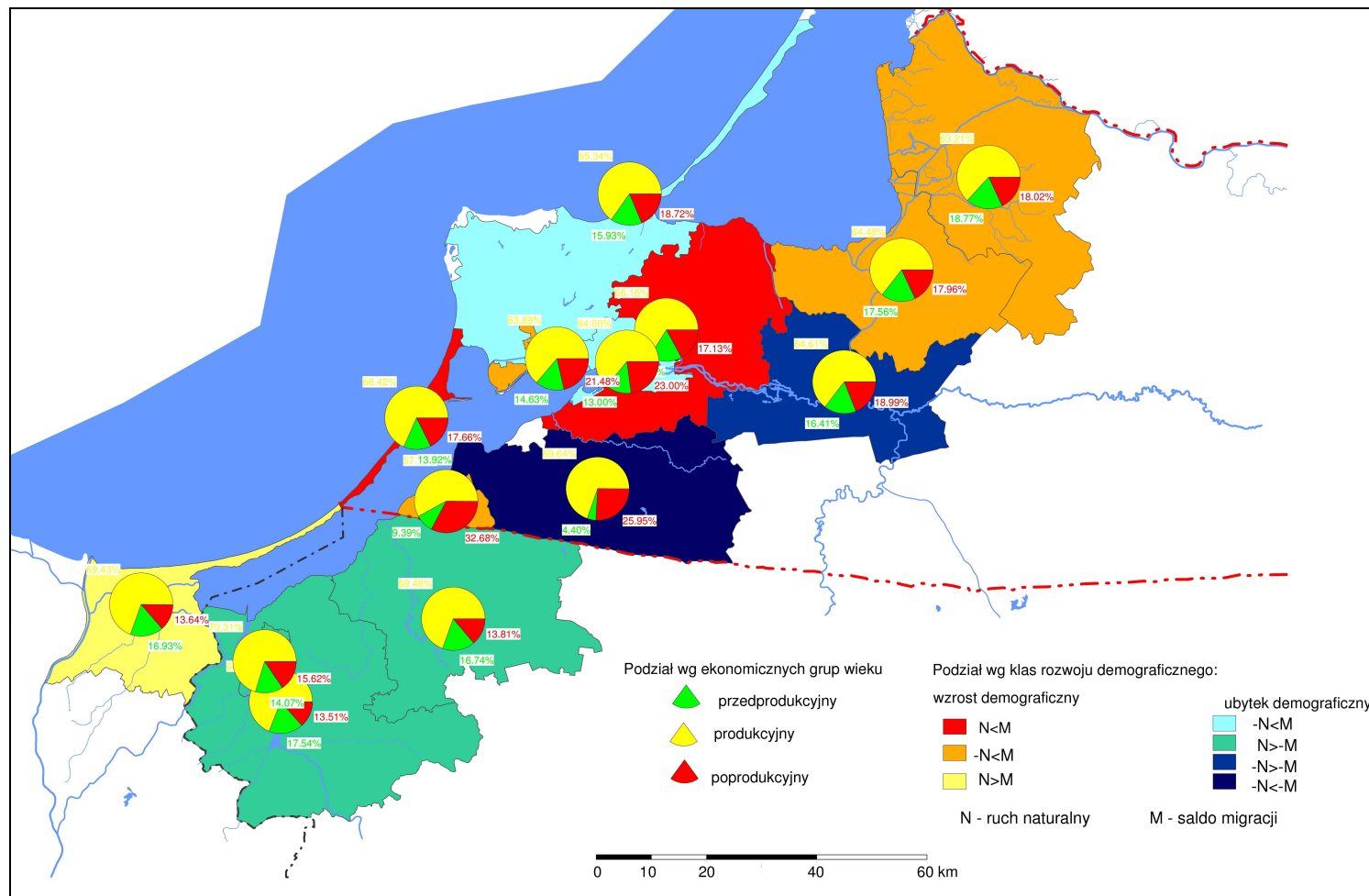
Obszarami zagrożonymi szybką depopulacją są okręgi bagriatonowski i gwardiejski gdzie występuje zarazem ujemne saldo migracji i ubytek naturalny. W nieco lepszej sytuacji są pozostałe obszary (Elbląg, powiat elbląski, powiat braniewski) gdzie dodatni ruch naturalny niwelowany jest przez wysoki poziom migracji. Kaliningrad i okręg zielonogradzki mimo wysokiego napływu ludności wyludniają się wskutek wysokiego ubytku naturalnego.

Opisane wyżej zjawiska są typowe dla całego obszaru Europy Centralnej, gdzie zmienia się model rodziny, wzrasta strefa dojazdów do pracy (ucieczka ludności z miast na przedmieścia) a obszary peryferyjne ulegają marginalizacji.

Pod względem dochodów i miejsca zamieszkania w strefie oddziaływania MDW E70 (Mapa 7) zauważalne jest znaczne zróżnicowanie średnich miesięcznych dochodów brutto pomiędzy polską a rosyjską częścią. W skali całej strefy widoczne są niemal dwukrotnie wyższe zarobki w Polsce jak w Rosji. Ludność typowo rolniczych obszarów w obwodzie osiąga średnio zarobki niższe o 30-50% jak w stolicy regionu. Równie zła sytuacja dotyczy małych okręgów miejskich, które nie prezentują sobą silnego potencjału gospodarczego.

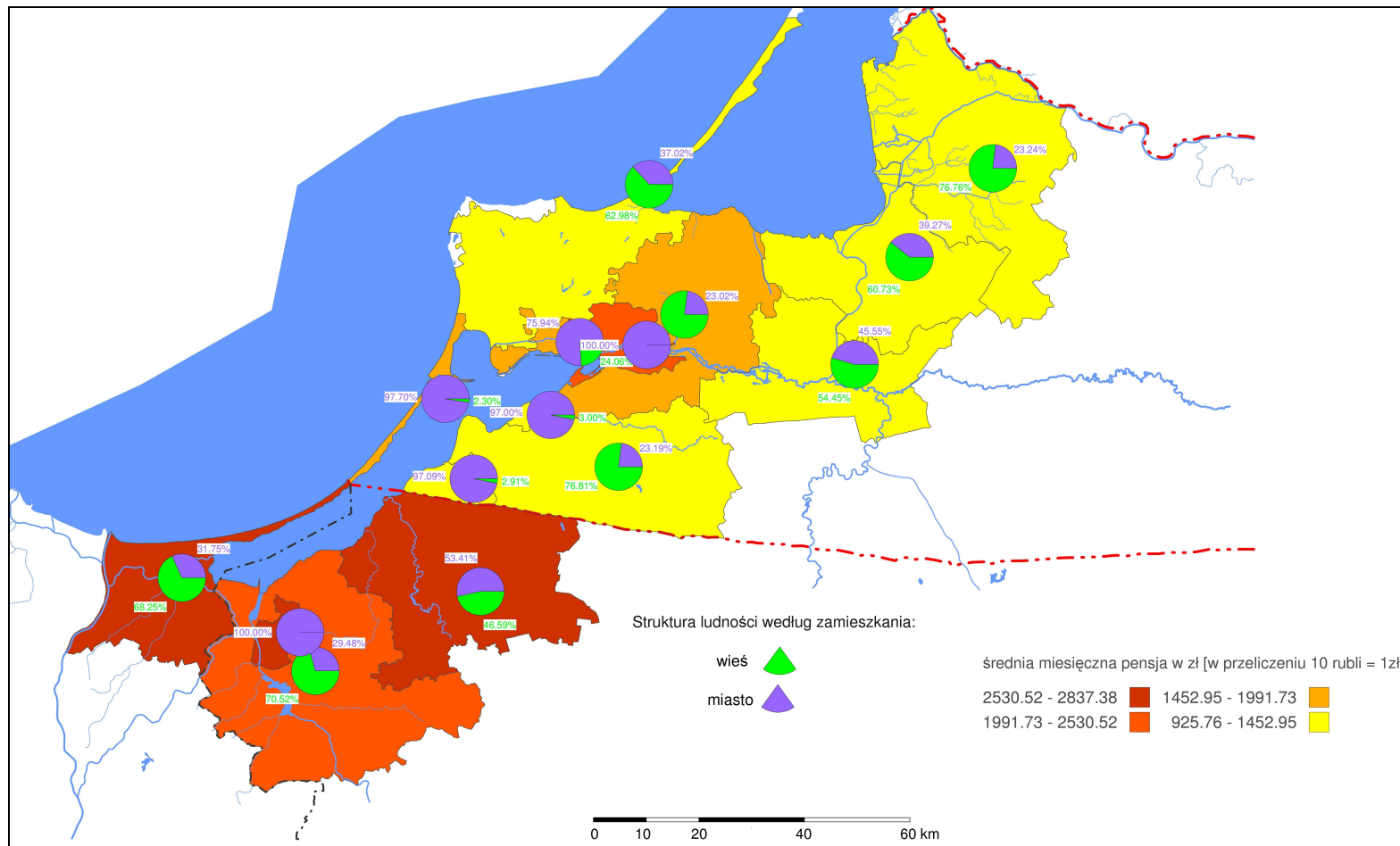
Reasumując, o ile to możliwe przyszła aktywizacja turystyczna obszaru strefy MDW E70 powinna być skorelowana z działaniami mającymi na celu aktywizację gospodarczą społeczności lokalnych, zmianę struktury dochodów zwłaszcza na obszarach peryferyjnych, poprawę jakości życia i dostępności komunikacyjnej.

Mapa 8. Struktura ekonomiczna i klasyfikacja grup rozwoju demograficznego w 2009 r.



Źródło: opracowanie własne – Przemysław Szreder na podstawie danych Banku Danych Regionalnych – www.stat.gov.pl, Federalnej Służby Statystyki Publicznej FR - www.gks.ru

Mapa 9. Struktura ludności według miejsca zamieszkania i średnie miesięczne dochody brutto w zł w 2009 r.



Źródło: opracowanie własne – Przemysław Szreder na podstawie danych Banku Danych Regionalnych – www.stat.gov.pl, Federalnej Służby Statystyki Publicznej FR - www.gks.ru

2. Analiza kontekstu prawnego i dokumentów planowania długoterminowego

2.1. Ustawodawstwo na szczeblu Unii Europejskiej

Ramowa Dyrektywa Wodna

Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000r., 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 roku 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 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.

2.2. Ustawodawstwo na szczeblu krajowym

2.2.1. Federacja Rosyjska

Jest to najważniejsza kwestia. Składają się nań umowy międzynarodowe dotyczące żeglugi, zawierane na poziomie państwowym oraz wewnętrzne akty prawne Federacji Rosyjskiej.

Wszystkie umowy międzynarodowe dotyczące żeglugi są w kompetencjach ośrodka federalnego. Nie ma różnic związanych ze specyfiką regionalną, choć wewnętrzne systemy wodne obwodu kaliningradzkiego są zasadniczo częścią składową wspólnego paneuropejskiego systemu wewnętrznych dróg wodnych.

Oprócz międzynarodowych umów i porozumień, w ramach Dialogu transportowego UE – Rosja prowadzona jest dyskusja na temat otwarcia wewnętrznych dróg wodnych Rosji dla połączeń transportowych.

Na poziomie federalnym kwestie żeglugi po wodach wewnętrznych są regulowane przez Ministerstwo Transportu Federacji Rosyjskiej, które wydaje specjalne dokumenty normatywne, takie jak np. „Właściwości przepływu i postoju statków na trasach żeglugowych Basenu Południowo-Zachodniego”, który to dokument obowiązuje od dnia 06.07.2003 (ze zmianami z 2004 i 2005 r.). Zgodnie z tą instrukcją nawigatorzy powinni przestrzegać określonych zasad. I tak np. pływanie statków z napędem własnym zaliczanych do klasy „R” Rosyjskiego Rejestru Rzecznego w Zalewie Kurońskim jest dopuszczalne pod warunkiem posiadania radiostacji krótkofalowej oraz kompasu sterowego. Aby statek mógł wpłynąć do Zalewu, jego kapitan musi mieć zezwolenie Rosyjskiego Rejestru Rzecznego oraz prognozę pogody na czas przepłynięcia (p.9). W sytuacji podpływania do mostów i przejść nadziemnych nawigatorzy powinni zawczasu uszczegółowić ich gabaryty wysokościowe z uwzględnieniem faktycznych poziomów wody. Zapas prześwitu pod mostami winien być nie mniejszy niż 30 cm (p.10). Postój małych jednostek pływających i statków żaglowych w miastach i innych miejscowościach jest dopuszczalny wyłącznie w specjalnych bazach postojowych dla małej floty. Postój tych jednostek pływających na innych odcinkach drogi wodnej jest możliwy poza granicami szlaku żeglownego lub przy brzegu (p.15).

Zgodnie z zarządzeniem Dyrektora Departamentu Transportu Rzecznego Nr 33 z dnia 31 maja 1995 roku oraz telegramem Wiceministra Transportu Rosji Nr NS-29-759 z dnia 20.04.1998 r. kapitanowie statków

morskich, niezależnie od ich przynależności, formy własności i bandery, w celu przepłynięcia po wewnętrznych szlakach żeglownych muszą otrzymać zezwolenie Państwowej Inspekcji Żeglugi Śródlądowej - oddziału liniowego w Basenie Północno-Zachodnim (p.19).

Tak jak żeglugę po wewnętrznych drogach wodnych regulują wewnętrzne (krajowe) akty normatywne, tak przekroczenie granicy państwowej i wykorzystywanie wspólnych akwenów wymaga zawarcia odpowiednich porozumień międzynarodowych. W przypadku trasy E70 jest to Zalew Kaliningradzki (Wiślaný) i Zalew Kuroński.

2.2.2. Zalew Wiślaný

Pierwszym aktem prawnym regulującym kwestie żeglugi po Zalewie Wiślanym była Umowa z dnia 15 lutego 1961 r. podpisana między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich "O stosunkach prawnych na polsko-radzieckiej granicy państwowej, współpracy i pomocy wzajemnej w sprawach granicznych". W umowie zostało określone, że polskie statki handlowe mogą przepływać z polskich portów na Morze Bałtyckie i z powrotem tranzytem przez radziecką część akwenu Zalewu Kaliningradzkiego (Wiślanego) i Cieśninę Pilawską bez wpływania do portów radzieckich.

Po rozpadzie ZSRR zaistniała konieczność odnowienia bazy prawnej i w dniu 22 maja 1992 r. pojawiły się dwa nowe dokumenty: Umowa między Rzeczypospolitą Polską i Federacją Rosyjską „O przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy” oraz Porozumienie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej „O współpracy północno-wschodnich województw Rzeczypospolitej Polskiej i obwodu kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej”. Ponadto na wysokich szczeblach politycznych zaczęły się odbywać posiedzenia polsko-rosyjskich okrągłych stołów dotyczące spraw współpracy między województwami Polski i obwodem kaliningradzkim FR. Protokoły z posiedzeń tych okrągłych stołów z dnia 06.09.1992 i 06.06.1993 r. stały się także punktem wyjścia dla stosunków wzajemnych między dwoma państwami w związku z żeglugą po Zalewie Wiślanym (Kaliningradzkim). Dzięki temu od 1993 r. przywrócono przekraczanie morskiej granicy państwowej na Zalewie Wiślanym przez statki polskie i rosyjskie.

Jednakże ani umowa ani porozumienie nie uregulowały w sposób jednoznaczny zasad żeglugi na Zalewie. Protokoły z posiedzeń okrągłych stołów są dokumentami, które nie mają statusu prawnego umów międzynarodowych. Zdaniem MSZ Rosji i Służby Granicznej FSB Rosji żaden z wymienionych dokumentów nie był źródłem unormowanych podstaw do przekraczania granicy państwowej przez statki Polski i Rosji. Tym niemniej, statki pływały po Zalewie. Co więcej, most handlowy poszerzał się i wzmacniał. W najlepszym roku 2004 statki rosyjskie co miesiąc transportowały do Polski 20 tys. ton węgla (7 składów kolejowych miesięcznie), 4,5 tys. ton nawozów sztucznych (1,5 składu kolejowego), do tego dochodziły konstrukcje metalowe itp. (2 składy kolejowe). W ten sposób każdego miesiąca w sezonie żeglugowym (czas jego trwania – od pół roku do ośmiu miesięcy w czasie roku) pracownicy żeglugi rzecznej przewozili drogą wodną w kierunku Polski 10 składów kolejowych. Ponadto w czasie sezonu żeglugowego 2004 roku przewieziono 49 tysięcy 560 pasażerów, a w sezonie żeglugowym 2005 – około 150 tysięcy pasażerów. Ponieważ Kaliningrad stał się miastem otwartym, to polskie statki od czasu do czasu też zaczęły wpływać do tego rosyjskiego portu.

W takiej sytuacji podjęto tymczasową decyzję techniczną: kierownictwo Służby Granicznej FSB Rosji, biorąc pod uwagę właściwości obwodu kaliningradzkiego i uwzględniając umowę i porozumienie pomiędzy dwoma państwami z 1992 roku, a także protokoły z posiedzeń okrągłych stołów z 1992 i 1993 roku, w celu zapewnienia stabilności stosunków między Federacją Rosyjską a Rzeczypospolitą Polską zezwalało na żeglugę i przekraczanie granicy państwowej na Zalewie Kaliningradzkim (Wiślanym) przez polskie i rosyjskie statki. „Naruszenia” granicy państwowej trwały 13 lat – do czasu, aż w 2006 r. FSB Rosji przestała załatwiać formalności związane z wypłynięciem statków rosyjskich. Jaka była tego przyczyna – brak jest udokumentowanych źródeł na ten temat, ale przypuszcza się, że spowodowane było to pogorszeniem w 2005 roku stosunków rosyjsko-polskich. W tym samym czasie polskie statki w oparciu o Porozumienie z 1961 r. zachowały możliwość wypłynięcia na Morze Bałtyckie. W odpowiedzi Rząd Federacji Rosyjskiej podjął próbę zawarcia z Polską umowy dwustronnej w sprawie żeglugi na Zalewie, to znaczy został wznowiony proces negocjacji, który nie doszedł do skutku w 1992 r. Od tamtego czasu odbyło się kilka rund rozmów między ekspertami, kwestia żeglugi na Zalewie Wiślanym/Kaliningradzkim była poruszana na spotkaniu ministrów spraw zagranicznych Rosji i Polski. Zmieniły się jednakże warunki: w tym okresie Polska stała się członkiem Unii Europejskiej i strona polska zażądała włączenia do umowy dwustronnej zapisu o dopuszczeniu do Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego statków państw trzecich. Takie podejście niesło ze sobą niedogodności z prawnego i technicznego punktu widzenia.

Ostatecznie podczas wizyty w Polsce Premiera Rządu FR Władimira Putina 1 września 2009 roku podpisano w Sopocie Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym (Kaliningradzkiej zaliw). Przed tym, 15 lipca 2009 roku ukazało się Postanowienie Rządu Federacji Rosyjskiej Nr 553 „O zatwierdzeniu przepisu o dopuszczeniu do rosyjskiej części Zalewu Kaliningradzkiego (Wiślanego) statków pod banderą państwa obcego, zmierzających do portów Rzeczypospolitej Polskiej lub z nich”. Praktycznie pozwala ono na przekształcenie żeglugi śródlądowej (po wodach wewnętrznych zalewów) w żeglugę międzynarodową. Tak więc, tor wodny dla statków płynących z polskich portów przez zalewy w kierunku Bałtyka, Kaliningradu, Swietłego został już oznaczony na mapach. Strona rosyjska zakupiła odpowiednie oprzyrządowanie nawigacyjne, wiosną 2010 roku zostało ono rozmieszczone i tym samym stworzono warunki do rozpoczęcia sezonu żeglugowego na zalewach.

2.2.3. Zalew Kuroński

4 grudnia 2007 r. w Swietłogorsku na piątym posiedzeniu Rosyjsko-Litewskiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Handlowo-Gospodarczej, Naukowo-Technicznej, Humanistycznej i Kulturalnej zostało zawarte międzyrządowe rosyjsko-litewskie Porozumienie o żegludze po Zalewie Kurońskim i wewnętrznych szlakach wodnych obwodu kaliningradzkiego FR i Republiki Litewskiej. Porozumienie podpisali Minister Transportu FR Igor Lewitin i Minister Spraw Zagranicznych Litwy Petras Vaitiekunas. Zmieniło ono panujący do tej pory tryb żeglugi statków pływających pod obcą banderą. Przed 2007 rokiem Rząd Federacji Rosyjskiej był zmuszony podejmować indywidualną decyzję w sprawie każdego obcego statku. Strony zobowiązały się wspólnie utrzymywać te szlaki wodne wraz z oprzyrządowaniem nawigacyjnym.

Jednym z najważniejszych rezultatów niniejszego Porozumienia stały się plany budowy wspólnego przejścia granicznego Rybaczij – Nida, bez którego jak do tej pory nie jest możliwe wpływanie statków pod obcą banderą do wód rosyjskich. W celu realizacji Porozumienia w najbliższym czasie powstanie rosyjsko-litewska komisja (kwestie te są rozpatrywane na szczelnie federalnym).

Mimo, że Porozumienie weszło w życie (w kwietniu 2009 r. zostało ono ratyfikowane przez Radę Federacji FR), to faktycznie uczyniono niewiele. Przejście graniczne w osadzie Rybaczij póki co widnieje tylko na papierze.

2.2.4. Wody wewnętrzne

Pojęcie wód wewnętrznych jest ustalane równocześnie z ustawodawstwem międzynarodowym i krajowym państwa. Zgodnie z p. 4 art. 5 Ustawy FR z dnia 1 kwietnia 1993 r. „O granicy państwowej Federacji Rosyjskiej” do wód wewnętrznych zalicza się: 1) wody morskie, położone w stronę brzegu od linii wyjściowych, przyjętych w celu odliczania szerokości wód terytorialnych FR; 2) wody portowe FR ograniczone linią przechodzącą przez najbardziej oddalone w kierunku morza punkty urządzeń hydrotechnicznych i innych urządzeń portowych; 3) wody zalewów, zatok morskich, zatok, limanów, których brzegi w całości należą do FR, do linii prostej przeprowadzonej od brzegu do brzegu w miejscu najdalszego odpływu, gdzie od strony morza po raz pierwszy powstaje jedno lub kilka przejść, jeśli szerokość każdego z nich nie przekracza 24 mil morskich; 4) wody zalewów, zatok morskich, zatok, limanów, historycznie należących do FR, których wykaz jest ogłaszany przez Rząd FR; 5) wody rzek, jezior i innych akwenów, których brzegi należą do FR [Prawo międzynarodowe publiczne. Zbiór dokumentów. Zgromadził K. A. Bokjaszew, tom.1. Moskwa, 1996. str. 45-65.]

Ogólne zasady pływania po wewnętrznych szlakach wodnych Federacji Rosyjskiej zostały zatwierdzone Zarządzeniem Ministerstwa Transportu FR Nr 129 z dnia 14 października 2002 roku.

Nadzór nad przestrzeganiem wymogów zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji statków na wewnętrznych szlakach wodnych obwodu kaliningradzkiego wykonuje Kaliningradzki Oddział Liniowy Państwowej Inspekcji Żeglugi Śródlądowej w Basenie Północno-Zachodnim.

W chwili obecnej dla jachtów żaglowo-motorowych są otwarte następujące porty:

- **Port Bałtyjsk** - kontrola graniczna i celna jest dokonywana w Porcie Handlowym (wcześniejszy basen Nr 3). Miasto oraz port są zamknięte dla jachtów państw obcych. Można dostać specjalne pozwolenie za pośrednictwem Bałtyckiego Stowarzyszenia Żeglarskiego lub Kaliningradzkiej Federacji Żeglarstwa.
- **Port Kaliningrad** – jest otwarty dla statków należących do innych państw. Szlak prowadzi przez port w Bałtyjsku i dalej: - dla jachtów o zanurzeniu ponad 2 m: przez Kaliningradzki Kanał Morski; - dla jachtów o zanurzeniu mniejszym niż 2 m: albo torem wodnym „Awos” do wyspy Nasypnoj albo przez Kaliningradzki Kanał Morski do Zatoki Primorskiej, a następnie Zalewem Kaliningradzkim dalej do Kaliningradu.

W obwodzie kaliningradzkim obowiązuje zakaz pływania po wewnętrznych szlakach wodnych dla statków pod obcą banderą poza Zalewem Kaliningradzkim i Kaliningradzkim Kanałem Morskim.

2.2.5. Polska

Ustawa Prawo wodne

Podstawowym aktem prawnym regulującym gospodarowanie wodami w Polsce jest ustawa z dnia 18 lipca 2001 roku Prawo wodne (tekst jednolity z 2005r. - Dz. U. nr 239 poz. 2019 z p.zm.) 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 wodno-prawnego. 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.

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 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.

Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju

„Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”, przyjęta* przez Sejm w 2000 roku, 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”.

Stanowiąc 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 długodystansowej żeglugi turystycznej.

Projekt Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2030

Z powodów braku odpowiednich zasobów wodnych oraz konieczności ochrony unikatowej przyrody, nie zostanie zrealizowany zamiar rewitalizacji z inicjatywy samorządów wojewódzkich połączenia dorzecza Odry przez Bydgoszcz do Gdańska (droga E-70, na terenie sześciu województw podejmowane są działania programowe, koncepcyjne i inwestycyjne dotyczące tej drogi). Na wschodnich obszarach Polski rozwój dróg wodnych przewidywany jest głównie dla celów turystycznych.

2.3. Ustawodawstwo na szczeblu regionalnym

2.3.1. Obwód Kaliningradzki

Od października 2010 roku sprawami turystyki zajmuje się Wydział Turystyki Ministerstwa Przemysłu w Rządzie Obwodu Kaliningradzkiego.

Do aktów prawnych z zakresu ustawodawstwa na szczeblu regionalnym odnoszą się dokumenty normatywne przyjęte przez Dumę Obwodową lub Rozporządzenia Rządu Obwodu Kaliningradzkiego.

Ustawy regionalne obwodu kaliningradzkiego:

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

1. „O państwowym wspieraniu rozwoju sfery turystyczno-rekreacyjnej na terenie obwodu kaliningradzkiego” z dnia 25 grudnia 2003 r.
2. „O państwowym wspieraniu organizacji dokonujących inwestycji w formie inwestycji kapitałowych na terenie obwodu kaliningradzkiego” z dnia 27 czerwca 2002 r.
3. „O działalności turystycznej w obwodzie kaliningradzkim” z dnia 27 grudnia 1997 r., ze zmianami z dnia 19.07.2000 i 07.03.2002 r.

2.3.2. Urząd Morski w Gdyni

Rzeka Elbląg wraz z Zalewem Wiślanym podlegają administracji Urzędu Morskiego, który jest właściwym organem regulującym m.in. zasady bezpieczeństwa i wykorzystania wód na potrzeby turystyki, rekreacji i spotów wodnych. Poniżej przedstawione zostały najważniejsze sformułowania odnoszące się do turystyki wodnej wraz z odniesieniem do poszczególnych obwieszczeń Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni dostępnych na stronie <http://bip.umgdy.gov.pl/pium/dokumenty/dum?menuId=4162>.

Obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 24 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków uprawiania żeglugi na wodach morskich w celach rekreacyjno-sportowych przez jednostki pływające o długości do 5 m oraz niezatapialne jednostki pływające o długości od 5-8 m.

Żegluga dozwolona jest:

- 1) w porze dziennej od wschodu do zachodu słońca,
- 2) na wodach wolnych od lodu,
- 3) przy sile wiatru do 4 o w skali Beauforta. Ograniczenia niniejszego nie stosuje się do jednostek niezatapialnych i desek z żaglem,
- 4) przy widzialności powyżej 2 Mm.
- 5) w strefie pływania odległej od linii brzegu nie mniej niż 0,1 Mm i nie więcej niż 2 Mm dla jednostek o napędzie mechanicznym,
- 6) w strefie pływania w odległości do 2 Mm od linii brzegu dla jednostek bez napędu mechanicznego.

Zabronione jest uprawianie żeglugi jednostkami pływającymi na akwenach zamkniętych dla żeglugi, oznakowanych kąpielisk i akwenów szkoleniowych wyznaczonych przez właściwego terytorialnie kapitana portu lub Inspektoratu Ruchu Morskiego.

W rejonie oznakowanych kąpielisk odbijanie i dobijanie do brzegu jednostek pływających o napędzie mechanicznym może odbywać się po specjalnie do tego wyznaczonych i oznakowanych pasach ruchu. Pas ruchu łączący plażę ze strefą pływania powinien mieć szerokość minimum 25 m i być oznakowany. W pasie tym należy poruszać się z minimalną sterowną prędkością.

W pozostałych rejonach przemieszczanie się, odbijanie i dobijanie do brzegu jednostek o napędzie mechanicznym wymaga szczególnej ostrożności. W odległości do 50 m od brzegu powinno odbywać się z minimalną sterowną prędkością.

Za bezpieczeństwo żeglugi odpowiedzialna jest osoba kierująca jednostką pływającą.

Obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 30 kwietnia 2007r. - Zarządzenie Porządkowe nr 6 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 30 kwietnia 2007r. zmieniające Zarządzenie Porządkowe Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 2 kwietnia 2002r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi morskich statków sportowych o długości całkowitej do 24 m.

Jacht może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa, bezpiecznego obsadzenia załogą, wyposażenia w środki ratunkowe, sygnałowe, nawigacyjne, przeciwpożarowe, urządzenia radiokomunikacyjne, sprzęt pokładowy i awaryjny oraz innym wymaganiom określonym w rozporządzeniu.

Jacht odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa, jeżeli czyni zadość przepisom technicznym uznanym przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

Dokumentem bezpieczeństwa jachtu jest karta bezpieczeństwa

Pełnienie funkcji kierowniczych na jachtach wymaga posiadania przez członka załogi odpowiedniego patentu żeglarskiego lub motorowodnego.

Przed wyjściem w morze, kapitan jachtu ma obowiązek dokonać przeszkolenia całej załogi w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi i sygnałowymi znajdującymi się na jachcie.

Jachty o długości nie przekraczającej 8 metrów w rejonach żeglugi na akwenach treningowych (Zalewie Wiślanym) i osłoniętej są zwolnione z obowiązku prowadzenia dzienników.

Jacht w żegludze osłoniętej i na akwenach treningowych powinien posiadać:

- a) Pneumatyczną tratwę ratunkową ze zwalniakiem hydrostatycznym mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie albo koła ratunkowe przyjmując, że jedno koło utrzymuje na wodzie dwie osoby – składowane w sposób umożliwiający natychmiastowe użycie; w każdym razie na jachcie powinny znajdować się co najmniej dwa koła ratunkowe zaopatrzone w pławkę świetlną, tyczkę z flagą i linkę ratunkową,
- b) Pasy ratunkowe dla każdej z osób znajdujących się na jachcie,
- c) 3 szt. rakiet spadochronowych koloru czerwonego,
- d) 1 pławkę dymną koloru pomarańczowego.

Jacht niezatapialny o długości całkowitej mniejszej niż 8 m, uprawiający żeglugę osłoniętą i na akwenach treningowych tylko w porze dziennej, zamiast wyposażenia przewidzianego w pkt 2 powinien posiadać co najmniej jedno koło ratunkowe z linką ratunkową, pasy ratunkowe dla każdej osoby oraz jedną pławkę wytwarzającą pomarańczowy dym. Dyrektor urzędu morskiego może zmniejszyć wymagania dla jachtu, który uprawia żeglugę na akwenach znajdujących się pod stałą obserwacją i osłoną ratowniczą.

- 1) Od jachtów uprawiających żeglugę na akwenie treningowym w porze dziennej nie wymaga się posiadania lampki w pasach ratunkowych oraz pławki świetlnej przy kole ratunkowym.

Każdy jacht musi być wyposażony co najmniej w:

- 1) kotwicę z łańcuchem lub liną,
- 2) osprzęt cumowniczy,

- 3) 2 odbijacze dostosowane do wielkości jacht,
- 4) bosak,
- 5) apteczkę,
- 6) nożyce do cięcia olinowania stałego,
- 7) wyposażenie awaryjne składające się z narzędzi i części zapasowych.

2.4. Strategie i programy rozwoju regionu i samorządów

Rozwój obwodu kaliningradzkiego odbywa się w oparciu o Strategię rozwoju społeczno-gospodarczego regionu w perspektywie średnio- i długoterminowej, przyjętą Postanowieniem Rządu Obwodu Kaliningradzkiego Nr 95 z dnia 9 marca 2007 roku oraz Program rozwoju społeczno-gospodarczego obwodu kaliningradzkiego na lata 2007-2016 (przyjęty ustawą regionalną obwodu kaliningradzkiego Nr 115 z dnia 28 grudnia 2006 roku).

Zgodnie ze Strategią, „do priorytetowych branż gospodarki mających szanse na rozwój w warunkach północno-zachodniej części Rosji i makroregionu Bałtyk należy zaliczyć:

- kompleks transportowo-logistyczny (udział PRB – 8%);...
- z uwzględnieniem ogólnego wzrostu rynku turystycznego w makroregionie – kompleks turystyczno-rekreacyjny (udział PRB – 2%)...”.

W rozdziale poświęconym sytuacji, w jakiej znajduje się kompleks transportowy, mówi się, między innymi, że: „na przestrzeni dziejów wewnętrzne szlaki wodne miały znaczny udział w przemieszczaniu ładunków i pasażerów, a także były wykorzystywane w celach turystycznych. I tak, rzeka Pregola była żeglowna do Insterburga (obecnie miasto Czerniachowsk), zaś istniejący system kanałów składał się na system komunikacji od Zalewu Wiślanego i Kaliningradzkiego do rzeki Niemen”.

„Obwód kaliningradzki, dysponując wielkim potencjałem turystycznym i rekreacyjnym, może do roku 2016 zwiększyć jego udział w strukturze PRB do 8-10%, co generuje wzrost przepływu turystów do 1,5 – 1,8 mln osób rocznie, wraz z odpowiednimi zmianami struktury przyjazdów (na korzyść średnioterminowego pobytu ze zróżnicowanym pakietem oferty turystycznej). W tym celu w ramach programu rozwoju działalności turystycznej niezbędne jest rozwiązanie szeregu problemów, w tym:

- zwiększenie dostępności transportowej i graniczo-prawnej obwodu kaliningradzkiego (w kontekście rozwoju sieci nowoczesnych magistrali transportowych: samochodowych, kolejowych, wodnych, powietrznych);
- aktywizacja współpracy przygranicznej i międzynarodowej, w pierwszej kolejności z krajami, które posiadają historyczną więź z obwodem;
- stworzenie warunków do zapewnienia całosezonowego napływu turystów, zależnego od wzrostu poziomu istniejącej i budowania nowej infrastruktury turystycznej, włączając rozwój turystyki medyczno-zdrowotnej, biznesowej, wodnej (morskiej i rzecznej), kulturowo-poznawczej oraz turystyki związanej z różnymi wydarzeniami i imprezami;

- przeprowadzenie dynamicznych działań marketingowych w regionie; stworzenie komfortowego środowiska informacyjnego oraz aktywna promocja produktu turystyczno-rekreacyjnego i usług świadczonych w obwodzie – na rynku krajowym (rosyjskim) oraz międzynarodowym.

Konieczne jest uwzględnianie ostrej konkurencji w makroregionie wybrzeża Bałtyku. Obwód kaliningradzki powinien postawić na poszukiwanie i opracowywanie unikalnych produktów turystycznych, które byłyby atrakcyjne dla poważnych inwestorów, a także na aktywne promowanie znaczących wydarzeń na skalę międzynarodową. Pod warunkiem powstania w perspektywie do 2016 roku infrastruktury turystycznej na wysokim poziomie oraz przy stosunkowo niewysokich cenach, umożliwi to obwodowi kaliningradzkiemu przyciągnięcie doń znacznej ilości turystów i inwestycji, co zagwarantuje stabilną konkurencyjność w makroregionie bałtyckim.

Spośród najważniejszych celów, na jakie nastawiony jest rozwój branży turystyczno-rekreacyjnej w obwodzie kaliningradzkim w długoterminowym okresie, można wymienić następujące:

- zharmonizowanie polityki Federacji Rosyjskiej i krajów nadbałtyckich w sferze kultury;...
- włączenie przedsięwzięć kulturalnych w Kaliningradzie do europejskiego kalendarza najważniejszych wydarzeń kulturalnych;
- kształtowanie wspólnej przestrzeni turystyczno-rekreacyjnej z regionami Polski i Litwy;
- aktywizacja współpracy przygranicznej i międzynarodowej z krajami, których historia wykazuje ścisłe więzi z historią regionu;
- budowanie w północnozachodniej części Federacji Rosyjskiej przemysłu hotelarskiego, spełniającego międzynarodowe normy; rozwijanie tej branży jako zwartego klastra makroregionalnego;
- przekształcenie obwodu w jeden z bazowych regionów Rosji w sferze rozwoju turystyki wodnej (morskiej, rzecznej, jachtowej i wycieczkowej)".

Rozdział 5-ty Strategii w całości jest poświęcony rozwojowi turystyki i rekreacji jako jednego z najważniejszych i najbardziej perspektywicznych klastrów w gospodarce kaliningradzkiej. Mówi się w nim m.in. o tym, że w przypadku realizacji korzystnego scenariusza kompleks turystyczno-rekreacyjny może inicjować rozwój szeregu branż pokrewnych (elementów klastra), a także w zasadniczy sposób zmienić sytuację na rynku nieruchomości i wywrzeć wpływ na rynek pracy.

Rokroczny wzrost napływu turystów do obwodu kaliningradzkiego stanowi 10-12% rocznie, co świadczy o trwale pozytywnej, bez gwałtownych skoków, dynamice ruchu turystycznego w regionie w ostatnich latach.

W ramach perspektywy długoterminowej, z uwzględnieniem ponad trzykrotnego zwiększenia ilości miejsc noclegowych (co najmniej do 60 tys.) obwód kaliningradzki może przyjąć nie mniej niż 1,2 mln turystów rocznie, a w późniejszym okresie możliwy jest wzrost do 3-4 mln osób rocznie. Przy zwiększeniu udziału PRB do 7-10%, może mieć miejsce zwiększenie dochodów do 850 mln USD (25 mld rubli) rocznie, i w ten sposób obwód będzie mógł osiągnąć wskaźniki trwałego wzrostu biznesu turystycznego, charakterystyczne dla mikroregionu bałtyckiego.

Wśród najważniejszych kierunków projektów w Strategii wymienia się w szczególności:

- „Zawarcie międzynarodowych porozumień między Federacją Rosyjską i Polską, Federacją Rosyjską i Litwą, dotyczących możliwości nawigacji po rzekach granicznych.

- Osiągnięcie porozumienia z władzami federalnymi, władzami wojskowymi, służbą graniczną i FSB w zakresie możliwości zwiedzania przez turystów Mierzei Bałtyckiej, budowy ścieżki rowerowej na terenie Mierzei oraz rozbudowy portu w Bałtyjsku w celu przyjmowania turystów zagranicznych, ukierunkowanego na rozwój rynku turystyki wycieczkowej i rzecznej w obwodzie kaliningradzkim.
- Stworzenie bazy normatywno-prawnej dla umożliwienia przepływu tranzytowego małych statków turystyki wodnej przez obwód kaliningradzki między Polską a Litwą rzekami Pregola i Dejma.
- Przegląd „Zasad pływania po akwenach wewnętrznych FR”, zabraniających ruchu statków pod obcą banderą po wewnętrznych szlakach wodnych kraju.
- Złagodzenie procedury przekraczania granicy: uproszczenie formalności w trakcie przygotowywania dokumentów w celu otrzymania „wizy krótkoterminowej”; przedłużenie terminu obowiązywania „wizy krótkoterminowej” do pełnych 5-ciu dób przy zachowaniu obecnej ceny za nią; rozwiązanie grupowego trybu załatwiania formalności wizowych; uproszczenie formalności wizowych dla turystów z krajów, jakie nie stwarzają niebezpieczeństw związanych z migracją.
- Przygotowanie wspólnych projektów z Litwą i Polską w celu pozyskania z Programu Sąsiedztwa inwestycji UE w zakresie budowy ścieżki rowerowej na wybrzeżu, zagospodarowania cumowisk, przejść granicznych, budowy przystani dla jachtów – w ramach programu rozwoju turystyki wodnej.
- Finansowanie oczyszczania kanałów, budowy ścianek cumowniczych, cumowisk pasażerskich na morzu, floty pasażerskiej, modernizacji śluz, fortów, mostów.
- Rozwijanie niezbędnej infrastruktury granicznej, w tym organizacja żeglugi pasażerskiej na rzekach i kanałach obwodu kaliningradzkiego”.

Wskazane zapisy Strategii zostały rozwinięte i dookreślone w obowiązującym „Programie rozwoju społeczno-gospodarczego obwodu kaliningradzkiego na lata 2007-2016”. W szczególności w Programie podkreślono konieczność:

- Rewizji przez Ministerstwo Obrony FR statusu prawnego obwodu kaliningradzkiego jako terenu przygranicznego i strefy, gdzie obowiązują szczególne uregulowania paszportowe (w stronę uproszczenia trybu przebywania na terenie obwodu kaliningradzkiego), co pozwoli na rozpoczęcie wykorzystywania możliwości, jakie były wcześniej ograniczane: zwiększenie liczby i uproszczenie przebywania cudzoziemców na terenie obwodu kaliningradzkiego, wykorzystywanie gruntów, jakie uprzednio były przeznaczone na cele Ministerstwa Obrony FR, usprawnienie trybu dostępu do wód wewnętrznych i przemieszczania się po wewnętrznych szlakach wodnych itd.”.

W Programie przewiduje się także, iż:

- „Rekonstrukcja wewnętrznych szlaków wodnych oraz żeglugi wewnętrznej na Zalewie Kurońskim i Kaliningradzkim pozwoli na zapewnienie zróżnicowanego rozwoju klastra turystycznego i będzie stymulować unowocześnienie schematu rozwoju przestrzennego obwodu kaliningradzkiego.

Szereg przedsięwzięć jest ukierunkowany na rozwijanie wewnętrznego transportu wodnego, włączając w to rozwój systemu sieci cumowisk i przywrócenie działalności portów rzecznych.

- Tworzenie pakietu projektów inwestycyjnych i zaproponowanie potencjalnym inwestorom następujących projektów priorytetowych w podstawowych kierunkach działalności inwestycyjnej w sferze turystyki obwodu kaliningradzkiego oraz opracowanie wspólnych projektów z Litwą i Polską w

celu pozyskania inwestycji Unii Europejskiej, przygotowanie i realizacja kampanii na rzecz promocji osobliwości regionu i tras turystycznych na międzynarodowym i rosyjskim rynku turystycznym.

- Budowanie jednolitej przestrzeni turystyczno-rekreacyjnej z regionami Polski i Litwy doprowadzi do opracowania i realizacji jednolitych standardów obsługi w sferze turystyki, a także do powstania jednolitych szlaków turystycznych i utworzenia jednolitego kalendarza wydarzeń kulturalnych”.

Jak wiadomo, MDW E70 przebiega na terenie 10 jednostek samorządowych obwodu kaliningradzkiego, a mianowicie: okręgów miejskich – Mamonowo, Bałtyjsk, Swietłyj, Ładuszkina, Kaliningrad, rejonów – Bagrationowsk, Gurjewsk, Gwardiejsk, Polesk i Zielenogradsk. Wszystkie ww. jednostki samorządu terytorialnego posiadają swoje własne dokumenty o charakterze programowo-strategicznym, w których rozwijanie turystyki wodnej i transportu wodnego jest uznawane za pierwszoplanowy cel ich rozwoju społeczno-gospodarczego. I tak, przykładowo, w strategii rozwoju społeczno-gospodarczego jednostki samorządowej „Rejon zielenogradski” założono rozwój turystyki wodnej jako części składowej celu strategicznego Nr 2: „Najlepszy kurort rekreacyjno-turystyczny w makroregionie Bałtyk”: „- Turystyka wodna. W celu stworzenia infrastruktury turystyki wodnej planuje się: utworzenie przejścia granicznego w osadzie Rybaczij (Mierzeja Kurońska), budowę w mieście Zielenogradsku na kanale portu jachtowego, wraz z zagospodarowaniem działającego na stałe dworca rzeczno, kompleksu krytych pochylni, botelu, ...”. W większości ww. samorządów obecnie analizowane są pomysły związane z utworzeniem bądź modernizacją na MDW E70 obiektów infrastruktury wodnej.

Można zatem stwierdzić, że regionalne i samorządowe organy władzy obwodu kaliningradzkiego szczególną wagę przykładają do rozwoju turystyki wodnej jako takiej, a w szczególności do rozwoju turystyki międzynarodowej (wspólnie z Polską i Litwą, w tym w ramach MDW E70).

Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015 (SRK)

Strategia jest kluczowym dokumentem definiującym cele oraz priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego Polski wraz z warunkami, jakie powinny ten rozwój zapewnić. Jako cel główny określono podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski: poszczególnych obywateli i ich rodzin. Realizacji tego zamierzenia służyć ma 6 wyodrębnionych priorytetów rozwojowych. Przedmiotowy Projekt wpisuje się w zakładane cele priorytetu nr 2 „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”, w ramach którego przewidziano działania m.in. na rzecz podniesienia udziału wodnego transportu śródlądowego także w przewozach turystycznych. Przedsięwzięcia te będą realizowane zwłaszcza tam, gdzie rozwój transportu wodnego będzie możliwy na bazie istniejącego już zainwestowania hydrotechnicznego, po jego ewentualnym odtworzeniu lub modernizacji.

Jednocześnie ten sam priorytet nr 2 przewiduje działania na rzecz wspierania rozwoju infrastruktury turystycznej. Zgodnie z tym założeniem rozwijane będą szlaki oferujące kompleksową obsługę turystów. Inwestycja zakłada budowę lub przebudowę infrastruktury żeglarskiej i turystycznej wokół szlaków wodnych w rejonie Żuław Wiślanych, Mierzei Wiślanej oraz Dłty Wisły w województwach pomorskim i warmińsko-mazurskim, dzięki czemu wydatnie wzrośnie liczba turystów (także z zagranicy) odwiedzających te rejony. Dzięki realizacji inwestycji wyeksponowane zostaną unikatowe w skali europejskiej walory przyrodnicze i

kulturowe, które mogą stać się podstawą dla dalszego rozwoju wschodniej części Pomorza oraz zachodniej części Warmii i Mazur.

W ramach priorytetu nr 5 „Rozwój obszarów wiejskich” przewidziano działania na rzecz polepszenia jakości infrastruktury technicznej i społecznej, która służyć będzie zrównoważonemu rozwojowi obszarów wiejskich oraz zapobiegać społecznemu wykluczeniu ich mieszkańców. W tym celu wspierana będzie modernizacja obiektów turystycznych na obszarach wiejskich

W ramach priorytetu nr 6 „Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej” wskazano na potrzebę wyrównywania szans rozwojowych poszczególnych regionów Polski, co doprowadzić ma do wzrostu ich konkurencyjności, a tym samym spójności kraju. W tym zakresie wsparciem powinny być objęte obszary słabiej rozwinięte gospodarczo, przede wszystkim poprzez wsparcie rozwoju infrastruktury oraz wykorzystania specyficznych walorów regionów np. turystyczno-krajobrazowych, klimatycznych, wodnych itp. SRK w enumeratywnie wskazanych kierunkach polityki regionalnej wobec poszczególnych województw wskazała na trwałą aktywizację gospodarczą Żuław, poprzez realizację inwestycji niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki wodnej w Delcie Wisły oraz zachowania dziedzictwa kulturowego tej części regionu. Zapisy te odnoszą się zarówno do województwa pomorskiego, jak i warmińsko-mazurskiego.

Narodowa Strategia Spójności na lata 2007-2013 (NSS)

NSS to kluczowy dokument definiujący kierunki wsparcia Polski w ramach polityki spójności Unii Europejskiej w latach 2007-2013. Cel strategiczny zdefiniowano jako tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki polskiej opartej na wiedzy i przedsiębiorczości zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz wzrost poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Z celem strategicznym powiązanych jest 6 celów horyzontalnych, w które wpisuje się aktywizacja turystyczna MDW E70 poprzez:

- Cel 3 „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski”, w zakresie poprawy jakości podstawowej infrastruktury społecznej oraz do zwiększenia dostępu do obiektów rekreacyjnych spełniających standardy UE.
- cel 4. „Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, w tym szczególnie sektora wytwórczego o wysokiej wartości dodanej oraz rozwój sektora usług”, w zakresie zwiększenia roli sektora usług turystycznych świadczonych zarówno dla turystów z Polski, jak również z zagranicy. Wykorzystanie unikalnych walorów środowiska przyrodniczego Żuław Wiślanych oraz Delt Wisły stać się może generatorem nowych miejsc pracy nie tylko w sektorze turystyki, ale także w sektorze około turystycznym, niezbędnym dla obsługi turystów.
- celu 5, „Wzrost konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałanie ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej”. Działania międzyregionalne i transgraniczne przyczynić się mogą tu do wzmocnienia konkurencyjności miejscowości położonych w delcie Wisły i nad Zalewem Wiślanym. Dzięki powstaniu kompleksowej infrastruktury żeglarskiej (przystanie, porty) ośrodki peryferyjne, borykające się z problemami społeczno-gospodarczymi wykorzystają swój znaczny potencjał do rozwoju opartego na turystyce i usługach okołoturystycznych.

Kierunki Rozwoju Turystyki na lata 2008-2015

Dokument jest najważniejszym sektorowym opracowaniem rozwiązań mających na celu budowę silnych podstaw gospodarki turystycznej. Działania te podporządkowane są misji rozwojowej, powiązanej z celem nadrzędnym, jakim jest **tworzenie warunków prawnych, instytucjonalnych, finansowych i kadrowych rozwoju turystyki, sprzyjających rozwojowi społeczno- gospodarczemu Polski oraz podniesienie konkurencyjności regionów i kraju, przy jednoczesnym zachowaniu walorów kulturowych i przyrodniczych**. Powyższy cel ma być zrealizowany w oparciu o obszary priorytetowe, cele strategiczne oraz cele operacyjne, z których Projekt wpisuje się w:

- **Obszar Priorytetowy I - Produkt Turystyczny o Wysokiej Konkurencyjności, Cel operacyjny I.2 - Rozwój infrastruktury turystycznej** - Projekt wpisuje się w zakładane w ramach celu działanie I.2. poprzez rozwijanie nowoczesnej infrastruktury atrakcji turystycznych oraz zwiększanie ich dostępności poprzez udrożnienie szlaków żeglugowych na terenie Delt Wisły oraz Zalewu Wiślanego oraz budowę przystani, pomostów, i portów żeglugi pasażerskiej i turystycznej.
- **Obszar Priorytetowy I - Produkt Turystyczny o Wysokiej Konkurencyjności, Cel operacyjny I.3 - Integracja produktów i oferty turystycznej regionów** - Projekt wpisuje się w działanie I.3.1: Budowa i rozwój wiodących produktów turystycznych, które zakłada m.in. tworzenie wiodących produktów oraz opracowanie programów budowy i rozwoju produktów wokół wybranych szlaków tematycznych wraz z infrastrukturą specjalistyczną. Działanie I.3.2 przewiduje współpracę pomiędzy różnymi obszarami (gminami, powiatami, regionami) dla kreowania zintegrowanych produktów turystycznych.
- **Obszar Priorytetowy I - Produkt Turystyczny o Wysokiej Konkurencyjności, Cel operacyjny I.5 - Rozwój wiodących typów turystyki** - w ramach tego celu zamierza się wdrożyć działania na rzecz wsparcia rozwijających się typów turystyki, w tym także, co podkreślono w działaniu I.5.4, turystyki rejonów przygranicznych, a także wspieranie rozwoju turystyki aktywnej i specjalistycznej oraz tworzenie nowych produktów turystycznych z rozszerzonym pakietem usług.
- **Obszar Priorytetowy III - Wsparcie Marketingowe, Cel operacyjny III.1. - Usprawnienie systemu informacji turystycznej** - Projekt wpisuje się działanie III.1.1.- Rozbudowa i rozwój zintegrowanego systemu informacji turystycznej, ponieważ równolegle z budową infrastruktury żeglarskiej możliwe jest stworzenie Systemu Informacji i Promocji (SIP) przeznaczonego dla potencjalnych klientów MDW E70.
- **Obszar Priorytetowy IV- Kształtowanie Przestrzeni Turystycznej, Cel operacyjny IV.1 Kształtowanie rozwoju turystyki w sposób zachowujący i podnoszący wartość przestrzeni** - Projekt jest zbieżny z działaniem IV.1.3 Wsparcie inicjatyw proturystycznych o charakterze ponadlokalnym, które zakładają rozwój infrastruktury technicznej i transportowej w zakresie tworzenia projektów liniowych przekraczających obszary administracyjne gmin, powiatów i województw oraz rozwój obszarów wiejskich w kontekście powiązania ich z turystyką. W ramach inwestycji planuje się budowę przystani i portów żeglarskich oraz pomostów na terenach województwa pomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego. Dzięki tym zadaniom inwestycyjnym wzmiankowane obszary zyskają możliwość oparcia swojego rozwoju społeczno-gospodarczego o

turystykę, co jednocześnie pozwoli na ukierunkowanie kształtowania przestrzeni zgodnie z zasadą poszanowania dla walorów przyrodniczych i kulturowych.

- **Obszar Priorytetowy IV- Kształtowanie Przestrzeni Turystycznej, Cel operacyjny IV.2. Zwiększanie dostępności turystycznej regionów przez rozwój transportu** - przedmiotowe przedsięwzięcie wykazuje pełną zgodność z działaniem IV.2.4 - Wsparcie budowy i remontu lub przebudowy portów pasażerskich żeglugi śródlądowej i morskiej z
- uwzględnieniem ruchu turystycznego.

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego (SRWP)

Strategia jest kluczowym dokumentem definiującym główne założenia rozwojowe regionu. Założeniem, które było podstawą SRWP jest wizja województwa w 2020 roku jako znaczącego partnera w Regionie Morza Bałtyckiego - regionu czystego środowiska, wysokiej jakości życia, rozwoju opartego na wiedzy, umiejętnościach, aktywności i otwartości mieszkańców, silnej i zróżnicowanej gospodarki, partnerskiej współpracy, atrakcyjnej i spójnej przestrzeni, a także kultywowania wielokulturowego dziedzictwa oraz tradycji morskich i solidarnościowych. Realizacji misji województwa służyć ma 14 celów strategicznych ujętych w 3 priorytety rozwojowe: konkurencyjność, spójność, dostępność. Przedmiotowe przedsięwzięcie wpisuje się w następujące cele strategiczne i priorytety:

- **Priorytet I. Konkurencyjność: Cel strategiczny 3: Rozwój gospodarki wykorzystującej specyficzne zasoby regionalne** zakładający budowę i modernizację infrastruktury turystycznej, podnoszenie jakości usług turystycznych, poszerzanie partnerstwa i współpracy w turystyce oraz rozwój zintegrowanego systemu promocji i informacji turystycznej.
- **Priorytet II. Spójność: Cel strategiczny 4: Kształtowanie procesów społecznych przestrzennych dla poprawy jakości życia**, który zakłada rewitalizację obszarów cennych kulturowo, zdegradowanych przyrodniczo, wspieranie kompleksowej odnowy wsi pomorskiej oraz racjonalizację procesów suburbanizacji w otoczeniu metropolii i subregionalnych ośrodków.
- **Priorytet III. Dostępność: Cel strategiczny 1: Efektywny i bezpieczny system transportowy** - jednym z zakładanych kierunków działań jest rozwój transportu multimodalnego, w tym wspieranie skoordynowanego rozwoju centrów dystrybucyjno-logistycznych o znaczeniu ponadregionalnym, a także wspieranie żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej oraz modernizacji małych portów.

Ponadto Strategia przewiduje ponadregionalne przedsięwzięcia rozwojowe, wśród których wymieniono przełamywanie problemów strukturalnych na obszarach depresji społeczno-gospodarczej Doliny Dolnej Wisły i Dłty Wisły przy współpracy z województwem warmińsko-mazurskim, a także wspieranie 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, połączeń wodnych śródlądowych, tematycznych szlaków kulturowych

Strategia Rozwoju Społeczno - Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020

Celem głównym dokumentu jest spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy. Realizacja tego celu odbywać się będzie poprzez urzeczywistnienie 3 priorytetów:

Konkurencyjna Gospodarka, Otwarte Społeczeństwo oraz Nowoczesne Sieci, przy pomocy celów strategicznych, operacyjnych oraz działań odnoszących się do wszystkich dziedzin życia społeczno-gospodarczego województwa.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest zgodne z następującymi celami operacyjnymi Strategii:

- **Priorytet I. Konkurencyjna gospodarka - Cel operacyjny 5: Wzrost potencjału turystycznego.** Cel zakłada działania m.in. w następujących kierunkach:

1. Wspieranie rozwoju infrastruktury poprzez wyeksponowanie specyfiki i wypromowanie tradycji regionu oraz opracowanie szerokiej i urozmaiconej oferty turystycznej opartej o tradycje wydarzeń historycznych w regionie i posiadane obiekty zabytkowe,
2. Wzrost jakości aktualnej oferty turystycznej poprzez zwiększenie aktywności turystycznej obszaru Zalewu Wiślanego oraz stworzenie bogatego wachlarza usług okołoturystycznych,
3. Współpraca na rzecz rozwoju turystyki poprzez wsparcie współpracy partnerskiej regionów i samorządów.

Aktywizacja turystyczna MDW E 70 wpisuje się w powyższe kierunki poprzez zagospodarowanie wodnych szlaków turystycznych w rejonie Delt Wisły oraz Zalewu Wiślanego w partnerstwie z województwem pomorskim w celu stworzenia atrakcyjnej oferty turystycznej eksponującej unikatowe w skali europejskiej walory ww. terenów,

- **Priorytet III. Nowoczesne sieci - Cel operacyjny 1: Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności.** Cel będzie realizowany poprzez rozwój komunikacji wodnej, a w szczególności przez modernizację szlaków wodnych i rozbudowę już istniejących, dbałość o tor wodny przez Zalew Wiślan, a także rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani.

- **Priorytet III. Nowoczesne sieci - Cel operacyjny 3: Intensyfikacja współpracy międzyregionalnej** w katalogu działań na rzecz tego celu zakłada się zacieśnienie partnerstwa m.in. z regionami sąsiadującymi z Warmią i Mazurami przy realizacji następujących przedsięwzięć: wspierania rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, a także włączenie polskich regionów nadmorskich w kształtujący się układ bałtyckich autostrad morskich, przełamywanie problemów strukturalnych na obszarach depresji społeczno-gospodarczej Doliny Dolnej Wisły i Żuław, **wspieranie tworzenia sieciowych ponadregionalnych produktów turystycznych w Polsce Północnej w oparciu o nadmorskie położenie, ciągłość systemu przyrodniczego, a także wspólne dziedzictwo kulturowe, np. sieci marin dla żeglarstwa i sportów wodnych, szlaki piesze, szlaki rowerowe, połączenia wodne śródlądowe.**

Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Pomorskim na lata 2004-2013

Dokument ten służy realizacji polityki turystycznej państwa w skali regionalnej. Strategia stanowi przedstawienie długookresowej koncepcji celów i zadań w tym sektorze - powstanie Strategii ma ukierunkować, zdynamizować i zharmonizować rozwój turystyki w regionie. Realizacja przedmiotowego Projektu jest zgodna z:

- **Priorytetem 1 "Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz spójnego systemu zarządzania",** cel: Rozwój współpracy międzyregionalnej i międzynarodowej. Zbieżność Projektu z przedłożonym

celem Strategii wyraża się w realizacji przedsięwzięcia „Pętla Żuławska” we współpracy z podmiotami samorządowymi zarówno z województwa pomorskiego, jak i warmińsko-mazurskiego,

- **Priorytetem 2 „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury oraz poprawa dostępności transportowej dla turystyki”**, cele: poprawa organizacji ruchu kolejowego, wodnego i drogowego, rozwój funkcji turystycznych małych portów i przystani, w tym marin, infrastruktury wodnego transportu śródlądowego, bazy uzupełniającej, w tym rekreacyjnej i specjalistycznej oraz rewitalizacja obszarów penetracji turystycznej.
- **Priorytetem 3 „Tworzenie markowych produktów turystycznych”**, cele: zbudowanie oferty turystycznej regionu w postaci kompleksowych produktów turystycznych obejmujących atrakcje i usługi, wykreowanie markowych produktów turystycznych identyfikujących unikatowe i osobliwe cechy regionu oraz wspieranie innowacyjnych rozwiązań w zakresie kreowania produktów turystycznych.

Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Warmińsko-Mazurskim

Dokument ten dotyczy rozwoju turystyki województwa warmińsko-mazurskiego. W ramach niniejszej Strategii jako wizję postawiono **wykorzystanie potencjału turystycznego regionu do jego zrównoważonego rozwoju, generującego nowe miejsca pracy, a zatem i wzrostu dochodów ludności**. Przesłanką wyjściową niniejszej Strategii jest teza, że środowisko przyrodnicze i kulturowe oraz właściwy poziom organizacji i fachowości to najważniejsze zasoby regionu, dzięki którym można wytworzyć regionalny produkt turystyczny wysokiej jakości. Jednym z takich produktów będzie „Pętla Żuławska”, tworzona we współpracy z województwem pomorskim w zachodniej części regionu. Realizacja Projektu przyczyni się do osiągnięcia **celu głównego nr 1. Zwiększenie kapitału inwestycyjnego w turystyce, w zakresie rozwoju produktu wiodącego- turystyka aktywna- mający na celu rozwój produktu turystycznego Warmii i Mazur**.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

Dokument jest najważniejszym wyrazem kierunków i pożądaných działań w zakresie kształtowania przestrzeni społeczno- gospodarczej województwa. Podstawowym celem Planu jest **kształtowanie harmonijnej struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa** z poszanowaniem zasad zrównoważonego rozwoju, a w szczególności zasady ochrony i utrzymania równowagi środowiska przyrodniczego i integralnej ochrony wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu.

Jednocześnie w obszarze przekształceń infrastrukturalnych założono wzrost znaczenia śródlądowego transportu wodnego. W tym celu przewiduje się modernizację kluczowych w regionie szlaków wodnych: Martwą Wisłę od Przegaliny do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, Nogat od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego, Szkarpawę od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego oraz Wisłę od granicy województwa do ujścia do Zatoki Gdańskiej.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Misją Planu jest **ukształtowanie rozwoju przestrzennego województwa tak, by było to atrakcyjne, przyjazne i wyjątkowe miejsce zamieszkania, wypoczynku oraz rozwoju społeczno-gospodarczego w kraju i Europie**. Realizacji misji służyć mają cele generalne, a w ich ramach określone cele strategiczne. Przedmiotowy Projekt wpisuje się w **Cel nr 2: Podnoszenie konkurencyjności, innowacyjności i atrakcyjności regionu**, który będzie realizowany m.in. poprzez tworzenie warunków do rozwoju atrakcyjnych w skali kraju i Europy ofert turystycznych przy wykorzystaniu istniejących potencjałów; podniesienie standardu i atrakcyjności oraz rozbudowę zainwestowania turystycznego, a także zwiększenie dostępności dla celów gospodarczych i turystycznych istniejących szlaków wodnych i toru wodnego przez Zalew Wiślaný.

Zasady zagospodarowania przestrzennego województwa przewidują dla obszaru tematycznego funkcje gospodarcze „Turystyka” zwiększenie atrakcyjności turystycznej województwa poprzez zagospodarowanie szlaków dla turystyki wodnej.

W planie wyszczególniono też główne kierunki przekształceń przestrzennych w podziale na subregionalne strefy zagospodarowania. W odniesieniu do strefy Elbląskiej (gdzie będzie realizowany Projekt) w obszarze turystyka wskazano m.in. na potrzebę rozbudowy bazy turystycznej szczególnie w rejonie Zalewu Wiślanego oraz w ciągu szlaków turystycznych drogowych i wodnych (w tym szlak wodny rzeką Pasłęką od Braniewa).

3. Stan obecny MDW E 70 na opracowywanym odcinku

3.1. Diagnoza turystyki wodnej

Przebywanie nad akwenami wodnymi stanowi bardzo popularną formę spędzania czasu wolnego. Dzięki turystyce wodnej można uzyskać znaczne efekty ekonomiczne zarówno w skali regionalnej jak i krajowej, bez większych nakładów finansowych. Wykorzystanie akwenów dla potrzeb turystyki dotyczy takich form jak: żeglarstwo, turystyka motorowodna, żegluga pasażerska na liniach stałych lub nieregularnych, kajakarstwo, regaty, sporty wodne, itp.. Dla turystyki wodnej najważniejszym uwarunkowaniem jest zagospodarowanie szlaków wodnych i akwenów poprzez: możliwości wodowania jednostek pływających, drożność, parametry techniczne szlaków żeglarskich i ich oznakowanie, możliwości cumowania i wyjścia na ląd (porty, przystanie, pomosty) oraz zaplecze socjalno – techniczne (zimowanie jednostek, węzeł sanitarny, warsztaty naprawcze, skutnicze, itp.).

3.1.1. Turystyczne wykorzystanie Zalewu Wiślanego

W wyniku przecięcia Zalewu Wiślanego w 1945 roku granicą państwową, żegluga w tym i pasażerska na tym akwenie miała niemal wyłącznie charakter lokalny. Po roku 1990 uruchomiono międzynarodową żeglugę

pasażerską poprzez porty w Elblągu, Krynicy Morskiej i Fromborku do Kaliningradu i Bałtyska. Ponadto Żegluga Gdańska uruchomiła rejsy wolnocłowe z Elbląga i Fromborka do Swiętego oraz rejsy wodolotem na trasie Elbląg – Krynica Morska - Frombork – Kaliningrad. Niestety w roku 2006 wstrzymano rejsy międzynarodowe. Należy wspomnieć, że rejsy te cieszyły się popularnością, średnio każdego roku przeważono 7-10 tys. pasażerów. Dopiero podpisanie nowego porozumienia w 2009r. w sprawie swobodnej żeglugi na Zalewie Wiślanym otwiera drogę do ponownego uruchomienia rejsów i żeglugi sportowo – rekreacyjnej po obu stronach tego zbiornika.

Obecnie na Zalewie Wiślanym regularna, głównie sezonowa żegluga pasażerska odbywa się na następujących liniach: Elbląg – Krynica Morska, Krynica Morska – Frombork, Krynica morska – Tolkmicko, rejsy po Zalewie Wiślanym z Krynicy Morskiej i Kątów Rybackich. Podstawowym typem statków obsługujących ruch pasażerski na Zalewie Wiślanym są jednostki zabierające od 60 – 270 pasażerów o L = 30 – 36 m, B = 5,3 do 6,5 m i T = 1,1m.

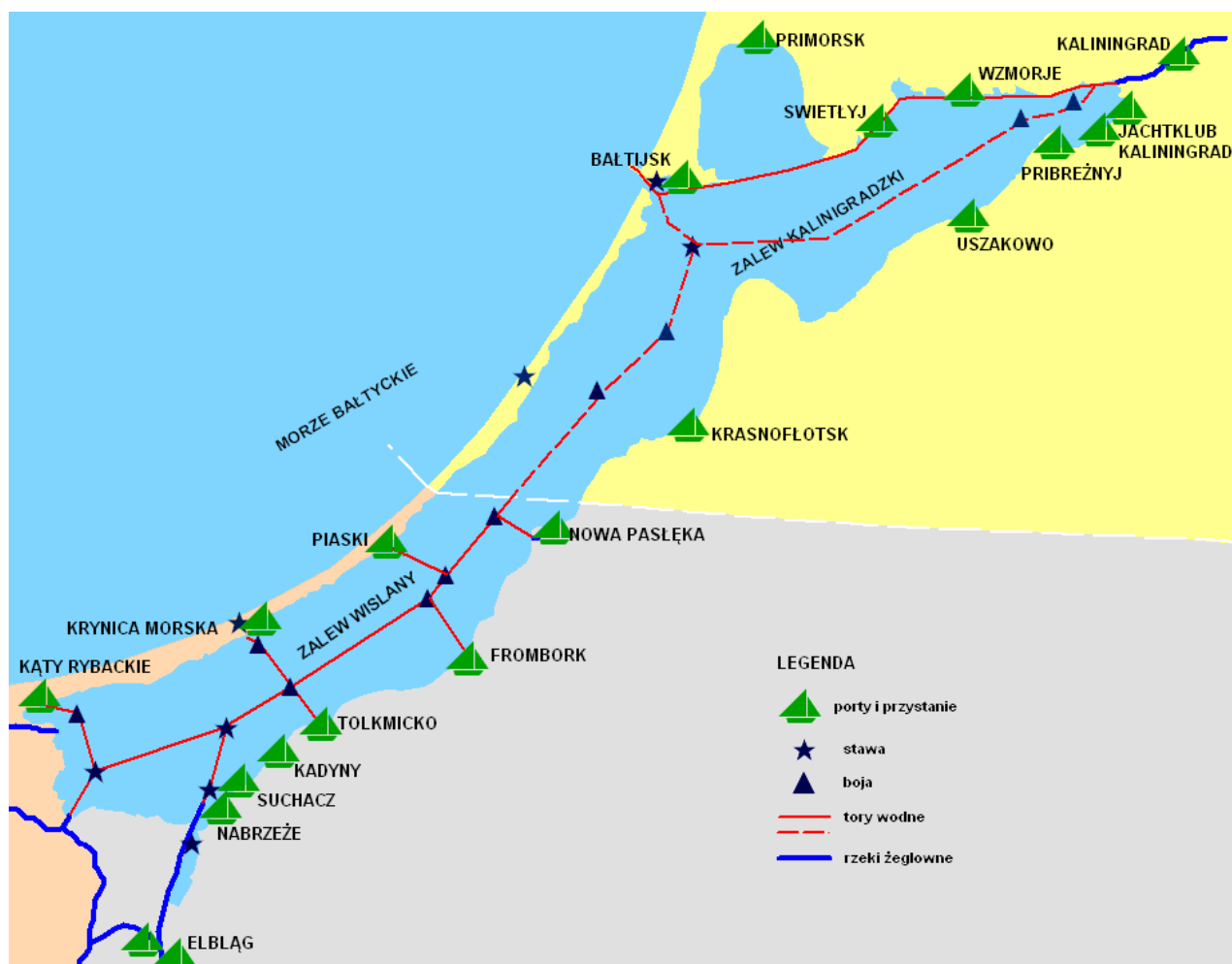
Począwszy od 1990 roku dość dynamicznie zaczęły rosnąć przewozy pasażerskie po Zalewie Wiślanym. Ruch pasażerski w portach zalewu, łącznie z Elblągiem, osiągnął w 1995r. 112,2 tys. pasażerów. Wielkość ruchu pasażerskiego na Zalewie Wiślanym do roku 2008 dynamicznie wzrastała, osiągając pułap ponad 233,6 tys. przewiezionych pasażerów. Począwszy od roku 2009r. głównie na skutek kryzysu ekonomicznego przewozy na Zalewie Wiślanym wyraźnie spadły. W 2010r. obsłużono jedynie 115 tys. pasażerów, że czego 50,4% obsłużył port w Krynicy Morskiej, 28,2% - Frombork, 16,5% - Elbląg, 3,3% - Kąty Rybackie i 1,6% - Tolkmicko.

Obserwowany poziom ruchu jachtów i łodzi motorowodnych na Zalewie Wiślanym nie jest adekwatny do jego potencjału w zakresie uprawiania żeglarstwa i turystyki wodnej. O skali możliwości tego obszaru świadczy porównanie Zalewu Wiślanego z największymi polskimi jeziorami szczególnie z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi. Geograficznie powierzchnia Zalewu jest ponad 3-krotnie większa od jeziora Śniardwy a łączna powierzchnia wszystkich Wielkich Jezior Mazurskich (486 km²) jest zaledwie o 1/3 większa od powierzchni Zalewu Wiślanego. Natomiast w obrębie Zalewu Wiślanego uwidocznił się znaczący deficyt infrastruktury, pozwalającej na rozwój turystyki wodnej.

Obecnie w polskiej części Zalewu Wiślanego funkcjonuje 12 obiektów żeglarskich, z których corocznie korzysta ok. 4000 żeglarzy (dla porównania Wielkie Jeziora Mazurskie: 180 obiektów żeglarskich, z których korzysta 30 tys. osób w sezonie).

Bazę tę tworzą porty żeglarskie, przystanie, pomosty cumownicze, porty rybackie oraz nabrzeża. Nad Zalewem Wiślanym żeglarze mają do dyspozycji 14 obiektów, w tym 3 porty żeglarskie (Krynica Morska, Elbląg (2)), 6 portów rybackich (Frombork, Tolkmicko, Suchacz, Piaski, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Nowa Pasłęka) 5 przystani żeglarskich (Kąty Rybackie, Osłonka, Kadyny, Nadbrzeże, Nowa Pasłęka). Niestety infrastruktura portowa oraz wyposażenie obiektów jest mocno zdekapitalizowane i wymaga modernizacji.

Mapa 6. Porty i przystanie na Zalewie Wiślanym i Kaliningradzkim



Źródło: Opracowanie własne R. Wasil

Poniżej podano krótkie charakterystyki portów i przystani omawianego obszaru:

1. **Piaski** – port rybacki, położony nad Zalewem Wiślanym. Podstawową funkcją portu jest obsługa rybołówstwa łodziowego. Port sporadycznie przyjmuje również jachty, które korzystają z wolnych miejsc przy nabrzeżach. Stan techniczny portu, składającego się z jednego basenu o wymiarach 85x64 m jest dobry. Głębokości w porcie wynoszą od 1,0 m do 2,0 m, długość nabrzeży eksploatowanych (łącznie z pomostem) wynosi 150 m. Basen wykazuje tendencje do zapiaszczania i wymaga prowadzenia regularnych prac pogłębiających. Do portu prowadzi podejście przez częściowo pogłębiony tor wodny o szerokości 40 m i głębokości 2,2 m;

Fot.2. Port rybacki w Piaskach



Autor: R. Wasil

2. **Krynica Morska** – port jachtowy położony nad Zalewem, w mieście stanowiącym centrum turystyczne i wypoczynkowe Mierzei Wiślanej. Port składa się z dwóch niezależnych akwenów portowych, oddalonych od siebie o około 0,5 km i różniących się pełnionymi funkcjami. Do obu prowadzą odrębne podejścia.

Fot.3. Port żeglarski w Krynicy Morskiej



Autor: R. Wasil

- a. port jachtowy – do części wschodniej portu pasażerskiego prowadzi tor wodny o szerokości 50 m i 2,4 m głębokości. Port rozbudowany został w pocz. lat 80-tych dla potrzeb żeglarstwa, pełni funkcje:

obsługi jachtu morskiego i zalewowego w marinie o pojemności ok. 80 jednostek i obsługi statków pasażerskich, pływających po Zalewie. Stan techniczny obiektów portu jachtowego jest dość dobry. Składa się zarówno z pirsu pasażersko – towarowego (98,4 m) jak i mariny. Powierzchnia akwenu wynosi ok. 2 ha, z czego basen posiada wymiary 250 m x 25 do 50 m i głębokości 0,5 – 2,5m. Żegluga pasażerska jest obsługiwana przy pirsie, zamykającym od zachodu basen jachtowy;

- b. port rybacki – do części zachodniej portu, który pełni funkcję rybacką prowadzi tor wodny o szerokości 40 m i głębokości 1,5 m. Basen wyposażony w wyciąg dla łodzi ma długość 80 m i szerokość 16,5 m, rosnącą do około 25 m. Głębokości w basenie wynoszą od 1,2 m do 1,5 m;

3. **Kąty Rybackie** – miejscowość położona w zachodniej części Zalewu.

- a. port - podstawową funkcją portu jest obsługa rybołówstwa łodziowego (62 łodzie rybackie) oraz gościnna obsługa jachtów. W ostatnich latach port ten został częściowo zmodernizowany (zbudowano ok. 60 mb nowego nabrzeża, przystosowanego do podejmowania statków pasażerskich. Basen portowy ma wymiary około 50 x 115 do około 160 m. Głębokości w basenie wahają się od 1,2 m do 1,8 m. Do portu prowadzi tor wodny o szerokości 30 m i głębokości 1,8 – 2,5 m;

Fot.4. Port w Kątach Rybackich



Źródło: UG Sztutowo

- b. alternatywnym miejscem dla postoju jachtów i innych jednostek turystycznych w Kątach Rybackich jest przystań Yacht Clubu Barkas. Położonym na zachód od portu rybackiego. Przystań ma dwa pomosty pływające (15 miejsc cumowniczych) i niezbędne zaplecze: baza noclegowa, WC, umywalka, prysznic, parking strzeżony, ładowanie akumulatorów, slipowanie jachtów; gaz, paliwo, warsztat szkutniczy, żaglomistrzowski, telefon. Istnieje możliwość zimowania jachtów hangarze i pod

plandeką, zaś w sezonie czarterowanie jachtów, rowerów wodnych, łodzi wiosłowych, kajaków i żaglówek.

4. **Elbląg** – ważny węzeł wodny, centrum sportów wodnych, główny ośrodek żeglarski, porty i przystanie o zróżnicowanym standardzie położone po obu brzegach rzeki Elbląg:
 - a. **Harcerski Ośrodek Wodny "Bryza" w Elblągu** to przystań żeglarska z 50 miejscami do cumowania jednostek, zbudowana w latach 70-tych. W porcie dostępne: czarter, zimowanie łodzi, paliwo (do 2km), WC, prysznic, pralnia, warsztat szutniczy i mechaniczny, slip oraz dźwig;
 - b. **Jachtklub Elbląg** – przystań posiadająca 40 miejsc przy kei. Oferuje prąd i wodę na kei, sanitariaty z ciepłą wodą, możliwość drobnych napraw w warsztacie, noclegi i miejsca na namioty;
 - c. **Przystań motorowodno-kajakowa "Fala"** - przystań położona jest po zachodniej stronie rzeki Elbląg, na północnym cyplu Wyspy Spichrzów. Posiada dostęp do energii elektrycznej, wiatę do naprawy silników i pomoc w uzupełnieniu paliwa oraz slip z elektryczną wciągarką do wodowania jednostek. Przystań wyposażona w pełne zaplecze sanitarne. Można tu wypożyczyć kajak, prowadzone są także kursy motorowodne;
 - d. **Nabrzeże - Bulwar Zygmunta Augusta** - dostępne dla jachtów i wodniaków przy Starym Mieście

Fot.5. Jachtklub Elbląg (u dołu), Harcerski Ośrodek Wodny "Bryza" (u góry)



Autor: M. Czasnojęć

5. **Nadbrzeże** – port rybacki, ale cumować można przy drewnianym pomoście. W małym budyneczku administracja, urządzenia sanitarne i bufet. Na ogrodzonym, dozorowanym terenie boisko, grill i domki do wynajęcia;

Fot.6. Przystań w Nabrzeżu



Autor: J. Wcisła

Fot.7. Port w Suchaczu



Autor: M. Czasnoję

6. **Suchacz** – port w którym rybacy zajmują część wschodnią ogrodzoną. Jachty mogą cumować przy nie urządzonych nabrzeżach: południowym i na małym odcinku północnego (przed ogrodzeniem). Jest miejsce na ognisko, WC, prysznic, sala klubowa. Można podłączyć się do prądu i nabrać wody ze zbiornika;

Fot.8. Port w Tolkmicku



Autor: R. Wasil

7. **Tolkmicko** - port długości 250 m i szerokości 60 m posiada basen z osłoniętym falochronami kanałem wejściowym. Nabrzeże wschodnie użytkują rybacy, zachodnie towarowe posiada w części północnej drewniany pomost dla jachtów. Większe jachty mogą cumować na końcu zachodniego falochronu, przy nabrzeżu przystosowanym do postoju statków pasażerskich. Bosmanat mieści się w północno-wschodniej części terenów portowych, obok placówka SAR (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa), a przy nabrzeżu obok stale dyżuruje jedyny na zalewie statek ratowniczy;
8. **Frombork** - port tworzy wydłużony basen, do którego wejście osłaniają: długi falochron zachodni i krótszy wschodni. Przy falochronie zachodnim nabrzeże pasażerskie, na falochronie punkt odpraw graniczny - celnych. Z Fromborka kursują statki i wodoroloty do Krynicy Morskiej i Elbląga oraz do rosyjskich portów Swietłyj i Kaliningrad. Tu przechodzą odprawę przekraczające granicę jachty. Nabrzeże wschodnie zajmują łodzie rybackie. Bosmanat w charakterystycznym budynku przy nabrzeżu wschodnim. W kierunku południowo - zachodnim znajduje się długie na blisko 400 m moło spacerowe, przy którym mogą cumować jachty o małym zanurzeniu;

Fot.9. Port we Fromborku



Autor: R. Wasil

9. **Nowa Pasłęka** – dwie przystanie. Jedna z nich to port leżący u ujścia Pasłęki do Zalewu Wiślanego. Ten „najdalszy” polski port zajmuje 500 metrowy kanał - ujściową odnogę Pasłęki. W porcie: woda, możliwość biwakowania. Bosmanat na prawym, południowym brzegu. Druga przystań położona we wsi nad Pasłęką to Dom Rybaka. Obiekt wyposażony w toalety, prysznice. Do dyspozycji żeglarzy: pensjonat, miejsce na ognisko, plac zabaw, warsztat szkutniczy, prąd na kei.

Fot.10. Przystań w Nowej Pasłęce



Autor: R. Wasil

Wykorzystanie lokalnych portów i przystani położonych nad Zalewem Wiślanym jest niewystarczające i niewspółmierne do działań związanych z utrzymaniem gotowości technicznej obiektów infrastruktury hydrotechnicznej portów i przystani, a także akwenu Zalewu Wiślanego, posiadającego status morskich wód wewnętrznych. Porty i przystanie Zalewu Wiślanego dysponują znacznym potencjałem infrastruktury portowej, oferującym możliwości obsługi wielu funkcji: jachtingu, sportów wodnych, windsurfingu, ruchu pasażerskiego, znacznie przewyższającym istniejący popyt. Trwałe i postępujące ograniczenie funkcji obsługi rybołówstwa łodziowego w portach i przystaniach Zalewu Wiślanego narzuca realną potrzebę szukania alternatywnych rozwiązań wykorzystania potencjału portowego, a zarazem otwiera szansę na przygotowanie i wdrożenie kompleksowego programu turystycznej aktywizacji otoczenia Zalewu Wiślanego i jego portów.

Należy podkreślić fakt, że w najbliższym okresie tj. 2011- 2013 na Zalewie Wiślanym, a także w obszarze Deltę Wisły nastąpi realizacja projektu Pętli Żuławskiej – rozwój turystyki wodnej, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej. W ramach tego zamierzenia powstać ma nowoczesna infrastruktura żeglarska umożliwiającą cumowanie ok. 450 jednostek pływających. Na Zalewie zostaną zmodernizowane lub nowo wybudowane porty żeglarskie w Elblągu, Krynicy Morskiej, Tolkmicku i we Fromborku i przystanie żeglarskie w Kątach Rybackich i Nowej Pasłęce.

3.1.2. Turystyczne wykorzystanie Zalewu Kaliningradzkiego

Ruch pasażerski na Zalewie Kaliningradzkim jest znikomy i odbywa się lokalnie. W latach 90- tych XX wieku uruchomiono międzynarodowe rejsy głównie wodolotami ze Swietłj, Kaliningradu i Bałtyjska do polskich portów Zalewu Wiślanego tj. Fromborka, Krynicy Morskiej i Elbląga. W latach 2006 – 2009 żegluga pasażerska jak i jachtowa pomiędzy rosyjską i polską częścią Zalewu została wstrzymana. Podpisanie nowego porozumienia dot. swobodnej żeglugi otworzyło nową szansę na wznowienie żeglugi turystycznej na tym akwenie. W dodatku porozumienie otworzyło również możliwość pływania dla jednostek pod banderą państw trzecich.

Natomiast poziom ruchu jachtów i łodzi motorowodnych na Zalewie Kaliningradzkim nie jest adekwatny do jego potencjału. Rosyjska część Zalewu to 472,5 km², która stanowi 56,2% powierzchni całego zbiornika.

W części rosyjskiej Zalewu funkcjonuje zaledwie 1 obiekt żeglarski oraz 10 portów i przystani, które najczęściej wykorzystywane są dla potrzeb rybołówstwa, obsługi portów towarowych lub administracji. W południowej części Zalewu Kaliningradzkiego położone są: port Krasnofłotskoje i Uszakowo oraz Jachtklub Kaliningrad, w północnej porty: w Bałtyjsku, Primorsku, Wzmorie i przystań pasażerska w Swietłj. Ponadto żeglarze i motorowodniacy mają również możliwość cumowania jednostek w porcie w Kaliningradzie. Niestety infrastruktura portowa oraz wyposażenie obiektów jest mocno zdekapitalizowane i wymaga modernizacji. Potrzeba jest również utworzenia sieci portów i przystani żeglarskiej wokół tego akwenu, dostosowując dotychczasowe obiekty do obsługi turystyki wodnej lub budując tego typu nowe obiekty.

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę portów i przystani omawianego obszaru:

1. **Wzmorje** (Взморье) – przystań leżąca przy kanale Kaliningradzkim, basen przystani znajduje się około 800 m na północ od rynny kanału. Do przystani prowadzi nabieżnik 10,5° głębokość na podejściu 2,5 - 3,0 m przy nabrzeżach 2,0 - 2,5 m. W osi nabieżnika, po przeciwnej stronie kanału, znajduje się przejście w przerwie między obwałowaniami kanału. Przejście, dostępne dla jednostek o zanurzeniu do 1,5 m, wyprowadza na wody wschodniej części zalewu. Osiedle, mała osada rybacka, ma podmiejskie połączenia autobusowe z Kaliningradem;
2. **Krasnofłotskoje** (Краснофлотское) - przystań rybacka znajduje się w południowo - zachodniej części Zalewu Kaliningradzkiego, na jego południowo - wschodnim brzegu, w pobliżu przygranicznego miasta Mamonowo. Jest to jedyny port w tej części zalewu, z tej racji mimo braków w wyposażeniu, ważny jako miejsce schronienia. Podejście do przystani od boi podejściowej kursem 166° wyznaczanym przez nabieżnik. Port, ochroniany od wschodu i zachodu falochronami, tworzą dwa baseny: zachodni, głęboki na 2,0 - 3,0 m i południowy, płytki, dostępny tylko dla małych jednostek. Na podejściu głębokości minimalne 2,0 m. Przystań należy do rolniczej spółdzielni produkcyjnej „Kołchoz rybacki „Za ojczyznę”. Łączna powierzchnia 2,52 ha. Znajdują się warsztaty mechaniczne, magazyny, pirs o długości 35,0 metrów i linia cumownicza o długości 20,0 metrów. Ponadto mieści się tu również Stacja Ratownicza Państwowej Inspekcji ds. Małych Jednostek Pływających w Obwodzie Kaliningradzkim (PIMJP Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych) oraz Morski posterunek hydrometeorologiczny „Krasnofłotskoje”;
3. **Uszakowo** (Ушаково) - przystań rybacka znajduje się w ujściu rzeki Prochładnaja, wpadającej do wschodniej części Zalewu Kaliningradzkiego. Przystań nie oferuje dobrych warunków postoju, ale może być traktowana jako miejsce schronienia na wypadek sztormu. Podejście do przystani wąskim pogłębionym kanałem, w nabieżniku 143,5°. Dobrym punktem orientacyjnym jest wysoka wieża kościoła w osiedlu. Przystań zlokalizowana jest w korycie rzeki i w niewielkim basenie. Głębokości na podejściu i przy częściowo umocnionych nabrzeżach niskie, w granicach 1,0 - 1,5 m;

Fot.11. Przystań w Uszakowie



Źródło: www.zalewwislany.pl

4. **Primorsk** (Приморск) - port leży u ujścia rzeki Primorskaja. Wejście do portu chronione jest przez dwa falochrony. Głębokości w porcie wahają się od 2 do 4 m. Port nie jest używany do nawigacji rekreacyjnej;
5. **Zatoka Primorska** (Приморская бухта) między miastami Bałtyjsk i Swietłyj znajdują się 3 prywatne kryte pochylnie dla łodzi motorowych i kutrów, jednakże nie przewidziano w nich miejsc dla jednostek
6. **Bałtyjsk** (Балтийск) - port leżący naprzeciw przystani głównego punktu kontroli, dostępny jest tylko za zgodą straży granicznej lub milicji. Cumować można, uzyskawszy zgodę, przy Urzędzie Celnym, gdzie należy zgłosić swoje przybycie. Ponadto na Mierzi Wiślanej położony jest port z lotniskiem. Obiekt posiada głębokość od 2 m do 3,5 m, przy linii brzegowej 0,3-0,5 m. Od wschodu port jest zabezpieczony zniszczonym pomostem żelazobetonowym. Chroni przed zachodnimi i północnymi wiatrami. Przy silnych wiatrach południowo-wschodnich w porcie dają się zaobserwować fale do 1 metra. Obecnie port nie jest wyposażony. Na terenie portu w Bałtyjsku mieści się Dziecięco-Młodzieżowa Szkoła Sportowa w klasie żeglarstwa i wioślarstwa. Akwen portu jest własnością federalną (Ministerstwo Obrony Federacji Rosyjskiej), obiekty brzegowe (hangary) należą prywatnego właściciela;

Fot.12. Port z dawną bazą lotniczą w Bałtyjsku



Autor: O. Shevchenko

7. **Kaliningrad** - port leży w ujściu rzeki Pregoly. Baseny i tereny portowe zajmują jej południowo - wschodnie brzegi. Dopływają tu statki pełnomorskie kanałem głębokowodnym (Kaliningradzkiej Morskiej Kanał), którego końcowy odcinek to skanalizowana rzeka. Miejsca do cumowania jednostek:
- Jacht klub „Ost-West” (dawna sekcja żeglarska 93-go klubu sportowego Floty Bałtyckiej), ulokowany w Kaliningradzie (bulwar Piotra Wielkiego 1). Funkcjonuje jako letni postój, zimą – jako miejsce przechowywania jachtów na brzegu. Pojemność – 30 miejsc. Brak urządzeń i wyposażenia (wyjątek dostęp do eklektyczności);
 - Jacht klub „Galeon” nad rzeką Nowa Pregola;
 - Jacht klub „Szturman”, który znajduje się na północnym brzegu w zakolu rzeki, nieco poniżej miejsca, gdzie jej nurt przedziela wyspa Kosse, obiekt posiada 10 miejsc cumowniczych;
 - Kaliningradzki Morski Port Handlowy (KMPH). Na postój jachtów jest przeznaczony pomost Nr 3 w przystani „Wolnaja”. Jest toaleta, prysznic i woda;
8. **Przystań Kaliningradzkiego Jachtklubu** położona na osiedlu Szossejnoj i znajduje się na południowym brzegu wschodniej części Zalewu Kaliningradzkiego. Podejście do przystani należy rozpocząć od boi nr „15” płynąć kursem ok. 115° do osiągnięcia prowadzącego do przystani nabieżnika, dalej w linii nabieżnika (kursem 143°). Obiekty klubu zlokalizowane są na przylądku wychodzącym w wody zalewu, keja znajduje jego się na wschodnim brzegu. Głębokość przy kei wynosi ponad 2,0 m. W basenie przystani, który tworzy odcięta wysepka i mielizna z zatoczką, jest głębiej.
- W klubie jest woda, prąd 220 V i 380 V oraz telefon. Można skorzystać z toalet, prysznic i sauny a także warsztatu. Jachtklub oferuje także usługi noclegowe. Możliwe jest również tankowanie, remont żagli i wyposażenia jachtów;
9. **Swietłyj** (Светлый) - przystań pasażerska leży na północnym brzegu Kaliningradzkiego Kanału Morskiego, bezpośrednio przy miejskim bulwarze. Do centrum miasta 0,5 km. Stamtąd dobre połączenia z Kaliningradem. Jachty mogą zatrzymać się na krótko przy terminalu wybudowanym dla obsługi statków i wodorolotów przypływających z polskich portów. Długość linii cumowniczej – 30 metrów a głębokość do 2 metrów. W budynku terminalu WC, woda i telefon Ze względu na ruch statków w kanale, cumowanie tu jest mało bezpieczne. Możliwy jest krótkotrwały postój. Przy wschodnim krańcu bulwaru miejskiego mieści się baza klubu wioślarskiego miasta Swietłyj. Głębokość przy nabrzeżu do 0,5 m;

3.1.3. Turystyczne wykorzystanie Pregoly i Kanału Dejmy

Ruch turystyczny na rzece Pregole i Kanale Dejmy jest niewielki. Pływają okazjonalnie jednostki turystyczne i kajakarze. W obwodzie Kaliningradzkim obowiązuje zakaz pływania po wewnętrznych szlakach wodnych dla statków pod obcą banderą poza wymienionym Zalewem Kaliningradzkim i Kaliningradzkim Kanałem Morskim.

Na omawianym odcinku brak jest portów lub przystani i stanowisk cumowniczych dla potrzeb turystyki wodnej. Wyjątek stanowi port w **Polessku** położony nad Deimą w odległości ok. 2 km od Zalewu Kurońskiego. W porcie cumować mogą jednostki do 50 m długości i zanurzeniu do 2,2 m. położenie portu sprawia, że jest chroniony ze wszystkich kierunków wiatru i od fal. W Polessku znajduje się baza Straży Marynarki Wojennej, która posiada molo do cumowania długości 30 m, slip dla łodzi i jachtów, dźwig oraz warsztat. W centralnej części miasta znajduje się 300 m nabrzeże z możliwością cumowania jednostek turystycznych. Na nabrzeżu Mozę pomieścić się siedem jachtów do 20 m długości.

Fot.13. Nabrzeże cumownicze w Polessku



Autor: Sanya

3.1.4. Turystyczne wykorzystanie Zalewu Kurońskiego

Zalew Kuroński jest zatoką na południowo-wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego położonym na terytorium Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej i Litwy.

Z uwagi na brak bazy żeglarskiej, turystyka wodna na tym akwenie jest mało popularna. Podobnie jak na rzece Pregole i Kanale Deima nie ma możliwości pływania dla jednostek pod obcą banderą.

Wokół rosyjskiej części Zalewu Kurońskiego znajduje się kilka przystani rybackich, w których gościnnie można cumować. W większości tych obiektów infrastruktura wymaga modernizacji i dostosowania ich do potrzeb potencjalnych żeglarzy i motorowodniaków, a także żeglugi pasażerskiej. Poniżej charakterystyka portów i przystani położonych na Zalewie Kurońskim:

1. **Priczały** (Причалы) - port rybacki znajdujący się we wschodniej części Zalewu Kurońskiego. Port położony na prawym brzegu rzeki Przemysłowej, którym jest 50 metrowe nabrzeże oraz drewniane 60 metrowe stanowisko do cumowani kutrów. Obiekt jest osłonięty od wiatrów i fal. Podejście do portu - ujście rzeki jest płytkie i zamulone oraz porośnięte trzciną i wierzbami. W miejscowości

- znajduje się również most, który ma zaledwie 1 metrowy prześwit. Port maksymalnie może przyjąć jednostki do 16 m przy zanurzeniu zaledwie 0,7 m. Cumowanie w porcie wymaga zgody właściciela. Obiekt zapewnia podstawowe usługi świadczone przez okolicznych rybaków (zasilanie, woda, miejsce parkingowe);
2. **Mysowka** (Мысовка) - port rybacki położony w ujściu rzeki Szurokaja (Широкая река) (1 km do Zalewu). Jest osłonięty przed wiatrem i falami. Umożliwia wpłynięcie jednostkom do 30 metrów długości i zanurzeniu 1,5 m, zaś na rzekę Szurokaja do 0,5 m. Zacumowanie wymaga pozwolenia administratora portu. W porcie 50 m nabrzeże. Na przystani jest prąd, woda, paliwo, slip, miejsce parkingowe i warsztat. We wsi znajduje się mały hotel;
 3. **Matrosowo** (Матросово) - port rybacki położony w ujściu rzeki Matrosovka, we wschodniej części Zalewu Kurońskiego. Przystań osłonięta od wiatru i fali. Do portu mogą wpływać statki do długości 30 metrów. Od strony zatoki dostęp dla jednostek o zanurzeniu 0,7 m wzdłuż toru wodnego. Uważać należy na zapiaszczone ujście rzeki. W rzece do portu dostęp dla statków o zanurzeniu do 1,5 m. Możliwość skorzystania z 30 metrowego, drewnianego pomostu oraz z prywatnych, mniejszych stanowisk. Niemniej jednak trzeba uzyskać zgodę właściciela. Poza tym w porcie woda, rampa. Dodatkowo można skorzystać z hotelu, plaży, parkingu;
 4. **Gołowkino** (Головкино) - port rybacki położony nad rzeką Nemoninka (река Немонин-Немонинка). Port osłonięty od wiatru i fali. Do przystani mogą wpływać jednostki do 30 metrów, przy zanurzeniu 1,1 m od strony zatoki. Należy uważać na zapiszczenie i miejscami na zamulenie kanału. Natomiast z samej rzeki wpłynąć mogą jednostki przy zanurzeniu do 2 m. Możliwość skorzystania z drewnianego nabrzeża (pomostu) 30 metrowego, slipu i miejsca parkingowego;
 5. **Ribaczij** (Рыбачий) - port rybacki położony na Mierzei Kurońskiej. Port jest dobrze chroniony przed wiatrami z wyjątkiem wiatrów północnych. Podczas silnych wiatrów należy szukać w porcie rybackim. Maksymalna długość statku, który może przypłynąć do przystani to 30 m, szerokość - 5,0 m. Wejście do portu dwu kanałowe do nabrzeża na końcu molo - 2 m, a do przystani rybackiej 1,5 m. W Ribaczij planowane jest uruchomienie przejście granicznego dla statków Mierzei Kurońskiej. Port może pomieścić do 20 statków. Na długości 200 metrów falochronu głównego mogą cumować duże jachty i statki pasażerskie. Istnieje dok dla łodzi do 12 metrów długości;
 6. **Zaliwino** (Заливино) - port rybacki położony w południowej części Zalewu Kurońskiego. Falochron ochrania od wiatru i fal, z wyjątkiem obszarów północnych. Do portu mogą wpływać jednostki do 16 metrów o zanurzeniu 0,8 m dla statków cumujących przy nasypie, w zatoce do 0,5 m. W porcie możliwość skorzystania z usług naprawczych, paliwa, zasilania, slipu, parkingu i pojemników na śmieci;
 7. **Zielenogradsk** (Зеленоградск) – port rybacki z możliwością cumowania jednostek rekreacyjnych, położony u nasady Mierzei Kurońskiej. Z zalewu do portu prowadzi 3 km kanał Trostianka, na którym mogą wystąpić utrudnienia np. zarośla. Przystań jest dobrze zabezpieczona przed wiatrem i falowaniem. Port umożliwia wpłynięcie jednostek do 25 m i zanurzenie 1,8 m. Obiekt jest strzeżony, ale nie posiada odpowiedniej infrastruktury. Do centrum miasta 1.5 km, a do stacji benzynowej 500

m. Cumowanie w porcie wymaga zgody właściciela. Obiekt zapewnia podstawowe usługi (usługi naprawcze, zimowanie jednostek, slip, miejsce parkingowe);

Poza tym na Zalewie Kurońskim istnieją małe przystanie rybackie w Lesnoj (Лесной), Kaszirskoje, Zaliwnoje i Uszakowka.

Mapa 7. Porty i przystanie na Zalewie Kurońskim



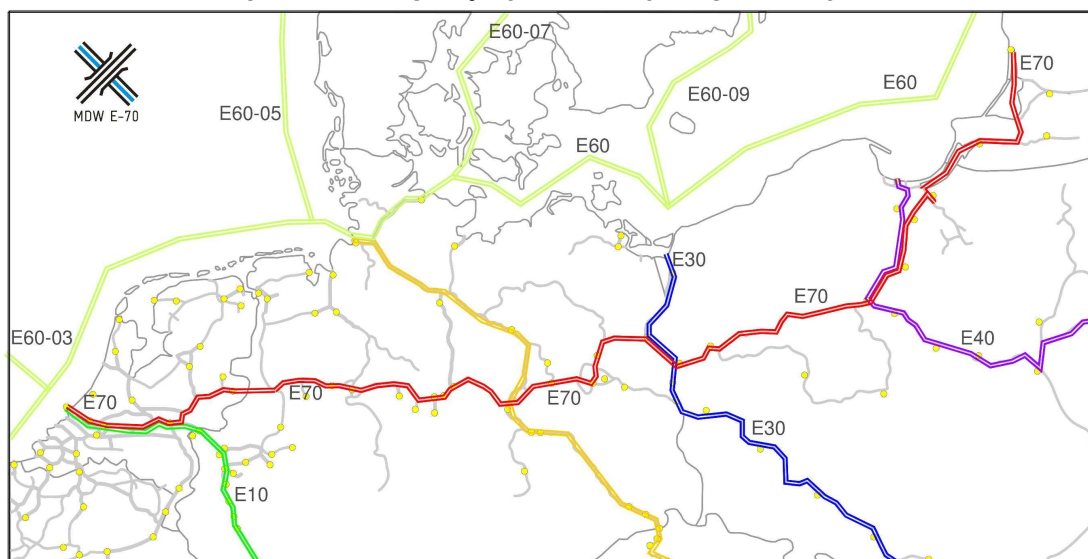
Źródło: Opracowanie własne R. Wasil

3.2. MDW E 70: Charakterystyka hydrologiczna i nawigacyjna

Droga E 70 Rotterdam – Berlin – Kostrzyn – Bydgoszcz – Zalew Wiślany – Kaliningrad łączy Europę Zachodnią przez berliński węzeł dróg wodnych śródlądowych i przez północną Polskę z rejonem Kaliningradu i dalej z systemem drogi wodnej Niemna. Na terenie Polski prowadzi od kanału Odra –Hawela do śluzy Hohensaaten dolnym odcinkiem Odry przez Kostrzyn (E 30), następnie drogą wodną Warty i Noteci

do Kanálu Bydgoskiego, rzeką Brdą i odcinkiem dolnej Wisły (E 40) przez Nogat na Zalew Wiślany i do Kaliningradu, dalej Pregolą i Dejną do Kłajpedy. Szczegółowy przebieg drogi wodnej E 70 przedstawia mapa 8.

Mapa 8. Przebieg Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70



Źródło: Opracowanie własne P. Szreder

Z kolei mapa 9 obrazuje przebieg Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 w Obwodzie Kaliningradzkim, który składa się z następujących odcinków: Zalew Kaliningradzki, Pregola, Dejma i Zalew Kuroński.

Mapa 9. Przebieg Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 na obszarze Obwodu Kaliningradzkiego



Źródło: Materiały do koncepcji rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, Kaliningrad 2011

3.2.1. Zalew Wiślany

Zalew Wiślany (ros. Zalew Kaliningradzki) – zalew słonawowodny, zatoka Morza Bałtyckiego o powierzchni 838 km² (w tym w granicach Polski 328 km²), odcięta od Zatoki Gdańskiej przez Mierzę

Wiślaną. Wcześniej polską nazwą była *Zatoka Świeża*. Stosowano także nazwę *Zatoka Fryska*. Na mapie Wojskowego Instytutu Geograficznego z 1934 roku przedstawiono *Zalew Fryski albo Wiślany*. Ostatecznie nazwę Zalew Wiślany wprowadzono urzędowo zarządzeniem w 1950 roku, zmieniając poprzednią niemiecką nazwę zbiornika – *Frisches Haff*.

Przez Zalew przebiega ukośnie do jego osi podłużnej granica państwowa pomiędzy Polską a Federacją Rosyjską (Obwód Kaliningradzki). Zalew posiada połączenie z Zatoką Gdańską poprzez Cieśninę Piławską. Całkowita długość Zalewu Wiślanego wynosi 50 mil morskich, a najszersze miejsce ma 6 mil. Przedzielony jest w poprzek granicą państwową polsko – rosyjską. Zalew Wiślany wykazuje średnią głębokość 2,6 m, przez to pojemność zbiornika, pomimo jego długości dochodzącej do 91 km, jest mała i wynosi zaledwie 2,3 km³. Zalewy spełniają ważną rolę hydrologiczną, jako zbiorniki leżące u ujść rzecznych, a mające połączenie z morzem. Na ich akwenach ścierają się siły regulujące reżim hydrologiczny wód lądowych i morskich. Spośród zalewów zbiornik Zalewu Wiślanego wykazuje największy procent wód pochodzenia morskiego, gdyż dopływ do niego wód wiślanych został ograniczony śluzami do minimum.

Fot.14. Zalew Wiślany



Autor: R. Wasil

Stany wody na Zalewie Wiślanym zależą głównie od kierunku wiatru. Wysokie stany wody powstają przeważnie w wyniku wlewu wód bałtyckich po długotrwałych wiatrach z sektora NW i N. Powoduje to największe spiętrzenie wód Bałtyku u jego brzegów południowo-zachodnich. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na stany wody są spiętrzenia eoliczne, powstające w ciągu kilku do kilkunastu godzin. Wpływ dopływów rzecznych na zmiany poziomu wód w Zalewie Wiślanym jest niewielki i może występować tylko przy niezwykle wysokich wezbraniach wiatrowych. Dla porównania: średni dopływ roczny rzek wynosi około

3,6 km³, przy równoczesnej wymianie wód z Bałtykiem 12,4 km³. Ta ogromna przepustowość *Rinny Bałtyckiej* powoduje, że przy wiatrach południowych i obniżaniu się poziomu wody Zatoki Gdańskiej - poziom wody w Zalewie spada o wiele szybciej. Przy wietrze z sektora SW dochodzi czasami do cofnięcia się wody z przybrzeżnych rejonów południowo-zachodniej części Zalewu, aż do odkrycia dna włącznie.

Maksymalny wzrost lub obniżenie poziomu wody w wyniku wymiany wód Zbiornika i Zatoki Gdańskiej może wynosić 0,8 m do 1,0 m na dobę. Wahania poziomu wody pod wpływem oddziaływania wiatru mogą osiągnąć 1,0 m do 1,5 m na dobę. Amplituda wahań stanu wody osiąga największe wartości w południowo-zachodniej części Zalewu Wiślanego. Jest to wynik największego oddalenia od cieśniny. Notowane w ostatnim dwudziestolecu katastrofalne wznosy wody powodowały, zwłaszcza w latach siedemdziesiątych, a ostatnio w październiku 2009 r., poważne w skutkach powodzie na terenie Żuław (Wyspa Nowakowska, brzegi Szkarpany i Wisły Królewskiej) oraz w rejonie Pasłęki.

Pokrywa lodowa podczas surowych zim utrzymuje się do 125 dni a podczas łagodnych do 75. Maksymalna grubość pokrywy lodowej to ok. 60 cm.

Największą z wpływających do Zalewu rzek jest Pregola (dostarcza 62% wód słodkich). Po stronie polskiej największymi rzekami wpływającymi do Zalewu są Pasłęka, Elbląg i Nogat. W wodach Zalewu można spotkać kilkadziesiąt gatunków ryb, w tym w największych ilościach węgorze, sandacze, okonie, leszcze, płocie oraz wiele innych, a także okresowo śledzie. Występuje tu także wielka ilość ptactwa wodnego i błotnego.

Zalew Wiślaný stanowi morskie wody wewnętrzne administrowane przez Urząd Morski w Gdyni, a żegluga na tym akwenie podlega przepisom ustanowionym dla obszarów morskich. Nie mają tu zastosowania przepisy dotyczące żeglugi śródlądowej. Dla drogi wodnej E 70 nie zostały wyznaczone torý – jednostki muszą spełniać wymogi bezpieczeństwa morskiego i poruszać się po wyznaczonych torach wodnych.

Tabela 3. Parametry torów wodnych na Zalewie Wiślanym

Nr	Tor wodny	Długość [km]	Szerokość w dnie [m]	Głębokość techniczna [m]
1.	Na Zalewie Wiślanym			
	- od pławy 10 do stawy Elbląg	24	50	2,4
	- od Osłonki do stawy Elbląg	14,25	50	2,4
2.	Port Elbląg - od stawy Elbląg	7,8	50	2,4
3.	Podjeście do Portu Frombork	0,5	30	2,4
4.	Podjeście do Portu Kąty Rybackie	1,33	40	1,5
5.	Podjeście do Portu Krynica Morska	1,05	35	1,5
6.	Podjeście do Portu Tolkmicko	0,7	40	2,0
7.	Podjeście do Portu Nowa Pasłęka	0,5	20	1,3

Źródło: Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 listopada 2005 roku

1. Tor podejściowy do portu Elbląg – głębokość projektowana 4-5 m:
 - Od stawy Elbląg do Prawej Głównki Wejściowej (PGW) i pławy 10/ELB – szerokość w dnie 100 m, długość 4690 m, kurs 198°
 - Od bramki PGW – 10/ELB do Lewej Głównki Wejściowej (LGW) – tor wodny o szerokości 60 m w dnie i głębokości 4,5 m, konieczne będzie odsunięcie prawej strony toru od istniejącego falochrony zachodniego o minimum 20 m, aby nie zniszczyć konstrukcji grobli
 - Od LGW do Batorowa (6 km rzeki Elbląg) – obecna szerokość rzeki 30 – 40 m, należy rozważyć przesunięcie prawego brzegu rzeki Elbląg, aby uzyskać tor wodny o szerokości 60 m w dnie (prawy brzeg – wał przeciwpowodziowy)
 - Batorowo – utworzenie mijanki dla statków, wraz z możliwością postoju przy dalbach, wymagana szerokość 70 – 80 m
 - od Batorowa przejście linią prostą przez rezerwat Zatoka Elbląska do mostu Nowakowo przed północne stanowisko postojowe
 - Most Nowakowo – port Elbląg – umocnić brzegi rzeki tak aby uzyskać głębokość 4,5 m i maksymalną szerokość toru wodnego (obwałowane dwustronnie brzegi rzeki)
 - Mijanka Nowakowo – możliwość postoju przy dalbach, zakładana szerokość 70 – 80 m
 - Port Elbląg – budowa obrotnicy przy wejściu do kanału Jagiellońskiego o średnicy minimum 140 m
 - Głębokość torów wodnych do pozostałych portów – 3,5 m
2. Tor podejściowy do portu Frombork:
 - Od pławy FRO do Prawej Głównki Wejściowej – tor dwukierunkowy, szerokość w dnie 100 m, długość 4300 m, kurs 147,5°
 - Obrotnica w porcie Frombork – średnica 180 m, środek w pozycji $\varphi = 54^{\circ} 21' 42''$ N, $\lambda = 019^{\circ} 40' 28,2''$ E
3. Tor podejściowy do portu Tolkmicko:
 - Od pławy TOL do bramki 1 i 2 – tor dwukierunkowy, szerokość w dnie 100 m, długość 1850 m, kurs 144°
 - Od bramki 1 i 2 do PGW tor jednokierunkowy o szerokości w dnie 60 m, długości 800 m, kurs 144°
 - Obrotnica w porcie Tolkmicko – średnica 180 m, środek w pozycji $\varphi = 54^{\circ} 19' 37,3''$ N, $\lambda = 019^{\circ} 31' 06,7''$ E
4. Tor podejściowy do portu Krynica Morska:
 - Od pławy TOL do pławy KM-E – tor dwukierunkowy, szerokość w dnie 100 m, długość 3185 m, kurs 324°
 - Od KM-E do LGW tor jednokierunkowy, o szerokości w dnie 60 m, długości 1555 m, kurs 307°
 - Obrotnica w porcie Krynica Morska – średnica 180 m, środek w pozycji $\varphi = 54^{\circ} 22' 70''$ N, $\lambda = 019^{\circ} 26' 50,8''$ E
5. Tor podejściowy do portu Kąty Rybackie:
 - Od stawy Gdańsk do pławy KĄT – tor dwukierunkowy, szerokość w dnie 100 m, długość 4000 m, kurs 345°

- Od pławy KĄT do pławy K – 4 tor jednokierunkowy, o szerokości w dnie 60 m, długości 2155 m, kurs 279°
- Od pławy K – 4 do PGW tor jednokierunkowy, o szerokości w dnie 60 m, długości 3320 m, kurs 330°
- Obrotnica w porcie Kąty Rybackie – średnica 180 m, środek w pozycji $\varphi = 54^{\circ} 20' 19,8''$ N, $\lambda = 019^{\circ} 14' 22,2''$ E.

Tory wodne są wytyczone i oznakowane stawami i pławami. Uprawianie żeglugi w porze nocnej może odbywać się wyłącznie na szlakach, na których występuje odpowiednie oznakowanie do żeglugi nocnej. Żegluga w okresie zimowym jest zamykana i otwierana przez administrację drogi wodnej. Informacje na ten temat ogłasza się w formie odpowiedniego komunikatu. Pływanie poza torami wodnymi może być niebezpieczne z uwagi na występują utrudnienia w postaci licznych sieci rybackich i płycizn (ok. Krynicy Morskiej, Przebrna, Różanica i Tolkmicka).

3.2.2. Elbląg

Rzeka Elbląg to bardzo ważny ciek umożliwiający połączenie jeziora Druzno oraz miasta Elbląg z Zalewem Wiślanym. Zlewnia rzeki Elbląg położona jest na terenie województwa warmińsko-mazurskiego i ma powierzchnię 1499,9 km². Obszar zlewni jest częścią tzw. Żuław Elbląskich i obejmuje zlewnię rzeki Elbląg i jez. Druzno. Rzeka Elbląg jest rzeką I-go rzędu, za górny bieg przyjmuje się rzekę Dziergoń. Długość całkowita wynosi 79,2 km. Odcinek dolny, właściwa rzeka Elbląg, od wypływu z jez. Druzno do ujścia do Zalewu Wiślanego, ma długość 14,5 km. Poziom wody w rzece zależny jest od dopływu wody z dorzecza i stanu wody w Zalewie Wiślanym. Rzeka Elbląg jest ciekim nizinny silnie zeutrofizowanym, o minimalnym spadku. Rzeka Elbląg w całości leży na terenie Żuław Wiślanych. Rzeka Elbląg jest bardzo leniwa, ma bardzo słaby prąd. Jej średnia gł. 3m, szer. 50 m. Ok. 2,5 km na płn. od Elbląga odchodzi w lewo Kanał Jagielloński dł. 5,6 km, łączący szlak wodny Ostróda - Elbląg z Nogatem i Szarpawą oraz przedłużający szlak do Gdańska i na Zatokę Gdańską.

W Elblągu zlokalizowany jest port morski, port pasażerski, jachtowy, przystań żeglarska, Kapitanat portu i punkt graniczny. Stąd wypływają liczne statki na Kanał Elbląski, do Krynicy Morskiej, do Rosji (Kaliningrad). Tu biorą początek lub przez Elbląg przebiegają liczne szlaki turystyczne, w tym wodne: na Zalew Wiślan, do Gdańska przez Kanał Jagielloński, Nogat, Szarpawę i Wisłę, unikalna na skalę światową trasa do Ostródy przez pochylnie, a także szlaki do Bydgoszczy przez Białą Górę i dalej Wisłę.

Port Elbląg leży nad rzeką Elbląg w odległości ok. 6 km od jej ujścia do wód Zalewu Wiślanego. Port ma naturalne połączenia w trzech kierunkach: na Zalew Wiślan, w kierunku śródlądowym (kanał Jagielloński, Nogat, Wisła) oraz w kierunku jezior Ostródzko - Iławskich (poprzez jezioro Druzno, Kanał Elbląski). Kanał Elbląski – stanowi część drogi wodnej do Ostródy dostępnej jedynie dla małych jednostek wycieczkowych. Elbląska łączy się z Nogatem powyżej Elbląga poprzez Kanał Królewski. Port Elbląg ma 6 mostów (2 kolejowe, 2 drogowe i 2 kładki pieszne). Prawy brzeg z Wyspą Nowakowską połączony jest przez most pontonowy w Nowakowie. Po wyjściu z Elbląki na Zalew Wiślan jedyna droga morska prowadzi poprzez Bałtyjsk – wody terytorialne Rosji do Morza Bałtyckiego.

Fot.15. Rzeka Elbląg



Źródło: www.zalewwislany.pl

Pogłębiony tor podejściowy do portu Elbląg o szerokości 52m i głębokości około 2,4m biegnie od stawy świetlnej ELBLĄG do główek wejściowych utworzonych przez głowicę falochronu zachodniego o pławę Nr „8”. Kierunek osi toru wynosi 198°. Od główek wejściowych pogłębiony tor wodny przebiega wzdłuż falochronu zachodniego, który stanowi Złota Wyspa, w części północnej na odcinku około 500 m jest ona groblą kamienną wzmocnioną palisadą drewnianą wystającą ponad wodę na wysokość 1,1 m., w pozostałej części stanowi naturalny ląd utworzony z urobku wydobywczego przy pogłębianiu toru. Przy wejściu do Zatoki Elbląskiej po wschodniej stronie toru znajduje się stawa świetlna, od której biegnie podwodna ostroga ograniczająca tor od strony wschodniej. Ostroga Wschodnia jest podwodną palisadą drewnianą. Palisada ta biegnie do stałego lądu a długość jej wynosi 2045 m. Port Elbląg objęty jest obowiązkowym pilotażem. Żegluga odbywa się jedynie w porze dziennej.

Oznakowanie nawigacyjne toru podejściowego do Elbląga z Zalewu Wiślanego składa się z:

- podejściowej stawy świetlnej ELBLĄG B (2) FL6s 5 Mm,
- trzech pław („2 / ELB”, „4 / ELB”, „6 / ELB”) ograniczających od wschodu tor wodny przebiegający po Zalewie Wiślanym,
- latarni morskiej ELBLĄG B (3) FLG 6s 5 Mm (PGW) stojącą na północnym cyplu falochronu zachodniego,
- światła na pławie 10 ELB FI.R6s FI.G6s (para dla ELB B)
- czterech pław (ELB „8”, „10”, „12”, „14”) wyznaczających wschodnią krawędź toru wodnego przebiegającego wzdłuż falochronu wschodniego,
- stawy świetlnej B FI R 2s c 5 Mm (LGW) usytuowanej na północnym cyplu ostrogi wschodniej.

Poniżej wykaz przeszkód nawigacyjnych rzece Elbląg

Tabela 4. Wykaz mostów na rzece Elbląg

Lp.	Nazwa obiektu	wysokość nad wodą św. (m)	głębokość nurtu ŚrNW najniższa (m)	rodzaj mostu
1.	m. kolejowy (Elbląg – Malbork)	3,65	27,0	stały
2.	most drogowy E7 Gdańsk - Warszawa	9,6	2,8	stały
3.	most drogowy Al. Tysiąclecia	6,3	4,2	stały
4.	kładka Giełdowa - Mostowa	5,6	4,3	zwodzona
5.	kładka Orla - Studzienna	3,5	4,5	zwodzona
	most drogowy UE i kolejowy	9,0	4,8	stały
6.	Most pontonowy	1,0	4,6	Otwierany przęsło ~18 m

Źródło: opracowanie własne R. Wasil

Graniczne wartości dla żeglugi na rzece Elbląg (bulwar Zygmunta Augusta) określają: co do wysokości most drogowy Al. Tysiąclecia (6,3 m). Ponadto w granicach miasta Elbląg nad rzeką Elbląg przechodzą pięć elektroenergetycznych linii przesyłowych wysokiego napięcia. Dwie pierwsze linie znajdują się w powyżej mostu Al. Tysiąclecia, kolejna linia znajduje się poniżej mostu kolejowego i drogowego UE, a ostatnie na wysokości rozwidlenia rzeki Elbląg i Kanału Jagiellońskiego. Ponadto jedna linia znajduje się również poza granicami miasta na wysokości miejscowości Nowakowi, poniżej mostu pontonowego.

3.2.3. Zalew Kaliningradzki.

Zalew jest laguną położoną w głębi Zatoki Gdańskiej Morza Bałtyckiego, od którego to jest oddzielony piaszczystym wałem – Mierzeją Wiślaną (Bałtycką). Północno-wschodnia część zalewu(laguny) należy terytorialnie do Rosji i znajduje się w południowo-zachodniej części obwodu kaliningradzkiego. Łączna długość linii brzegowej zalewu wynosi 270 km, w tym 149 km to brzegi części rosyjskiej. Średnia głębokość zalewu wynosi 2,7 m, maksymalna głębokość – 5,2 m. Powierzchnia zalewu to 838 km², z tego 472,5 km² (56,2%) jest w granicach Rosji. W północno-zachodniej części zalew tworzy półokrągłą Zatokę Primorską. Od zachodu zatoka jest ograniczona przez główną część Mierzei Wiślanej, która rozdziela się w pobliżu miasta Bałtyjska cieśniną, łączącą zalew z morzem. Szerokość cieśniny – 400 m. Cieśnina została w sposób sztuczny pogłębiona do 9-12 m w celu umożliwienia przepływu statków.

Ustrój (reżim) wodny Zalewu Kaliningradzkiego i całego Zalewu Wiślanego wykazuje dużą zależność od odpływu rzek, a także od wymiany wód z morzem. Do Zalewu Kaliningradzkiego wpływa m.in. Pregola, Mamonowka, Prochodnaja.

Brzegi tego akwenu niskie i błotniste, a tylko w niektórych miejscach nieco wniesione. Brzegi zbiornika są otoczone piaszczystymi mieliznami o głębokości do 2 m i szerokości 0,8 – 1,6 km. Dno zalewu składa się przeważnie z łu i muszki, a miejscami jest ilaste i piaszczyste.

Fot.16. Zalew Kaliningradzki



Źródło: www.zalewwislany.pl

Na Zalewie Wiślanym należy uważać na następujące niebezpieczeństwa podczas żeglowania:

- kamienista mielizna Szczukinskaja, która rozciąga na 4 kilometry na północ od brzegu w rejonie osiedla Szczukino,
- wrak w odległości 2,4 km na zachód od miejscowości Kurgannyj
- w Zatoce Primorskaja oraz w południowej części zalewu można spotkać przeszkody, które nie są oznaczone na mapach (sieci rybackie).

Zatoka Primorskaja jest akwen nieżeglownym i nie jest dostępna dla obcokrajowców. Akwen mocno wcina się w Półwysep Sambijski, na wschód od portu Bałtyjsk. Na północnych i wschodnich brzegach zatoki rosną małe krzaki, trzciny i trawy. Na zachodnim brzegu jest las, który stopniowo powiększa się z południa na północ. Głębokość w środkowej części zatoki wynosi 3,3 -3,9 m, w kierunku brzegów stopniowo się zmniejsza. W południowo – wschodniej części zatoki występują piaszczyste i mułowe mielizny. Dno zbiornika jest również muliste, występuje szary piasek lub miejscami jest muł z muszlami. Wzdłuż brzegów zatoki, a w szczególności we wschodniej części zbiornika rośnie dużo wodorostów.

Wzdłuż ponocnego brzegu zalewu przebiega Kaliningradzki Kanał Morski o długości 32,4 km łączącym Bałtyjsk z portem w Kaliningradzie.

Warunki meteorologiczne na Zalewie Kaliningradzkim, w okresie nawigacyjnym są sprzyjające. Charakteryzują się one cechami klimatycznymi południowo – wschodniego Bałtyku. Warunki widoczności zapewniają stałą obserwację brzegów, chociaż latem mogą występować mgły. Wiatry przeważają z południowo – zachodnie, przez zachodnie do północnych, latem ich prędkość dochodzi do 5-8 m/s. Sztormy zdarzają się niezwykle rzadko i są niezbyt groźne. Oprócz bryzy na ten obszar zalewu nieraz wpływ ma miejscowy wiatr zwany „biern – sztajnwind”, który wieje od morza ku brzegowi i stopniowo słabnie od północnego zachodu. W zależności od wiatru na Zalewie Kaliningradzkim następuje zmiana poziomu wody. Przy wietrze od południowego do południowego – zachodniego i zachodniego poziom wody pozostaje bez zmian, przy wietrze od południowego – zachodu przez zachodni do północy - zachodniego podnosi się, przy wiatrach z innych kierunków - obniża się w stosunku do średniego stanu poziomu morza. Natomiast prądy na akwenie są skierowane ku zachodowi. Przy sztormach, zachodnich wiatrach prąd może zmienić kierunek na przeciwny.

Pływanie po Zalewie Kaliningradzkim nie sprawia poważnych trudności. Niemniej jednak należy zachować ostrożność, zwracać uwagę na warunki hydrometeorologiczne, poziom wody na zalewie i inne uwarunkowania miejscowe. W związku z dużą liczbą mielizn na zalewie zaleca się stałe kontrolowanie pozycji. Szczególnie dotyczy to jednostek płynących niedaleko południowo – wschodniego brzegu Zalewu Kaliningradzkiego. Podczas pływania korzystne jest orientowanie się według światła i znaków na północnym brzegu zalewu i Kaliningradzkiego Kanału Morskiego. Najwygodniejszymi znakami są światła i latarnia w Bałtyjsku, wyspa Nasypnoj (tylko w dzień), światła nabieżników Krasnoftoska, znak brzegowy (południowy) dwa wysokie kominy miasta Swietłij, wyspy Kaliningradzkiego Kanału Morskiego, kościół w Uszakowie, kontury domów Pribieżnyj i miasta Kaliningrad.

Tabela 5. Tory wodne na Zalewie Kaliningradzkim

Lp.	Nazwa toru	Długość
1.	granica polsko – rosyjska (pława 10) – port Bałtyjsk	26,8 km
2.	granica polsko – rosyjska (pława 10) – port Kaliningrad	48,2 km
3.	granica polsko – rosyjska (pława 10) – Jachtklub Kaliningrad	42,6 km
4.	Kaliningradzki Kanał Morski	32,4 km
5.	port Bałtyjsk – Jachtklub Kaliningrad (przez Kaliningradzki Kanał Morski)	34,6 km
6.	port Bałtyjsk – Jachtklub Kaliningrad (Wyspa Nasypnoj)	36,3 km

Źródło: opracowanie własne R. Wasil

Na Zalewie Kaliningradzkim wyznaczono następujące tory wodne:

1. **Kaliningradzki Kanał Morski** – prowadzi z portu Bałtyjska do portu w Kaliningradzie. Najmniejsza głębokość w uczęszczanej części kanału wynosi 8,5 m. dno stanowi muł i piaski. Najmniejsza szerokość osłoniętej nasypami części kanału wynosi 40 m, a nieosłoniętej – 65 m. od południa kanał otoczony jest nasypami (z wyjątkiem południowo – wschodniej części Zatoki Primorskaja). Nasypy te tworzą sztuczne wsypy o numerach 1-8, liczonych od portu Kaliningrad do Zatoki Promorskaja. Na nasypach rośnie gęsty, liściasty las, który ochrania statki od wiatrów południowych. Także od wiatrów z innych kierunków kanał jest osłonięty. Między nasypami są przejścia o szerokości do 30 m i głębokości 0,5 – 2,5 m. Głębokości w przejściach się zmieniają, a za wyspami występują mielizny i dlatego wyjścia z kanału do Zalewu Kaliningradzkiego jachtów o zanurzeniu ponad 2 m zaleca się tylko w otwartej części oraz przejściem przy wyspie nr 1.

Fot.17. Kaliningradzki Kanał Morski w Swietłj



Autor: S. Tiliguzov

- W pobliżu północnych brzegów Kaliningradzkiego Kanału Morskiego są mielizny o głębokości mniejszej niż 1 m. pływanie na tym obszarze jest bardzo niebezpieczne. Kaliningradzki Kanał Morski jest oznakowany znakami świetlnymi. Szczególnie dużo znaków ustawionych jest w miejscach manewrów statków i na zakrętach. Po południowej stronie kanału, co 100 m stoją stawy pomalowane na białą z cyframi oznaczającymi, liczoną od Bałtyjska, odległość od wejścia do kanału.
2. **Główny tor wodny Zalewu Kaliningradzkiego** - oznakowany świetlnymi białoczerwonymi pławami. Główny tor wodny prowadzi od granicy z Polską do Wyspy Nasypnoj. Na wysokości Krasnofłotska, po prawej stronie toru wodnego niebezpieczne kamieniste mielizny, zatopione wraki. Za wyspą Nasypnoj od głównego toru prowadzi tor podejściowy na Kaliningradzki Kanał Morski. Za wyspą Nasypnoj główny tor prowadzi dalej wodami Zalewu Kaliningradzkiego. Po drodze na

południowym brzegu Zalewu znajduje się osłonięty port - Uszakowo. Po dopłynięciu do końca Zalewu Kaliningradzkiego tor łączy się z końcowym odcinkiem Kanału Morskiego i wodami portowymi dopływa się do Kaliningradu, lub torem podejściowym można płynąć do Kaliningradzkiego Jachtklubu, położonego na południowym brzegu Zalewu. Tor przeznaczony jest dla jachtów o zanurzeniu do 2 m.

3. **port Bałtyjsk – Jachtklub Kaliningrad** - tor przeznaczony jest dla jachtów o zanurzeniu do 2 m. Szlak prowadzi od Mierzei Bałtyjskiej, po Kaliningradzkim Kanale Morskim do Zatoki Primorskaja i dalej po Zalewie Kaliningradzkim do Kaliningradzkiego Jachtklubu. Długość szlaku wynosi 34,6 km.
4. **port Bałtyjsk – Jachtklub Kaliningrad** - tor zalecany dla żeglugi jachtów o zanurzeniu do 1,5 m. Tor ciągnie się od Mierzei Bałtyjskiej do sztucznej wyspy Nasypnoj i dalej po Zalewie Kaliningradzkim do Kaliningradzkiego Jachtklubu. Długość szlaku wynosi 36,3 km. Podczas żeglugi, szczególnie na szlaku Bałtyjsk – Wyspa Nasypnoj należy zachować ostrożność i zwracać uwagę na północno – zachodni odcinek toru wodnego, w pobliżu, którego występują niebezpieczeństwa nawigacyjne. Są to: wystające z wody metalowy pirs i betonowe budowle, natomiast pod wodą znajdują się pale i inne nie oznakowane przeszkody.

3.2.4. Pregola i Kanał Dejma

W Obwodzie Kaliningradzkim jest 4610 rzek, łączna ich długość wynosi 12720 km. Jednakże większość tych rzek zalicza się do małych, o długości od 10 do 25 - 50 km. Rzek o długości powyżej 100 km jest łącznie 6: Niemen, jego dopływ Szeszupa, Pregola z dopływami Ławą (Łyną), Angerapą (Węgorapą) i Instruczem (Wystruciem).

Zgodnie z przyjętą klasyfikacją rzeka Pregola zalicza się do rzek średniej wielkości, a Niemen – do dużych rzek, których długość powinna przekraczać 500 km (długość Niemna to 937 km, w tym na terenie obwodu kaliningradzkiego – 115 km).

Rzeki Niemen, Ława, Angerapa, Mamonowka (Banówka), Szeszupa mają swe źródła na terytoriach sąsiednich państw. Największą powierzchnię wodną w granicach obwodu ma Pregola, która drenuje około 60% całego terytorium.

Rzeki są nie tylko ważnymi szlakami komunikacyjnymi, ale odgrywają dużą rolę w procesie zaopatrywania w wodę i odprowadzania wody z wielu miast: nad Pregolą położone są miasta takie jak Kaliningrad, Gwardiejsk, Czerniachowsk, nad Niemnem – Sowieck i Nieman, nad Dejma – Polessk, nad Ławą – Prawdinsk, nad Angerapą – Oziorsk, nad Pisą – Gusiew.

Cechą szczególną rzek i jezior w obwodzie kaliningradzkim jest fakt, że wiele z nich było w sposób sztuczny przekształcone przez ludzi w procesie działalności gospodarczej. Zostały wyprostowane i pogłębione koryta rzek, liczne rzeki uregulowano za pomocą zapór i śluz.

Tabela 6. Rzeki i kanały żeglowne w Obwodzie Kaliningradzkim

Rzeki	Długość żeglowna (km)	Długość całkowita (km)
Niemen (z Matrosowska do Smalininkai)	66	937
Niemen (z Matrosowska do Rusi (Rusne))	49	937
Sewernaja (Skirwyta <i>lit.</i>) (Niemen)	7	7
Pregoła (od mostu do śluzy nr 6)	8,1 - 117,3	123
Stara Pregoła	9,0 - 32,0	23
Dejma	0,0 - 37,0	37
Matrosowka	0,0 - 43,5	43,5
Szeszupa	0,0 - 7,0	308
Nemoninka	0,0 - 14,0	
Rzewka	0,0 - 21	
Ługowaja	0,0 - 6,0	
Instrucz		101
Angrapa		169
Ława		289
Kanały żeglowne		
Primorski	0,0 - 5,0	5
Polesski	0,0 - 18,0	18
Gołowkiński (Timber)	0,0 - 19,0	19
Czerniachowski	0,0 - 4,0	4
Ozerkowski	0,0 - 3,0	3
Tory wodne		
trasy Zalewu Kurońskiego	0,0 - 84,0	84
trasy Zalewu Kaliningradzkiego	0,0 - 62,0	62

Źródło: opracowanie własne R. Wasil

Duże rzeki Obwodu Kaliningradzkiego w wyniku hydrotechnicznych prac regulacyjnych, polegających na pogłębianiu dna i prostowaniu koryta, zostały przekształcone w jednolity wodny system komunikacyjny (transportowy) o głębokości tranzytowej ponad 1,5 m, umożliwiając transport drogą wodną różnorodnych ładunków a także żeglugę turystyczną.

Drogi wodne Obwodu Kaliningradzkiego stanowią naturalne przedłużenie i uzupełnienie sieci dróg wodnych śródlądowych znajdujących się po drugiej stronie Zalewu Wiślanego i Kurońskiego. Ministerstwo Transportu Federacji Rosyjskiej corocznie zatwierdza wykaz dróg wodnych żeglownych dla Obwodu Kaliningradzkiego, z których wykorzystywane jest około 350 km. Są to m.in.:

- rzeka Pregoła (od Czerniachowska do Kaliningradu) – 133 km;
- rzeka Dejma (od Gwardiejska do Zatoki Kurskiej) – 37 km;
- rzeka Niemen (od wsi Smalinkaj do Zatoki Kurskiej) – 113 km;

- rzeka Matrosowka oraz kanały łączące rzeki Dejma i Matrosowka – 67 km;
- trasy Zalewu Kurońskiego (84 km) i Kaliningradzkiego (62 km).

Sieć dróg wodnych w Obwodzie Kaliningradzkim tworzą Pregola, Niemen, Dejma oraz Kanał Matrosowka. Największą magistralę wodną stanowi Pregola, która jest dostępna dla barek o zanurzeniu do dwóch metrów. Niemen jest także dużą śródlądową drogą wodną, lecz płynie wzdłuż północnej granicy obwodu poza głównymi ośrodkami przemysłowymi.

Ponadto połączenie Niemna z Pregolą za pośrednictwem Kanału Matrosowka i rzeki Dejmy nie zapewnia odpowiednich warunków do transportu towarów, gdyż szlak ten dostępny jest dla niewielkich barek.

Ogólnie rzecz biorąc, sieć wewnętrznych szlaków wodnych w Obwodzie Kaliningradzkim jest rozwinięta w wystarczającym stopniu. Jednocześnie, długotrwałe niedofinansowanie na przestrzeni wielu lat doprowadziło dekapitalizacji stanu i infrastruktury dróg wodnych. Brak również obecnie możliwości na przywrócenie właściwych parametrów drogom wodnym, przyczyniło się do obniżenia głębokości tranzytowej z 1,6 m do 1,2 m.

Na omawianym obszarze rzeka Pregola i Dejma stanowią fragment rosyjskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70

Pregola jest najdłuższą rzeką liczącą 123 km, która w całości przepływa w granicach Obwodu Kaliningradzkiego. Pregola bierze swój początek od połączenia rzek Instrucz i Angerapa, niedaleko od miasta Czerniachowska. Długość Instrucza – 101 km, długość Angerapy – 169 km. Tak więc całkowita długość systemu rzek Instrucz - Pregola, znajdującego się w granicach obwodu kaliningradzkiego wynosi $(101+123)=224$ km. Jeśli za źródło Pregoli przyjmie się Angerapę, która bierze swój początek w Polsce, wówczas długość systemu Angerapa - Pregola wyniesie $(169+123)=291$ km. Największym dopływem Pregoli jest rzeka Ława, która również bierze swój początek w Polsce.

Dopływ Ława (lewy, w rejonie Znamienska) wpada do Pregoli w odległości 37 km od ujścia, długość tej rzeki – 289 km. Pregola także jest połączona z Zalewem Kurońskim rzeką Dejma.

Szerokość Pregoli w Czerniachowsku wynosi 20 metrów, w Kaliningradzie – 80 metrów. Głębokość: od 2-3 m w górnym biegu i do 8-16 w dolnym biegu. Za Gwardiejskiem w odległości 15 km od Kaliningradu w rejonie osady Oziorki rzeka Pregola rozdziela się na dwa równoległe koryta: Nowa Pregola (północne koryto) i Stara Pregola (południowe koryto).

Koryta te w wielu miejscach są połączone odnogami i w ten sposób tworzą dużą ilość wysp. Stara i Nowa Pregola łączą się w jedno koryto tuż ostatnią wyspą Kneiphof (wyspa Kanta) w Kaliningradzie przed ujściem Pregoli do Zalewu Kaliningradzkiego.

O wykorzystywaniu rzeki wiadomo było już od XIV wieku. Zagospodarowanie rzeki doprowadziło do tego, że już w XV wieku Pregola stała się płytka, statki ledwie dopływały od ujścia do miasta Tapiau (obecny Gwardiejsk). Dlatego też stale były prowadzone prace związane z oczyszczaniem, pogłębianiem rzeki i budowaniem na niej śluz. W wyniku prac regulacyjnych doszło m.in. do połączenia Pregoli i Dejmy, które wykonano w 1350 roku, duże prace poczyniono również w 1770 r.

Fot.18. Pregola w Kaliningradzie



Autor: R. Wasil

Początkowo połączenie dwóch rzek odbywało się poprzez system śluz, ale pod koniec XVIII wieku śluzy zlikwidowano. W XVIII-XIX wieku na rzece Pregole zbudowano pięć hydrowęzłów składających się ze śluz i zapór. Pozwoliło to na początku XX wieku doprowadzić głębokości części żeglownych rzeki od początkowych 0,6-0,7 m do 1,5 m. W granicach Kaliningradu Pregola osiąga głębokość 2-3 metry i więcej. Zjawiskiem charakterystycznym dla Pregoli jest cofka wody przy zachodnich sztormowych wiatrach, która może doprowadzić do powodzi.

Nad Pregolą (od źródła do ujścia) położone są takie miasta i osady typu miejskiego jak: Czerniachowsk, Znamiensk, Gwardiejsk, Kaliningrad.

Deltę rzeki tworzą dwie odnogi: lewa – Pregola właściwa o długości 56 km i prawa – Dejma o długości 37 km. Odnoga Pregola wpada do Zalewu Kaliningradzkiego, odnoga Dejma – do Zalewu Kurońskiego.

Rzeka **Dejma**, wpadająca do Zalewu Kurońskiego w rejonie Polesska faktycznie jest odnogą Pregoli. Koryto Dejmy zostało uregulowane i przesunięte w 1395 roku z rozkazu wielkiego mistrza krzyżackiego Konrad von Jungingena. Dejma jest na całej długości żeglowna i stanowi część sieci kanałów wokół rzeki Niemna, a za pomocą Kanału Polesskiego łączy się z rzeką Gilgą (Matrosowka), jednym z ramion Niemna.

Poniżej wykaz przeszkód nawigacyjnych rzecy Pregola i Dejma:

Tabela 7. Wykaz mostów na rzece Pregola

Lp.	Nazwa obiektu	Wysokość (m)	szerokość (m)	rodzaj mostu
1.	most dwupoziomowy	3,65	27,0	zwodzony
2.	Stary most kolejowy	-	-	nieczynny, otwarte przęsło
3.	most estakadowy	7,50	27,0	stały
4.	Nr 3 (Yubileyny)- S. Pregola	4,58	3,0	zwodzony
5.	Nr 4 - S. Pregola	4,58	12,9	zwodzony
6.	Most w budowie - S. Pregola	8,75	20,0	zwodzony
7.	Most Berliński – S. Pregola	8,77	27,2	stały

Źródło: Materiały do koncepcji rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, Kaliningrad 2011

Tabela 8. Wykaz mostów na rzece Dejma

Lp.	Nazwa obiektu	Wysokość (m)	szerokość (m)	rodzaj mostu
1.	most drogowy w Gwardiejsku	5,60	16,0	zwodzony
2.	most drogowy na trasie A229 (E28) Wilno – Kaliningrad	10,0	b.d.	stały
3.	most kolejowy miejscowości Sholohovo	2,95	16,0	zwodzony
4.	most drogowy w Polessku	4,85	14,9	zwodzony

Źródło: Materiały do koncepcji rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, Kaliningrad 2011

Мапа 10. Мосты на Pregole –Kaliningrad



Źródło: Materiały do koncepcji rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, Kaliningrad 2011

Graniczne wartości dla żeglugi na Pregole i Dejmie określają: co do wysokości most estakadowy (7,5m) a co szerokości mosty nr 3 i nr 4 (12,9 m i 13,0m). Zgodnie z rosyjskim standardem państwowym droga wodna z Kaliningradu do Zielonogradska i Rybaczij należy do piątej klasy śródlądowych dróg wodnych. Maksymalne wymiary statków na trasie Kaliningrad – Gwardiejsk – Polesk – Zielonogradsk – Rybaczij to 60x120x7,0 m; zanurzenie – 1,2 m. Ponadto w granicach miasta Kaliningradu nad rzeką Pregolą przechodzą trzy elektroenergetyczne linie przesyłowe. Linie 127 i 128 są w rejonie mostu drogowo-kolejowego (ul. Portowaja). Trzecia linia znajduje się w osadzie Pregolskij. Wszystkie pod napięciem elektrycznym 110 kV. Natomiast dwie elektroenergetyczne linie przesyłowe WL-15 przecinają rzekę Dejma w rejonie osad Izobilnoje, Iwanowka.

Fot.19. Dejma w Polessku



Autor: Y. Bardun

Na trasie są niebezpieczne odcinki, gdzie sterowanie statkami jest dokonywane przez kapitanów – jest to cypel przy ujściu rzek Dejma i Pregola – od Gwardiejskiego mostu drogowego do dolnej granicy plaży miejskiej.

3.2.5. Zalew Kuroński

Zalew Kuroński jest ujściową zatoką delty Niemna. Stanowi on płytką lagunę o powierzchni 1584 km², w tym w granicach Rosji wynosi 1171 km², Litwy 413 km². Objętość wód wynosi 6,2 km³, długość zalewu wynosi 80 km, a największa szerokość – 40 km, średnia i maksymalna głębokość – odpowiednio 3,7 i 6,5 m. Zalew Kuroński jest oddzielony od Morza Bałtyckiego unikalnym wytworem przyrody, jakim jest piaszczysta Mierzeja Kurońska o długości 98 km (z tego ok. 46 km należy do Rosji). Jego południowa część ma kształt rowu o głębokości do 6 m, natomiast część północna jest płytka, przeciętnie około 2 m głębokości. Poziom wody w zalewie jest mniej więcej około 12 cm wyższy niż poziom wody w Morzu Bałtyckim.

Dno jest wyrównane, odcinki ze spadkami ponad 1% wynoszą mniej niż 1% powierzchni. W rejonie delty Niemna, przy centralnej części wschodniego brzegu zalewu są liczne płycizny, utworzone przez silny nurt rzeki. Dno części północnej zalewu jest w zasadzie piaszczyste, z wapieniem muszlowym i pojedynczymi odcinkami iłów i morenowych gleb gliniasto-piaszczystych. W części południowej przeważają osady ilaste i ilasto-piaszczyste z odsłonięciami torfu i gliny piaszczystej. Przy południowym brzegu można się natknąć na niewielkie kamieniste mielizny z głazami narzutowymi i otoczkami. Płycizny przy brzegu mierzei są piaszczyste.

Wpływ wód morskich jest widoczny w północnej części zalewu, gdzie zasolenie na niewielkich odcinkach może wzrastać do 5 ‰, w centralnej i południowej częściach zalewu woda jest słodka.

W części rosyjskiej największymi rzekami uchodzącym do Zalewu Kurońskiego są: Dejma i Matrosowka (Gilga). Poza nimi do Zalewu wpływają niewielkie rzeki z Wyżyny Sambijskiej (Zielonogradka, Kurowka), rzeki Niziny Polesskiej i Niżnieniemańskiej (Olchowka, Rzewka, Chlebnaja, Mucznaia, Złaja, Niemoninka, Uzkaja, Szerokaja, Rybnaja, Śluzowaja), a także duży system kanałów (Zapadnyj, Polesskij, Gołowkiskij, Primorskij i in.).

Rzeki Dejma i Matrosowka w istocie są kanałami będącymi dziełem rąk ludzkich, zbudowanymi po to, aby połączyć Niemen i Pregolę z Zalewem Kurońskim.

Zalew łączy się z morzem przez Cieśninę Kłajpedzką o długości 11 km i szerokości w najwęższym miejscu około 400 m. Przez cieśninę od miasta Kłajpedy do morza został przekopany kanał morski. Ustrój (reżim) wodny zalewu określają głównie odpływy rzeczne i wymiana wodna z Morzem Bałtyckim przez Cieśninę Kłajpedzką.

4. Uwarunkowania przyrodnicze: walory, formy chronione i obszary podlegające ochronie

W analizowanej strefie bezpośredniego oddziaływania MDW E 70 znajduje się jeden z najstarszych rosyjskich parków narodowych - Park Narodowy Mierzei Kurońskiej.

Mierzeja Kurońska, na której znajduje się park narodowy, jest długa (98 km) i wąska (0,35 - 3,8 km) osadzonych przez morze piasków. Informacje ogólne

Jeszcze w pierwszych wiekach drugiego tysiąclecia naszej ery, wydmy Mierzei Kurońskiej porastały dąbrowy, gaje lipowe oraz lasy sosnowe. Dzięki tej naturalnej ochronie od morskich wiatrów mogły powstawać tam wioski i osady, których mieszkańcy byli nie tylko rybakami, ale także smolarzami oraz drwalami. Czerpiąc z zasobów leśnych Mierzei ludność nie zdawała sobie sprawy z zagrożenia jakie niesie eoliczna działalność wiatrów. W wyniku zmniejszania się ilości roślinności oraz pod wpływem wiatrów wydmy zaczęły się przesuwać.

Wartość i wyjątkowość Mierzei Kurońskiej jest uznawany przez społeczność międzynarodową. W 2000 r. trans graniczny rosyjsko-litewski Park Mierzei Kurońskiej został wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO jako „wyjątkowy przykład krajobrazu składającego się z wydmy i będącego w ciągłym zagrożeniu siłami natury - jak wiatr i woda”. Warto dodać, że niektóre wydmy mają ponad 100 metrów wysokości.

Łączna powierzchnia parku wynosi 6 621 ha z czego 65% stanowią głównie lasy sosnowe, 15% to obszary wydmy, bagna i niewielkie oczka wodne zajmują 0,8% powierzchni. Pozostała część parku to tereny zabudowane.

Pod względem zagospodarowania parku 783 ha stanowią obszary rezerwatowe, 388 ha to obszary dostępne dla turystów, 1635 ha to obszary rekreacyjne, 3815 ha to strefa ochronna parku.

Park Krajobrazowy „Mierzeja Wiśłana”, 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 wydmore, 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 wyginięciem. 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 2006r. ustanowił generalne zasady ochrony i zakazy w użytkowaniu środowiska na terenie Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiśłana.

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.

- 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 Szkarpawy 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 Złotą 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 łągi 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 Pasłęka (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 Junoszyno („Moczary”), terenów położonych na wschód od Krynicy Morskiej - wyniesienie wydmy „Wielbłądzi Garb”, terenów siedliskowych mikołajka pomorskiego na Wydmy Białej, na wschód od „Mikołajkowej Wydmy”, ujściowych rozlewisk Wisły Królewieckiej, jako „Zatoka Kącka”, a ponadto - terenów nadzalewowych Wybrzeża Staropruskiego w rejonie Nowej Pasłęki.

Zapowiednik (Rezerwat) Ozierskij

Znajduje się w obszarze okręgu prawdinsk w zlewni rzek Prochoładnoj (Прохладной), Bajduszowki (Байдужовки) i Gwardiejskiej (Гвардейской), 8 km na południowy-zachód od Prawdinska. Całkowita powierzchnia wraz z przyległymi mokradłami działek leśnych wynosi około 2500 hektarów.

Jest to najlepiej zachowany i najbardziej wartościowy kompleks bagien wysokich. W 1994 r. bagna silnie ucierpiały na skutek pożarów, w 1998 r. szata roślinna została w wielu miejscach uszkodzona przez pojazdy gąsienicowe podczas poszukiwań ropy naftowej.

Rezerwat jest klasycznym przykładem wysokich oligotroficznych torfowisk typu zachodniobałtyckiego. Występują tu licznie odrębne baseny jezior (40) i stawów (200) kompleksu bagna wysokiego.

Kolejnym największym i mocno zdegradowanym kompleksem bagiennym są położone na północnym-zachodzie obwodu bagna wysokie „Wielkie mchowe bagna” (Большое Моховое болото) graniczący wzdłuż wschodniego wybrzeża Zalewu Kurońskiego z obszernymi zespołami olszy czarnej.

Ciekawym obiektem jest także zespół bagna niskiego Primorskoje (Приморское (Бальга)) o powierzchni 1000 ha. Znajduje się ono na brzegu Zalewu Kaliningradzkiego w okręgu bagriatonowskim, 3 km na zachód od miejscowości Primorskoje-Nowoje (Приморское-Новое).

Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000

Komisja Europejska, decyzją z 7 grudnia 2004r., 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 2004r. 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 2008r. (Dz. U. nr 229 poz. 2313 z p.zm.), obszarami specjalnej ochrony ptaków oraz obszarami specjalnej ochrony siedlisk objętymi granicami opracowania są:

- 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,
- obszar specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 nr PLB280013 - Jezioro Drużno.

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 wydym białych i wydym brązowych. Wały wydymowe są wysokie, mają nieregularne kształty i stoki o stromych zboczach, co sprawia, że krajobraz Mierzei jest niezwykle dynamiczny. Odmienny charakter ma nizina przylegająca do Zalewu Wiślanego. Większość terenu mierzei (80%) pokrywa las. Są to

głównie acydofilne dąbrowy i bór nadmorski, a w obniżeniach terenu - brzeziny bagienne i olsy. Lokalnie, w zagłębieniach między wydmami wykształciły się torfowiska wysokie i przejściowe. W pasie przylegającym do Zalewu Wiślanego występują zbiorowiska roślinności nawydmowej. Obszar w większości nie jest chroniony.

OSOP „Dolina Pasłęki” - obszar obejmuje Naturalną dolinę rzeki wraz z zaporowym jeziorem Pierzchalskim oraz odcinkiem rzeki na terenie Braniewa, aż do granic OSOP „Zalew Wiślaný”. Źródła rzeki znajdują się na Pojezierzu Olsztyńskim, pod Gryżlinami. 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 (międzywale osiąga szerokość do 200 m). Delta rzeki, z trzema ramionami ujściowymi, objęta jest obszarem chronionym o nazwie OSOP „Zalew Wiślaný”.

Obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk „Jezioro Družno”. Bardzo płytkie (ok. 0,8 m głębokości) eutroficzne jezioro, o daleko posuniętym procesie łądowacenia, o zabagnionych brzegach, z rozległymi trzcinowiskami i rozległymi płatami olsu. Bogata jest roślinność wodna zanurzona i pływająca, a przy brzegach szuwały. Poziom wody w jeziorze ulega silnym wahaniom, co jest wynikiem wahań poziomu wody w Zalewie Wiślanym, z którym ostoja łączy się poprzez rzekę Elbląg. Jezioro jest przykładem półnaturalnego ekosystemu, gdyż zarówno jego wielkość jak i kształt jest wypadkową działań procesów naturalnych zachodzących w dolnej delcie Wisły i prowadzonej tu od kilku wieków gospodarki człowieka (obwałowania, osuszanie, systemy kanałów i rowów, polderyzacja). Bujna i różnorodna szata roślinna, a także specyficzne warunki fizyczne - silnie rozbudowana linia brzegowa, obecność wysp i kęp pływających - sprzyja występowaniu wielu gatunków ptaków i innych gatunków związanych z wodno-łądowym środowiskiem. Łącznie występują tu 4 typy siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz 8 gatunków z Załącznika II.

5. Infrastruktura turystyczna wokół MDW E 70

Walory środowiska przyrodniczego wraz z istniejącym zagospodarowaniem turystycznym określają przydatność danego regionu do uprawiania turystyki, w tym również i turystyki wodnej. Diagnozę stanu istniejącego zagospodarowania turystycznego w omawianym obszarze odniesiono do najważniejszych elementów zagospodarowania turystycznego jak: baza noclegowa, dostępność komunikacyjna, obiekty gastronomiczne, szlaki piesze i rowerowe, kluby i przystanie wodne, kąpieliska, itp. .

5.1. Infrastruktura turystyczna wokół Zalewu Wiślanego

W 2009 r. wokół Zalewu Wiślanego znajdowało się 289 **obiektów noclegowych**, dysponujących ponad 16045 miejscami noclegowymi, w tym 2622 całorocznymi (tab.1). Do najczęściej występujących obiektów na omawianym obszarze zaliczamy: hotele, ośrodki wypoczynkowe, pensjonaty, kwatery prywatne i agroturystyczne, pola namiotowe, campingi. Pod względem miejsc noclegowych omawiany obszar

charakteryzuje się występowaniem obiektów sezonowych, co jest uwarunkowane warunkami klimatycznymi. Ponadto w rozpatrywanym regonie zauważalne jest przestrzenne zróżnicowanie bazy noclegowej. Jej największa koncentracja przypada na miejscowości położone na Mierzei Wiślanej (Krynica Morska, Kąty Rybackie, Piaski) Co ciekawe większość stanowią to ośrodki wczasowe i kwatery prywatne, które przeważnie mają charakter sezonowy. Poza tym region ten odznacza się największą liczbą miejsc noclegowych. Szacuje się, że podczas sezonu letniego z bazy noclegowej korzysta ok. 50 000 osób. Znacznie mniej tego typu obiektów występuje miejscowościach położonych w południowej części Zalewu Wiślanego. Wyjątek stanowi Elbląg, gdzie do dyspozycji są hotele i pensjonaty.

Tabela 9. Obiekty bazy noclegowej położonej w obszarze Zalewu Wiślanego

l.p.	miejscowość	Obiekt		miejscza noclegowe	
		Typ	liczba	całoroczne	sezonowe
1.	Kąty Rybackie	ośrodki wypoczynkowe	12	120	1677
		pensjonaty	6	40	20
		kwatery prywatne	48	30	638
		kwatery agroturystyczne	6	16	-
		camping	1	-	150
		pole namiotowe	1	-	220
		schronisko młodzieżowe	1	-	30
2.	Krynica Morska	hotele	3	250	-
		ośrodki wypoczynkowe	47	222	7852
		pensjonaty	21	321	30
		kwatery prywatne	87	200	2000
		kwatery agroturystyczne	1	20	-
		camping	5	-	400
		pole namiotowe	5	-	450
3.	Przebrno	schronisko młodzieżowe	1	-	70
		ośrodki wypoczynkowe	2	-	320
		pole namiotowe	1	-	100
4.	Piaski	kwatery agroturystyczne	2	10	-
		ośrodki wypoczynkowe	2	-	220
		kwatery prywatne	5	20	230
5.	Elbląg	camping	1	-	200
		hotele	9	738	0
		pensjonat	3	30	0
		schronisko młodzieżowe	1	0	98
6.	Nadbrzeże	camping	1	32	150
		ośrodek wypoczynkowy	1	0	130
		ośrodek wypoczynkowy	1	0	500
		pole namiotowe	1	0	40
8.	Kadyny	hotel	2	216	0
		schronisko młodzieżowe	1	0	70
		pole namiotowe	1	0	40
9.	Tolknicko	pole namiotowe	1	0	40

10.	Frombork	hotel	1	64	0
		dom wycieczkowy	1	99	0
		pensjonaty	3	76	0
		schronisko młodzieżowe	1	118	0
		camping	1	0	250
		11.	Nowa Pasłęka	ośrodek wypoczynkowy	1
		pole namiotowe	1	0	70
Razem			289	2622	16045

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Rocznika Statystycznego Województwa Pomorskiego i Warmińsko – Mazurskiego 2009r.

Baza gastronomiczna wokół Zalew Wiślanego liczy 590 obiektów (tab.2). Wśród tego typu obiektów najliczniej występowały: restauracje, bary, obiekty małej gastronomii, pizzerie, puby i stołówki. Podobnie jak baza noclegowa również infrastruktura gastronomiczna na omawianym obszarze wykazuje nierównomierne rozmieszczenie. Najwięcej obiektów gastronomicznych znajdowało się w Elblągu (57% omawianego potencjału), z uwagi na to, że miasto jest ważnym ośrodkiem subregionalnym, usługowym w tym turystycznym oraz węzłem komunikacyjnym. Znaczny potencjał infrastruktury gastronomicznej koncentruje się w również pasie Mierzei Wiślanej (Krynica Morska, Kąty Rybackie), skupiający 35% tego typu obiektów. Charakter tej bazy jest sezonowy, co jest związane z sezonowym ruchem turystycznym (głównie w okresie letnim) oraz z charakterem turystyki (nadmorska, krajoznawcza czy zdrowotna). Pozostały obszar tj. południowa część Zalewu Wiślanego dysponuje 8% bazą gastronomiczną, związaną głównie z obsługą ruchu turystycznego (Frombork, Tolkmicko) lub wypoczynkiem i rekreacją (Kadyny).

Tabela 10. Baza gastronomiczna wokół Zalewu Wiślanego

	restauracje	kawiarnie	puby, tawerny	bary	smażalnie ryb	mała gastronomia	stołówki	pizzerie	Razem
Piaski	0	0	3	3	2	1	2	0	11
Krynica Morska	10	8	8	22	40	29	41	3	161
Kąty Rybackie	2	2	2	11	8	12	10	1	48
Elbląg	45	18	32	82	0	88	26	45	336
Nadbrzeże	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Suchacz	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Kadyny	3	0	0	0	0	1	0	0	4
Tolkmicko	2	1	1	1	1	1	1	1	9
Frombork	4	2	2	1	3	6	0	1	19

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Rocznika Statystycznego Województwa Pomorskiego i Warmińsko – Mazurskiego 2009r.

Podstawą urządzeń dobrze zorganizowanej i sprawnie funkcjonującej infrastruktury turystycznej omawianego obszaru są **urządzenia bazy towarzyszącej**. Urządzenia te uzupełniają kompleksowe działania obiektów infrastruktury noclegowej i gastronomicznej, a równocześnie zabezpieczają zróżnicowane potrzeby uczestników ruchu turystycznego, które ułatwiają i uatrakcyjnijają pobyt w danym regionie. Do najważniejszych urządzeń towarzyszących w omawiany regionie zaliczamy: trasy rowerowe, piesze, szlaki wodne, kąpieliska, przystanie i porty oraz obiekty rekreacyjne i sportowe.

Rozpatrywany obszar idealnie nadaje się do uprawiania turystyki rowerowej, pieszej, kolejowej, wodnej i motorowodnej. Poza tym tego typu turystyka cieszy się coraz to większym zainteresowaniem. Przebiegają przez nie trasy międzynarodowe, krajowe i lokalne:

1. fragment Międzynarodowego Szlaku Rowerowego „hanzeatycki” (Francja – Rosja) R1 - prowadzący m.in. przez Żuławy Wiślane i Wysoczyznę Elbląską (Malbork – Elbląg – Frombork – Braniewo – Kaliningrad);
2. fragment rowerowej trasy nadzalewowej wokół Zalewu Wiślanego, stanowiący część Transgranicznego Szlaku Rowerowego R64 - wiedzie ona przez nadzalewowe obszary, niezwykle bogate w rzadko spotykane zasoby przyrody, przez tereny równinne, w części depresyjne. Trasa przebiega też przez miasta i wsie o wielkich zasobach kultury materialnej (Piaski – Krynica Morska – Sztutowo – Nowakowo – Elbląg – Tolkmicko – Nowa Pasłęka – Braniewo);

3. pieszy i motorowy „Szlak Kopernikowski”- szlak rangi krajowej (Malbork – Elbląg –Frombork – Braniewo);
4. pieszy szlak Jantarowy, biegnący nad Zatoką Gdańską - przebiega wzdłuż Mierzei Wiślanej, prowadzi on przez osobiwy twór przyrody – Mierzeję Wiślaną i Zalew Wiślany;
5. fragment szlaku wodnego MDW E 70 (Nogat – Zalew Wiślany);
6. fragment szlaku wodnego Pętli Żuławskiej o znaczeniu krajowym (Martwa Wisła - Wisła, Szarpawa – Zalew Wiślany - Elbląg – Nogat);
7. turystyczna kolej nadzalewowa (linia kolejowa Elbląg – Kadyny – Tolkmicko – Braniewo to dziedzictwo kultury technicznej zbudowana na pocz. XX wieku z przeznaczeniem dla obsługi ruchu turystycznego).

Projektowane są następne trasy turystyczne. Walorem tego obszaru jest to, że szlaki turystyczne na łądzie dostępne są również dla turysty wodniaka, gdyż przechodzą w sąsiedztwie basenów portowych lub są z nimi połączone siecią dróg. Stanowią, więc dodatkową atrakcję i mogą zatrzymać żaglarza czy motorowodniaka w porcie na dłużej.

Zalew Wiślany jest zbiornikiem przedzielonym polską – rosyjską granicą państwową. Na omawianym obszarze istnieją następujące przejścia graniczne drogowe: Gronowo, kolejowe: Braniewo i wodne: Elbląg, Frombork.

Subregion w szczególności Mierzeja Wiśłana do dyspozycji turystów posiada kąpieliska morskie, które są położone w Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej oraz w Piaskach. Wody Zatoki Gdańskiej spełniają wszelkie wymogi sanitarno – epidemiologiczne związane z dopuszczeniem do organizowania kąpielisk. Kąpieliska stały się jednym z produktów turystycznych Mierzei Wiślanej. Oferują produkt „3S” (Sea, Sun, Sand – Morze, Słońce, Piasek), czyli zorientowany na bierny rodzaj wypoczynku. Niemniej jednak na kąpieliskach morskich, z każdym rokiem przybywa miejsc do aktywnego wypoczynku. Wybrzeże Zalewu Wiślanego nie może pochwalić się zbyt atrakcyjnymi plażami. Kąpieliska urządzone lub będące w trakcie urządzania występują: w Tolkmicku, Nowej Pasłęce, Fromborku, Kadynach i Suchaczu.

Dobra baza sportowo-rekreacyjna stanowi nieodzowny i jeden z podstawowych czynników rozwoju sportu oraz wzrostu aktywności ruchowej mieszkańców i turystów. Infrastruktura ta stanowi zatem niezbędny element zagospodarowania sportowego i rekreacyjnego oraz ma kluczowe znaczenie dla rozwoju kultury fizycznej na danym obszarze. Wśród najważniejszych urządzeń bazy sportowej należy wymienić: stadiony i boiska piłkarskie, stadniny ośrodki jeździeckie, hale sportowe, pływalnie, lodowiska, korty tenisowe, tory (kajakowe, kolarskie), wyciągi narciarski oraz przystanie żeglarskie

Miasto Elbląg jest największym i najlepiej wyposażonym ośrodkiem na obszarze opracowania. Spośród znajdujących się obiektów na uwagę zasługują szczególnie: pełnowymiarowe kryte lodowisko, kryta pływanie z dwoma basenami, największy w Europie zespół basenów otwartych, kompleks sportowy Agrykola (zespół boisk sportowych, lekkoatletycznych i kortów tenisowych), ośrodek jeździecki „Champion” i „Końskie Zdrowie”, park Góra Chrobrego z wyciągiem narciarskimi i trasami zjazdowymi, lotnisko sportowe Aeroklubu Elbląg, centrum sportowo – biznesowo z nowoczesną halą sportową – widowiskową i kompleks rekreacyjno – sportowy Bażantarnia (szlaki piesze i rowerowe).

W pozostałych miejscowościach położonych wokół Zalewu Wiślanego baza sportowo – rekreacyjna jest niewielka i dość zróżnicowana. I tak w Piaskach znajduje się kort tenisowy, Krynicy Morskiej boisko do piłki nożnej, centrum SPA, korty tenisowe, a w Kątach Rybackich boisko sportowe i korty tenisowe. We Fromborku turyści mają do dyspozycji basen kąpielowy, boisko sportowe i stadion miejski, w Różańcu stadninę koni, w Tolkmicku pełnowymiarowe boisko sportowe wraz z bazą noclegową oraz w Kadynach kilka stadnin koni przy hotelach Kadyny Country Club, Srebrny Dzwon i przy Oberży Cesarskiej.

Zalew Wiślan ma wyjątkowe możliwości w odniesieniu do rozwoju sportów wodnych. Na wodach zalewu uprawiane są: żeglarstwo, sporty motorowodne oraz surfingowe. Ważnymi ośrodkami sportów wodnych są:

- Elbląg (przystanie wodne: kajakowe (ul. Radomska i Kotwiczna), przystań żeglarska Jachtklub Elbląg, przystań motorowodna Fala, przystań WOPR);
- Suchacz (przystań)
- Nabrzeże (przystań)
- Tolkmicko (port, baza sportów surfingowych);
- Kadyny (port, baza sportów surfingowych);
- Frombork (port, morski Klub Żeglarski DAL);
- Nowa Pasłęka (ośrodek „Dom Rybaka”, żeglarstwo, surfing, kajakarstwo);
- Kąty Rybackie (port);
- Krynica Morska (jachtklub Krynica Morska, baza sportów surfingowych)
- Piaski (przystań).

Kajakarstwo również znajduje sprzyjające warunki w postaci wyznaczonych szlaków kajakowych. Wypożyczalnie sprzętu wodnego znajdują się w ośrodkach i hotelach zlokalizowanych w miejscowościach nad Zalewem Wiślanym, w tym: Kątach Rybackich, Elblągu, Kadynach, Fromborku i Nowej Pasłęce.

Obszar zalewu to także bardzo dobre warunki do uprawiania windsurfingu. Na obszarze opracowania sport ten może być uprawiany na całym akwenie. Ośrodkiem windsurfingu na tym obszarze jest Tolkmicko i Krynica Morska. Innym znanym miejscem są także Kadyny i Nowa Pasłęka. Na akwenie coraz bardziej popularny jest kitesurfing odmiana surfingu (płasko prowadzona deska, a zamiast żagla jest latawiec – paralotnia). Centrum tego ekstremalnego sportu znajduje się w Kadynach.

Bezdiskusyjną rzeczą jest atrakcyjność turystyczna całego obszaru wokół Zalewu Wiślanego. Poniżej opisano najważniejsze atrakcje turystyczne miejscowości omawiano obszaru.

Piaski – osada rybacka, „Skarpa” - klif i przepiękny punkt widokowy na zalew oraz Wysoczyznę Elbląską;

Krynica Morska - to największe centrum wypoczynkowe na Mierzei Wiślanej; znajduje się tu przystań żegluga pasażerskiej, latarnia morska (26,5 m wysokości) i wiele obiektów z zabudowy przedwojennej; w pobliżu, na wydmie Wielbłądzi Grzbiet znajduje się punkt widokowy;

Przebrno - osada rybacka, część Krynicy Morskiej, w pobliżu utworzono rezerwat przyrody „Buki Mierzei Wiślanej”;

Kąty Rybackie – wieś letniskowa, kąpielisko morskie, Muzeum Zalewu Wiślanego najmłodszy oddział Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, w którym prezentowana historia szkutnictwa i rybołówstwa nad

Zalewem Wiślanym, w pobliżu miejscowości znajduje się rezerwat ornitologiczny „Kąty Rybackie”, w którym ochroną objęto kormorana czarnego i czapli siwej

Elbląg - miasto z 750 letnią historią i ciekawymi zabytkami m. in.: Stare Miasto z historycznym układem urbanistycznym, podzamczem, zespołem klasztornym i szpitalnym i zespołem zrekonstruowanych kamieniczek, katedra Św. Mikołaja, której początki sięgają połowy XIII wieku, Centrum Sztuki Galeria EL mieści się w poddominikańskim XIII- wiecznym kościele pod wezwaniem Najświętszej Marii Panny, Muzeum Archeologiczno – Historyczne w którym można prześledzić dzieje Elbląga, obejrzeć liczne przedmioty związane z codziennym życiem byłych mieszkańców a pochodzące z wykopalisk archeologicznych prowadzonych na Starówce oraz w miejscu legendarnego Truso, Brama Targowa – stanowiąca fragment dawnych fortyfikacji miejskich z XIV wieku,

Nabrzeże – znane uzdrowisko z pocz. XX w., dawny dom zdrojowy z 1842 r. oraz pałacyk z 1851r.;

Suchacz - dawna wieś letniskowa, w której zachował się tu budynek dawnego hotelu "Zameczek nad Zatoką" (obecnie szkoła);

Kadyny - wieś o bogatej historii, z pięknym barokowym pałacem i zachowanymi zabudowaniami folwarcznymi z końca XIX w., do ważniejszych zabytków kadyńskich należy zespół budynków dworskich, zespół klasztoru franciszkanów pochodzący z XVIII w., wspaniały 700-letni Dąb Bażyńskiego, Wały Tolkemita - największe grodzisko zachowane na terenie Wysoczyzny Elbląskiej;

Tolkmicko - miasto i port na Zalewem Wiślanym, gdzie warto zobaczyć piękny budynek dworca Kolei Nadzalewowej i kościół gotycki z XIV wieku pod wezwaniem św. Jakuba Apostoła oraz domy mieszczańskie z II połowy XVIII wieku, w odległości 4 km od miasta w wodach Zalewu zanurzony jest głaz narzutowy tzw. Święty Kamień –dawny ołtarz ofiarny Prusów –o obwodzie 13,8 m;

Frombork – „miasto Kopernika”, centralnym punktem miasta jest Wzgórze Katedralne z katedrą z XIV wieku, kompleks zabudowy Wzgórza Katedralnego zaliczany jest do najwyższej klasy światowych zabytków, w skład jego wchodzi: średniowieczna katedra, pałace biskupie, kurie kanoniczne, mury obronne, wieże i baszty; Muzeum Mikołaja Kopernika - pamiątki po wielkim astronomie i liczne wystawy, w sezonie letnim odbywa się Międzynarodowy Festiwal Muzyki Organowej, ciekawostką na Wzgórzu Katedralnym jest wahadło Foucaulta w Wieży Radziejewskiego.

5.2. Infrastruktura turystyczna wokół Zalewu Kaliningradzkiego, Kurońskiego, Dejmy i Pregoly

Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej posiada szczególnie korzystne warunki przyrodniczo-klimatyczne oraz kulturowe dla rozwoju turystyki. Zlokalizowano tu 117 obiektów wypoczynkowych, które łącznie posiadają ponad 15 tys. miejsc noclegowych. Składa się na to 78 hoteli, 19 sanatoriów i domów wypoczynkowych oraz prewentoriów dla dzieci itp.

Do najatrakcyjniejszych zaliczyć należy Swietłogorsk i Zielenogradsk. W Swietłogorsku znajduje się ponad 50 obiektów turystycznych. Są to sanatoria, domy wypoczynkowe, a także prywatne, o wysokim standardzie pensjonaty i hotele. W ostatnich latach wzrosła też liczba willi i rezydencji. Uzdrowiska położone w pobliżu

Parku Narodowego „Mierzeja Kurońska” dysponują 2 tys. miejsc, głównie jednak sezonowych. W niewielkim stopniu turystyka rozwinęła się nad Jez. Wisztynieckim.

Plany rozwoju turystyki zakładają dalszy wzrost liczby całorocznych miejsc wypoczynkowych do 34 tys. i sezonowych do 90 tys.. Tereny perspektywiczne dla dalszego rozwoju turystyki i rekreacji to strefa nadmorska (uzdrowiskowa), Mierzeja Kurońska i Wiśłana, południowe wybrzeża Zalewu Wiślanego, południowe i wschodnie wybrzeża Zalewu Kurońskiego, region Wisztyniecki oraz Ława-Pregolski i Szeszupa- Niemanski. Potencjalnie istnieją także duże możliwości rozwijania turystyki transgranicznej wokół Zalewu Wiślanego.

Wokół omawianych dróg wodnych żeglarze i turyści wodni mają do dyspozycji hotele, pensjonaty, kwatery prywatne, ośrodki wczasowe, pola kampingowe. Ogółem zlokalizowanych jest 73 tego typu obiektów, z czego najwięcej w Kaliningradzkie - 39 obiektów, Zielenogradsk - 21 obiektów w tym na Mierzei Kurońskiej – 7 obiektów, Polessk - 5 obiektów, Bałtyjsk – 4 obiekty, Guriewsk i Mamonowo po 2 obiekty.

Atrakcyjność turystyczna wokół rosyjskiego odcinka MDW E 70 jest na nowo odkrywana. Obwód Kaliningradzki był do 1991 r. praktycznie całkowicie zamknięty dla turystów - nie tylko z Polski, ale nawet z innych republik byłego ZSRR. Spuścizną historii tego obszaru jest brak dobrze rozwiniętej bazy turystycznej i szereg ograniczeń w podróżowaniu. Poniżej opisano najważniejsze atrakcje turystyczne miejscowości omawiano obszaru:

Kaliningrad – 420,2 tysięczne miasto, założone przez Krzyżaków w 1255 roku; w swej burzliwej historii był stolicą siedzibą władz Zakonu Krzyżackiego, i stolicą Prus Książęcych, najciekawsze zabytki i atrakcje to: katedra z XIV w. z muzeum i mauzoleum Immanuela Kanta, słynne Muzeum Bursztynu, znajdujące się dawnej Baszcie Dohna, miejskie fortyfikacje – baszta Wrangel, bramy Królewska, Frydlandzka, Rozgarteńska i Brandenburska, twierdza Kronprinz z bastionem Grolman, kościoły z przełomu XIX/XX - dawne ewangelickie: kościół Królowej Luizy (teatr lalek), obecnie prawosławne kościoły w dzielnicach Ponarth i Rosenau, św. Krzyża na Lomse i Chrystusa w Ratshof (dom kultury) i katolickie kościół Św. Rodziny (filharmonia), św. Wojciecha (biura) i św. Antoniego (przebudowany na cele świeckie); gotycki kościół w Judytach (obecnie prawosławny); nowo wzniesiony sobór prawosławny Chrystusa Zbawiciela, katedra eparchii smoleńsko-kaliningradzkiej, Muzeum Historii i Sztuki, Muzeum Światowego Oceanu, statek naukowo-poszukiwawczy Witiaż;

Swietłyj - miejscowość położona bezpośrednio przy Zalewie Wiślanym, latem stanowi doskonale miejsce na wypoczynek Kaliningradu, niedaleko Swietłego, w miejscowości Komsomolsk znajduje się stara niemiecka latarnia;

Zelenogradsk - miejscowość wypoczynkowa położona nad Bałtykiem, tuż przy nasadzie Mierzei Kurońskiej, kąpielisko i kurort nadmorski, dobrze zachowane budynki przedwojennej poczty, dawnych hoteli, urzędu miasta, gotycki kościół św. Wojciecha;

Mierzeja Kurońska - muzeum przyrodnicze przedstawiające florę i faunę Morza Bałtyckiego i Zalewu Kurońskiego w Lesnoje, wysokie wydmy w okolicach miejscowości Morskoje i Ribaczij, w 1987 roku utworzono, Park Narodowy „Mierzeja Kurońska”, w 2000 r. park wpisany na światową listę dziedzictwa przyrody UNESCO;

Baltijk – miasto wojskowe, pięciokątna cytadela „Pillau” o boku 80 metrów z XVII w, latarnia morska z 1813 r., Muzeum Floty Bałtyckiej, Krzyż Św. Wojciecha pierwotnie wzniesiony w 1822 r., ruiny XIII-wiecznego zamku rycerskiego Lochstedt na Mierzei Bałtyckiej, fortyfikacje z okresu XVII – XIX wieku; morski kościół katedralny pw. Świętego Jerzego;

Polessk – miasto położone nad Dejną, wiele budynków i budowli z pocz. XX w. (szkoła, browar, szpital, wieża ciśnień, i budynki administracji wodnej, zamek krzyżacki z 1288 roku, neoklasycystyczny budynek dawnego zarządu powiatu zbudowany w 1913 roku;

Gwardiejsk - miasto położone nad Pregolą i Dejną, dawny zamek krzyżacki z XIV wieku, w XIX wieku przebudowany na więzienie, kościół parafialny, dawniej ewangelicki, obecnie prawosławny, wzniesiony po 1502 r., rozbudowany 1768 roku;

Mamonowo – miasto graniczne, pozostałości murów zamku w XIV wieku, w pobliżu dawne grodzisko Prusów, Romove;

Bałga – niezamieszkała osada nad Zalewem Wiślanym, pozostałości XIII w. zamku krzyżackiego.

6. Analiza SWOT - aspekt turystyczny MDW E 70 (Zalew Wiślaný – Zalew Kaliningradzki – Zalew Kuroński)

Mocne strony:	Słabe strony:
▪ Powiązanie z europejską siecią dróg wodnych, ▪ Powiązanie funkcjonalno – przestrzenne obszaru, opracowania z innymi realizowanymi projektami inwestycyjnymi związanymi z drogami wodnymi o charakterze turystycznym, przeciwpowodziowym i żegludowym, ▪ Rozwinięta sieć dróg wodnych oraz różnorodność akwenów śródlądowych i dróg wodnych, ▪ Nadmorskie położenie, ▪ Obecność na szlaku ważnych centrów turystycznych w szczególności dużych, posiadających bazę noclegową i potencjał mogący generować przychody z turystyki w szczególności kulturowej oraz ogromnych zasobów dziedzictwa kulturowego, ▪ Wysoka atrakcyjność krajobrazowa zróżnicowanych pod względem morfologicznym, przyrodniczym i kulturowym terenów położonych wzdłuż pomorsko – warmińskiego i rosyjskiego odcinka MDW E 70, ▪ Znaczące zasoby walorów kulturowych w obszarze opracowania stanowiące niewątpliwie atrakcje turystyczne, ▪ Brak obszarów zdegradowanych i skażonych, ▪ Stosunkowo korzystna sytuacja ekologiczna wokół przedmiotowego odcinka MDW E 70, ▪ Bezpośredni dostęp do obszarów, metropolitalnych Trójmiasta i Kaliningradu	▪ Zły stan techniczny większości odcinków dróg wodnych objętych opracowaniem ograniczający poważnie głębokości (obniżony poziom wody, zamulenia, zarastanie, itp.), tranzytowe, zwłaszcza w okresie letnim, ▪ Niemal wszystkie mosty przedmiotowego odcinka MDW E 70 wymagają przebudowy lub poważnych prac remontowych, ▪ Niedostosowanie istniejących przystani do standardów międzynarodowych, ▪ Występowanie licznych przeszkód nawigacyjnych, ▪ Nierównomierność zagęszczenia i dostępności sieci komunikacji drogowej i kolejowej na całym obszarze opracowania, ▪ Występowanie rozległych terenów zalewowych utrudniających znacząco lokalizację nowych obiektów infrastruktury turystycznej, ▪ Brak na wielu odcinkach przedmiotowych dróg wodnych jakiegokolwiek infrastruktury turystycznej (portów, przystani i pomostów cumowniczych), ▪ Nierównomierny potencjał gospodarczy regionów w obszarze opracowania, ▪ Zróżnicowana kondycja ekonomiczna podmiotów gospodarczych w obszarze opracowania, ▪ Brak wykształconych produktów markowych

▪ Istotna rola funkcji turystycznych w obszarze opracowania, ▪ Wzrost ilości wolnego czasu sprzyjający, rozwojowi różnych form turystyki i rekreacji, ▪ Promocja zdrowego trybu życia, podróżowania, poznawania regionów i krajów, ▪ Funkcjonowanie w obszarze opracowania silnych ośrodków akademickich i naukowo – badawczych (Trójmiasto, Elbląg, Kaliningrad) zapewniających wysoki poziom kształcenia zawodowego, ▪ Wsparcie finansowe Unii Europejskiej dla przedsięwzięć wdrażających innowacyjne i przyjazne dla środowiska rozwiązania i współpracy transgranicznej, ▪ Zaangażowanie jednostek samorządu terytorialnego w problematykę rewitalizacji i rozwoju śródlądowych dróg wodnych, ▪ Znacząca aktywność lokalnych społeczności, organizacji pozarządowych w zakresie rozwoju turystyki, ▪ Zainteresowanie parterów europejskich i rosyjskich nad włączeniem często odcinków MDW E 70 do międzynarodowego szlaku turystycznego.	dla potrzeb turystyki wodnej, ▪ Krótki sezon turystyczny i żeglarski, ▪ Uzależnienie turystyki od pogody, ▪ Brak mechanizmów finansowych wspierających rozwój infrastruktury i żeglugi śródlądowej, ▪ Niezbędne duże nakłady finansowe w celu przewrócenia warunków i bezpieczeństwa żeglugowego (pogłębienie koryt i torów wodnych, oznakowanie nawigacyjne, itp.) ▪ Bariery administracyjne utrudniające ruch turystyczny i pasażerski z Obwodem Kaliningradzkim, ▪ Niska świadomość społeczna istnienia śródlądowych dróg wodnych i funkcjonowania śródlądowego transportu wodnego, ▪ Skomplikowany i niejasny system administrowania i utrzymania śródlądowych dróg wodnych, ▪ Niewystarczające uregulowania prawne (ustawowe i na poziomie rozporządzeń oraz zarządzeń) związane z turystycznym wykorzystaniem dróg wodnych regulujące zamykanie i otwieranie szlaków, funkcjonowanie śluz, pobór opłat, dostęp do mediów itp., ▪ Brak tradycji i promocji turystyki i rekreacji wodnej na śródlądowych drogach wodnych – stereotypowe myślenie o żeglarstwie uprawianym jedynie na Mazurach, wodach morskich i akwenach w pobliżu wielkich miast, ▪ Bariery administracyjne związane z koniecznością posiadania stosownych patentów dla uprawiania żeglarstwa i turystyki motorowodnej, ▪ Wysoka stopa bezrobocia w wielu gminach w obszarze objętym opracowaniem, ▪ Słaba znajomość języków obcych, ▪ Obowiązek wizowy i ograniczenia związane z istnieniem strefy granicznej, ▪ Brak podstawy ustawodawczej, która pozwalałaby na żeglugę tranzytową statków i jednostek żeglarskich pod obcą banderą na wewnętrznych wodach obwodu Kaliningradzkiego, ▪ Część wodnych przejść granicznych nadal nie jest otwarta dla ruchu tranzytowego, ▪ Problemy z realizacją podpisanych porozumień spowodowane brakiem warunków do dokonywania odpraw celnych i granicznych.
---	--

Szanse:	Zagrożenia:
▪ Pozyskanie dofinansowania z Unii Europejskiej, ▪ Opracowanie i realizacja programów rewitalizacji dróg wodnych, ▪ Reaktywacja turystycznego szlaku wodnego Elbląg – Kaliningrad – Kłajpeda, ▪ Istniejąca infrastruktura portów, przystani wokół Zalewu Wiślanego, Kaliningradzkiego i Kurońskiego, ▪ Współpraca regionalna i międzynarodowa, ▪ Wzrost znaczenia żeglugi międzynarodowej ▪ Wzrost popularności żeglugi turystycznej jako sposobu spędzania wolnego czasu, ▪ Mocne zaangażowanie jednostek samorządu terytorialnego w szeroko pojętą problematykę rewitalizacji dróg wodnych, ▪ Względnie jednorodna struktura własności terenów nadwodnych ułatwiająca działania planistyczne i inwestycyjne, ▪ Dalsza poprawa jakości wód oraz wynikający z tego wzrost różnorodności i bogactwa ekosystemów wodnych i nadwodnych, ▪ Rozwój przedsiębiorczości, ▪ Rozwój bazy turystycznej i poszerzenie oferty turystycznej, ▪ Mały ruch graniczny, ▪ Wyznaczenie kolejnych przejść morsko – rzecznych pomiędzy Polską, Obwodem Kaliningradzkim i Litwą, ▪ Realizacja projektów transgranicznych pomiędzy Polską Rosją i Litwą.	▪ Zaostrzenie przepisów ochrony środowiska związanych z przygotowywaniem inwestycji infrastrukturalnych, ▪ Ryzyko konfliktów społecznych związanych z realizacją inwestycji na drogach wodnych, ▪ Brak rozwiązań prawnych, zwłaszcza w zakresie uproszczenia przepisów związanych z turystyką wodną, ▪ Ograniczenia żeglugowe przez Zalew Wiślaný, ▪ Zamknięte drogi wodne (Pregoła, Dejma) i Zalew Kuroński dla jednostek pod obcą banderą, ▪ Centralizacja władzy i ograniczenie lokalnych inicjatyw, ▪ Wzrost bezrobocia i ubożenie społeczeństwa, ▪ Brak rozwiązań prawnych w zakresie zintegrowanego zagospodarowania wód (rozbieżność priorytetów ochrony środowiska, ochrony przeciwpowodziowej, rozwoju turystyki, utrzymania dróg wodnych), ▪ Objęcie znacznej części polskiego odcinka MDW E 70 obszarami Natura 2000, co znacząco utrudnia, a w wielu przypadkach uniemożliwia podjęcie działań inwestycyjnych związanych z przebudową cieków wodnych, poprawą warunków żeglugi i retencji wód powierzchniowych, ▪ Konieczność okresowego zamykania dla żeglugi drogi wodnej spowodowana występowaniem zjawisk lodowych i przepływami wód wezbraniowych, ▪ Wzrost dewastacji ekosystemów wynikający z nieodpowiednio uregulowanego wzrostu ruchu turystycznego na akwenach, ▪ Nierównomierny rozwój, zwiększanie się dystansu wobec regionów rozwiniętych.

7. Przewidywane przedsięwzięcia, związane z realizacją koncepcji

Niniejszy rozdział poświęcony jest rozwojowi turystyki wodnej na Zalewie Wiślanym, Kaliningradzkim i Kurońskim stanowiących wschodni odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70. Mimo tego, że wspomniane akweny mają stosunkowo dobre parametry żeglugowe, turystyczne wykorzystanie omawianych szlaków wodnych nadal pozostaje znikome. Wynika to zarówno z trudności związanych z dostaniem się na Zalew Wiślaný, Kaliningradzki i Kuroński dla jachtów morskich, jak też – innego rodzaju – trudności związanych z wypłynięciem na akweny jachtów śródlądowych oraz ograniczeniami administracyjnymi dot. pływania na jednostek pod obcą banderą po Pregole i Dejmie. Regularne przewozy pasażerskie poza Zalewem Wiślanym nie odbywają się. Występują sporadycznie jako rejsy czarterowe. Zatem ogromny,

niewykorzystany potencjał turystyczny Zalewu Wiślanego, Kaliningradzkiego, Kurońskiego oraz rzeki Pregoly i Dejmy i ich otoczenia wymaga zagospodarowania w sposób skoordynowany i planowy, z uwzględnieniem następujących priorytetów odnośnie rozwoju turystyki wodnej:

- 1) *Przystosowanie istniejących portów i przystani dla różnicowanych wymagań turystów krajowych i zagranicznych***
- 2) *Budowa marin, przystani żeglarskich, stanowisk cumowniczych***
- 3) *Rozwój przyportowego zaplecza obsługi turystyki wodnej***
- 4) *Rozwój połączeń żeglugi pasażerskiej***
- 5) *Poprawa żeglowności i bezpieczeństwa akwenów***
- 6) *Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury poprawiającej i zwiększającej dostępność do obiektów i atrakcji turystycznych wokół szlaków wodnych***
- 7) *Promocja i informacja turystyki wodnej.***

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

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

- Inwestycje związane z budową, rozbudową czy przebudową portów, przystani i pomostów cumowniczych,
- Inwestycje związane z poprawą infrastruktury dróg wodnych, głównie pod kątem żeglugi turystycznej,
- Inwestycje liniowe związane z poprawą dostępności poszczególnych elementów sieci (ścieżki rowerowe, ciągi pieszo – jezdne, drogi dojazdowe, parkingi),
- Inwestycje związane z rozbudową zaplecza istniejących portów i przystani, bez konieczności rozbudowy infrastruktury hydrotechnicznej,
- Inwestycje bezpośrednie w produkty turystyczne (np. szlaki kajakowe, oznakowanie i informacja turystyczna, eventy, itp.).

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

- 1. Budowa infrastruktury hydrotechnicznej i komunikacyjnej umożliwiającej swobodne przemieszczanie się jednostek pomiędzy wszystkimi punktami MDW E 70.** W chwili obecnej występuje szereg barier uniemożliwiających funkcjonowanie sieci dróg wodnych, portów i przystani dla turystyki wodnej. Inwestycje w udrożnienie mostów zwodzonych, dostosowanie śluz dla potrzeb ruchu turystycznego, a także budowa wspomagającej infrastruktury komunikacyjnej (ścieżki pieszo – rowerowe, drogi dojazdowe, parkingi) ma kluczowe znaczenie dla dostępności wszystkich planowanych punktów planowanej międzynarodowej sieci portów i przystani żeglarskiej wzdłuż MDW E70. Na tym tle wyróżnia się rzeka Elbląg, na której realizowany jest projekt miasta Elbląg dotyczący Modernizacji i rozbudowy infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta). Przedsięwzięcie jest

współfinansowane z Funduszu Spójności, w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2007 -2013.

Projekt polega na:

- a. demontażu dwóch istniejących kładek dla pieszych,
- b. budowie obiektu mostowego w ciągu ulicy Studziennej (długość ok. 56 mb., szerokość ok. 9 mb) trójpřesłowego z přesłem środkowym zwodzonym dwuskrzydłowym dla zapewnienia swobodnej żeglugi po rzece Elbląg. Obiekt z dopuszczeniem okazjonalnego ruchu pojazdów samochodowych uprzywilejowanych wraz z chodnikiem dla pieszych i rowerzystów,
- c. budowa obiektu mostowego w ciągu ulicy Mostowej (długość ok. 50 mb., szerokość ok. 6 mb) trójpřesłowej z přesłem środkowym zwodzonym dwuskrzydłowym dla zapewnienia swobodnej żeglugi po rzece Elbląg. Obiekt przeznaczony dla ruchu pieszych i rowerzystów,
- d. przebudowa i modernizacja infrastruktury technicznej wschodniego nabrzeża rzeki Elbląg – od strony Bulwaru Zygmunta Augusta (na odcinku pomiędzy istniejącymi kładkami dla pieszych) i przystosowanie nabrzeża do cumowania jednostek o zanurzeniu 2,5 m – łączna długość nabrzeża ok. 215 m.

Ponadto w ramach projektu „Pętli Żuławskiej – rozwój turystyki wodnej” w miejscowości Nowej Pasłęce na Kanale Pasłęki nastąpi przebudowa i uruchomienie mostu zwodzonego, który umożliwi pływanie do nowo budowanej w przystani żeglarskiej. Dodatkowo Urząd Morski dokonał pogłębianie ujścia rzeki Pasłęki. Planuje się również istniejące linie wysokiego napięcia podnieść wysoko do 20 m na lustrem wody lub poprowadzić pod dnem rzeki.

2. **Budowa sieci portów, przystani i pomostów cumowniczych w oparciu o drogi wodne Obwodu Kaliningradzkiego (Zalew Kaliningradzki, Kuroński, Pregola, Dejma)** Istniejący system dróg wodnych tworzy szlak umożliwiający żeglugę w układzie Zalew Kaliningradzki – Zalew Kruński. Wzdłuż szlaku występuję znaczne nagromadzenie atrakcji turystycznych, niedostatecznie obecnie promowanych i udostępnianych jako produkty turystyczne. Na dzień dzisiejszy w obszarze projektu występuje znikoma infrastruktura obsługi turystyki wodnej. Tak więc rozbudowa portów, przystani i pomostów cumowniczych ma podstawowe znaczenie dla funkcjonowania szeregu produktów turystycznych, a także dla istotnego wzrostu znaczenia turystyki wodnej jako dziedziny gospodarki Obwodu Kaliningradzkiego. Tym bardziej, że w tej materii uczyniono wiele działań planistycznych dot. budowy infrastruktury żeglarskiej m.in. Polessk, Mamonowo, Bałtyjsk, Zielonogradsk, Ribaczj.
3. **Rozbudowa potencjału portów i przystani Zalewu Wiślanego** – morskich wód wewnętrznych. Z uwagi na specyfikę akwenu – ograniczony dostęp od strony Zatoki Gdańskiej i sieci śródlądowych dróg wodnych, a także potencjał turystyczny Mierzei Wiślanej planowane inwestycje mają znaczenie podstawowe dla rozwoju gospodarczego gmin nadzalewowych. Dlatego, w tym celu podjęto skuteczne działania zakończone m.in. realizacją projektu Pętli Żuławskiej – rozwój turystyki wodnej Etap I, współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007 -2013. Przedsięwzięcie realizowane jest na obszarze dwóch województw pomorskiego i warmińsko – mazurskiego i dotyczy stworzenie unikalnego, charakteryzującego się wysoką jakością produktu turystycznego w postaci sieci portów i przystani żeglarskich oraz pomostów cumowniczych, pozwalających na uprawianie sportów wodnych

oraz innych form turystyki na drogach wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego. Z pośród 12 zadań projektu, aż 4 zadania dotyczą obiektów położonych wokół Zalewu Wiślanego. W ramach I etapu Pętli Żuławskiej – rozwój turystyki wodnej powstaną:

- **przystań żeglarska w Nowej Pasłęce** - umocnienie brzegu na długości 172 mb, monta 21 Y-bomów, w tym 11 Y-bomów z pomostem, budowa drogi dojazdowej do przystani, parking na 22 miejsca postojowych, linii elektroenergetycznych NN, wodociągu i kanalizacji sanitarnej,
- **port żeglarski w Elblągu** - całość inwestycji związanej z modernizacją nabrzeża w Basenie Jachtowym obejmuje trzy części: przebudowę konstrukcji nabrzeża w Basenie Jachtowym, przebudowę zaplecza nabrzeża, montaż wyposażenia zapewniającego bezpieczne warunki cumowania oraz odpowiednią obsługę jednostek pływających (dostęp do energii elektrycznej i wody pitnej, odbiór ścieków z jednostek pływających, oświetlenie, wyciągarka dla jednostek pływających na ląd),
- **port jachtowy w Krynicy Morskiej** - program inwestycji w części hydrotechnicznej przewiduje rozbudowę falochronów i modernizację kei: rozbudowę nabrzeża Północno-Zachodniego, rozbudowę nabrzeża Bosmańskiego wraz ze slipem, rozbudowę nabrzeża Północno-Wschodniego, budowę pomostu stałego nr 1, budowę pomostu stałego nr 2 oraz pływające pomosty cumownicze przy pomostach nr 1, nr 2,
- **port w Tolkmicku (zachodnie nabrzeże)** - w części hydrotechnicznej program inwestycji obejmuje przebudowę nabrzeża zachodniego na odcinku do projektowanych pomostów pływających oraz montaż pomostów i stanowisk cumowniczych, w części lądowej powstanie budynek obsługi sanitarnej, nastąpi zagospodarowanie terenu w postaci małej architektury, przebudowane i rozbudowane zostaną drogi dojazdowe do portu, wykonane ciągi pieszo-jezdne i miejsca postojowe oraz doprowadzone media.

Szacuje się, że w wyniku zrealizowania zadań projektu Pętli Żuławskiej – rozwój turystyki wodnej, ilość jednostek pływających może wzrosnąć o kilkadziesiąt procent, zwłaszcza, że obecna potencjalna pojemność żeglarska akwenu Zalewu Wiślanego, szacowana na 1200 do 1300 jachtów, wykorzystywana jest zaledwie w około 25% (obecna ilość stanowisk postojowych wynosi około 280). Łączna pojemność planowanej bazy żeglarskiej w ramach realizacji I etapu „Pętli Żuławskiej” na Zalewie Wiślanym zwiększy się 200 miejsc do cumowania jednostek.

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

- Punktami węzłowymi klasyfikowanych dróg wodnych,
- Przeszkodami nawigacyjnymi takimi jak śluzy czy mosty zwodzone wymagające oczekiwania na przejście i uiszczenia opłaty,
- Ujściami rzek i szlaków nieklasyfikowanych jako drogi wodne, ale stanowiące atrakcyjne szlaki kajakowe,
- Istniejącymi, a w większości nieużytkowanymi basenami portowymi i nabrzeżami,
- Istniejącymi portami i przystaniami turystycznymi, często znacząco zdekapitalizowanymi i niedoinwestowanymi,

- Dobrą dostępnością komunikacyjną – istniejącymi drogami dojazdowymi lub sąsiedztwem mostów drogowych,
- Występowaniem w pobliżu atrakcji turystycznych (zabytków, pomników przyrody, muzeów, obiektów rekreacji i rozrywki).

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

Należy też podkreślić, że przedstawiona propozycja sieci portów i przystani żeglarskich wokół Zalewu Wiślanego, Kaliningradzkiego, Kurońskiego i Pregoly i Dejmy nie jest zamknięta. Należy przyjąć, że najistotniejsze jest na tym etapie zapewnienie możliwości cumowania jednostek w punktach węzłowych opisanych poniżej, a także zapewnienie możliwości cumowania w odstępach co najwyżej 20-25 km dla jednostek indywidualnych i co najwyżej 75-100 km dla jednostek żeglugi zbiorowej turystycznej.

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

- **Porty turystyczne** – obiekty najwyższej rangi, z pełnym zakresem obsługi i usług towarzyszących (realizowanych przez podmioty prywatne), z przewidywanym znacznym zakresem inwestycji. Z portów tych korzystać będą zarówno jednostki rezydenckie (użytkownicy indywidualni, firmy czarterujące jachty), jak również oferować będą postój gościnny dla jednostek spoza obszaru projektu. Porty te posiadać będą stałą (całoroczną) obsługę, także w okresie zimowym w zakresie slipowania, hangarowania i remontów jachtów. W lokalizacji tych możliwe jest zaopatrywanie jednostek w paliwo, wodę pitną, odbiór ścieków i zaopatrzenie w energię elektryczną;
- **Przystanie turystyczne** – obiekty oferujące ograniczony zakres usług towarzyszących, jedna pełen zakres usług socjalnych (WC, natryski, pralnia, kuchnia turystyczna), a także zaopatrzenie w wodę i energię elektryczną. Z portów tych korzystać będą głównie użytkownicy indywidualni, zarówno rezydenci (w ilości nie większej niż 50% miejsc postojowych), jak i obsługujące zawinięcia gościnne. Część lokalizacji posiadać będzie możliwość obsługi statków pasażerskich. Przewiduje się zaplecze zimowiskowe w ograniczonym zakresie (głównie postój na placach);
- **Pomosty cumownicze z zapleczem** – obiekty bezobsługowe wyposażone w sezonowe (demonutowane) zaplecza socjalno – sanitarne. Lokalizacja głównie na terenach gmin obecnie nie dysponujących żadną infrastrukturą hydrotechniczną dla obsługi turystyki wodnej. Inwestycje z tej grupy posiadają zakres ograniczony do niezbędnego minimum. Przeznaczone są jedynie dla obsługi niewielkich jednostek turystycznych żeglugi indywidualnej.. Realizacja inwestycji tej grupy poprawia znacząco dostępność do szeregu atrakcji turystycznych, dopełniając w istotny sposób sieć portów i przystani MDW E 70;
- **Pomosty cumownicze bez zaplecza** – lokalizowane w miejscach przeszkód nawigacyjnych na drogach wodnych – śluzach i mostach zwodzonych, jako miejsca oczekiwania na śluzowanie bądź zwodzenie. W tego typu inwestycjach nie przewiduje się budowy zapleczy sanitarnych i socjalnych,

jedynie same pomosty i stanowiska postojowe. Realizacja tych inwestycji jest konieczna z uwagi na sprawne poruszanie się jednostek turystycznych po drogach wodnych w obszarze MDW E 70;

- **Rozbudowa zaplecza szlaków kajakowych** – drobnoskalowe inwestycje w podstawową infrastrukturę turystyczną szlaków kajakowych, takie jak: pola namiotowe, wiaty, ławostoły, kontenerowe WC i natryski, tablice informacyjne, śmietniki, ławki, ogrodzenia itp.. Inwestycje te mają charakter uzupełniający i poszerzający gamę produktów i atrakcji turystycznych obszaru MDW E 70;
- **Rozbudowa układu komunikacyjnego** – polega głównie na budowie ciągów pieszo – rowerowych, pieszojezdnych i zapleczy parkingowych. Inwestycje te mają charakter uzupełniający, poprawiają dostęp do poszczególnych elementów sieci, poszerzają gamę produktów i atrakcji turystycznych obszaru oddziaływania turystycznego MDW E 70.

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

Tabela 11. Wykaz zadań rekomendowanych dla potrzeb rozwoju turystyki wodnej na odcinku MDW E 70 (Zalew Wiślany – Kaliningradzki – Pregola - Dejma – Zalew Kuroński)

Lp.	Miejsco wość	Nazwa zadania	Zakres przedsięwzięcia	akwen
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE				
1.	Katy Rabackie	projektowana duża przystań turystyczna wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację parku jachtowego i istniejącego nabrzeża	Zalew Wiślany
2.	Krynica Morska	projektowany turystyczny port bazowy wraz ze stanowiskiem dla statków pasażerskich i promu samochodowego	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację parku jachtowego i istniejącego nabrzeża	Zalew Wiślany
3.	Piaski	projektowana duża przystań turystyczna	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie roboty modernizacyjne, dla przywrócenia pełnej zdolności użytkowej istniejącemu obiektowi	Zalew Wiślany

4.	Skowronki	projektowany kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną	Budowa kanału żeglugowego łączącego Zalew Wiślaný z Zatoką Gdańską swym zakresem obejmuje: - zasadniczą część kanału na długości ok. 1.100 m, szer. 60 m, głębokości 5 m wraz o obudowę brzegów i umocnieniem skarp nadwodnych - służę o długości 200 m, szerokości 25 m i głębokości 5m zamykaną z obu stron wrotami - falochrony osłaniające akwen portowy i wejście do kanału od strony morza - tor podejściowy od strony morza o głębokości 5,5 m i szerokości 60 m oraz tor podejściowy od strony Zalewu Wiślanego na odcinku od kanału do pławy ELB10 o szerokości 60 m i głębokości 4 m - nabrzeża postojowe na kanale i w porcie od strony morza i dalbowe stanowisko wyczekiwania od strony Zalewu Wiślanego - dwa niskie mosty zwodzone z drogami dojazdowymi - infrastruktura techniczna (drogi serwisowe, mechanizmy otwierania i zamykania wrót służą i mostów zwodzonych) niezbędna do prawidłowego funkcjonowania kanału żeglugowego - tory żeglugowe i podejściowe do portów Zalewu Wiślanego	Zalew Wiślaný/ Morze Bałtyckie
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO – MAZURSKIE				
5.	Elbląg	modernizacja portu żeglarskiego HOW „Bryza”	Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) - rozbudowa zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę oświetlenia obiektu, - budowę kanalizacji sanitarnej, - wykonanie instalacji poboru wody, energii, odbioru, paliwa dla zaopatrzenia jednostek	Rzeka Elbląg
6.	Nowakowo (gm. Elbląg)	projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) - systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury	Rzeka Elbląg
7.	Nowakowo (gm. Elbląg)	pomosty cumowniczo-zejściowe powyżej i poniżej mostu pontonowego	Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m) systemem pomostów pływających - budowę elementów małej architektury	Rzeka Elbląg
8.	Nowakowo (gm. Elbląg)	Budowa mostu zwodzonego w Nowakowie	Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: - budowę mostu o szerokości przejścia żeglugowego min. 15m - budowę układu dróg dojazdowych, - budowę i przebudowę niezbędnej infrastruktury sieciowej	Rzeka Elbląg

9.	Kamienica Elbląska (gm. Tolkmicko)	przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego - wykonanie robót czerpalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zatoka Elbląska
10.	Kamienica Elbląska (gm. Tolkmicko)	przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego (Basen Północny)	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, - wykonanie robót czerpalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu	Zatoka Elbląska
11.	Nadbrzeże (gm. Tolkmicko)	przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, - wykonanie robót czerpalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zatoka Elbląska
12.	Suchacz (gm. Tolkmicko)	przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, - wykonanie robót czerpalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zalew Wiślaný
13.	Suchacz (gm. Tolkmicko)	Inscenizacja bitwy morskiej pod Suchaczem	Inscenizacja bitwy morskiej, z 15 września 1463 roku, w której połączone floty Gdańska i Elbląga (Związku Pruskiego) pokonały siły Zakonu Krzyżackiego. Coroczna inscenizacja bitwy ma być ważnym zdarzeniem, przyciągającym turystów i przedłużającym sezon turystyczny nad Zalewem Wiślanym. Z założenia, bitwa ma stać się elementem cyklu inscenizacji: Bitwy południowego Bałtyku. W ramach przedsięwzięcia ma powstać infrastruktura: - umożliwiająca spektakl nawiązujący do bitwy, którego elementem będzie m.in.: scena stylizowana na trzy okręty oraz widownia Coroczne inscenizacje (ok. 15 września) będą połączone z konferencjami historycznymi	Zalew Wiślaný

14.	Suchacz (gm. Tolkmicko)	- przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rozbudowa plaży (Suchacz I)	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu.	Zalew Wiśłany
15.	Suchacz (gm. Tolkmicko)	przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu dawnej cegielni	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę umocnień brzegowych, - wykonanie robót czerpalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu.	Zalew Wiśłany
16.	Pęklewo (gm. Tolkmicko)	przystań dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę umocnień brzegowych, - wykonanie robót czerpalnych, - budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę drogi dojazdowej i parkingu	Zalew Wiśłany
17.	Kadyny (gm. Tolkmicko)	przystań turystyczna wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa falochronów, - roboty czerpalne, - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu.	Zalew Wiśłany
18.	Tolkmicko	przystań turystyczna wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa falochronów, - roboty czerpalne, - budowę przyczółka – rampy ro-ro wraz z dalbami cumowniczo - odbojowymi - budowę drogi dojazdowej i placu postojowego.	Zalew Wiśłany
19.	Tolkmicko	przystań żeglarska	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa nabrzeży, - roboty czerpalne, - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), - systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu.	Zalew Wiśłany

20.	Tolknicko/ Krynica Morska	Projektowana kolej linowa nad Zalewem Wiślanym	Kolej linowa nad Zalewem Wiślanym: - Tolknicko – Krynica Morska stałaby się atrakcją turystyczną, łączącą Mierzę Wiślaną z miejscowościami na przeciwległym brzegu - długość trasy – ok. 7 km – czyniłaby ją najdłuższą lub jedną z najdłuższych linowych kolejek nizinnych w Europie. Kolejka typu gondolowego, być może z wagonikami podwieszonymi do szyny - wysokość podpór min. 15 m - w strefach przybrzegowych rozbudowana o zaczepy i mechanizmy do uprawiania narciarstwa wodnego i wakeboardingu	Zalew Wiślaný
21.	Frombork	turystyczny port bazowy	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa falochronu i nabrzeży, - roboty czerpalne, - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), systemem pomostów pływających, - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu.	Zalew Wiślaný
22.	Nowa Pasłęka (gm. Braniewo)	Rozbudowa infrastruktury turystycznej oraz rozbudowa i modernizacja portu rybackiego wraz z rewitalizacją mostu zwodzonego	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, - rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), systemem pomostów pływających, - rewitalizację mostu zwodzonego - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego	Zalew Wiślaný
OBWÓD KALININGRADZKI				
23.	Bałtyjsk	budowa portu żeglarskiego w dawnym basenie postoju hydroplanów dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa falochronu i nabrzeży - roboty czerpalne - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni, - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowa 100 m kanału wejściowego	Zalew Kaliningradzki
24.	Bałtyjsk	budowa miejsca postoju dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych	Zalew Kaliningradzki
25.	Primorsk	projektowany turystyczny port bazowy dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m wraz ze stanowiskiem dla statków pasażerskich	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie - rozbudowę i modernizację nabrzeży portu - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - organizacja warunków do odpraw paszportowych i celnych	Zalew Kaliningradzki

26.	Swietłyj	Zagospodarowanie centralnego nabrzeża miejskiego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m oraz statków pasażerskich	będzie: - modernizacja i rozbudowa nabrzeży - roboty czerpalne - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę centrum serwisowego - kompleks hotelowy - parking rowerowy - zaplecze gastronomiczne	Zalew Kaliningradzki
27.	Swietłyj	budowa przystani żeglarskiej w basenie portu rybackiego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa nabrzeży - roboty czerpalne - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu	Zalew Kaliningradzki
28.	Mamonowo	Budowa przystani żeglarskiej „Krasnofłotskaja”	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowa bazy sportów wodnych - modernizacja i rozbudowa nabrzeży - roboty czerpalne - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę miejsca odpraw granicznych i celnych - kompleks hotelowy - parking rowerowy	Zalew Kaliningradzki
29.	Uszakowo	budowa przystani żeglarskiej w basenie portu rybackiego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa nabrzeży - roboty czerpalne - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - przebudowa mostu stałego nad rzeką Prochładnaja	Zalew Kaliningradzki
30.	Pribieżnij	przebudowa Kaliningradzkiego Klubu Jachtowego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa falochronu i nabrzeży - roboty czerpalne - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu	Zalew Kaliningradzki
31.	Kaliningrad	przystań turystyczna wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1,5 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - modernizacja i rozbudowa nabrzeży - roboty czerpalne - budowę przyczółków cumowniczych - budowę drogi dojazdowej i placu postojowego- budowę zaplecza sanitarno – socjalnego	Pregola

32.	Kaliningrad	projektowany turystyczny port bazowy dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1,5 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych systemem pomostów pływających - budowę slipu – pochylni - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury	Pregola
33.	Kaliningrad	przystań żeglarska Klub Wołna dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych systemem pomostów pływających - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, - budowę parkingu - budowę elementów małej architektury	Pregola
34.	Kaliningrad	przystań żeglarska Wioska Rybacka dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - budowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych systemem pomostów pływających - budowę elementów małej architektury	Pregola
35.	Rodniki	projektowa przystań nabrzeże cumownicze „Arnau”	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeża - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - stworzenie wodnych tras na rzece Pregola	Pregola
36.	Gwardiejsk	projektowana baza sportów wodnych	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - zagospodarowanie nabrzeży rzek Dejmy i Pregoly - budowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę bazy sportów wodnych - budowę centrum serwisowego - budowę małej architektury	Pregola / Dejma
37.	Polesk	projektowane Centrum kulturalno – turystyczne „Rzeczne miasto” - nabrzeże postojowe dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeża - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę bazy sportów wodnych - budowę centrum serwisowego - budowę małej architektury	Pregola / Dejma
38.	Polesk	projektowany Międzynarodowy dworzec rzeczny z hotelem „Przystań rybacka” dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m oraz statków pasażerskich	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeża - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę dworca rzeczno - zagospodarowanie nabrzeża rzeki Dejma - budowę małej architektury	Dejma

39.	Zielonogorsk	projektowane Centrum kulturalno – turystyczne „Mierzeja Kurońska” dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: - rozbudowę i modernizację nabrzeża - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę bazy sportów wodnych - budowę centrum serwisowego - budowę małej architektury - budowę promenady - budowę centrum serwisowego - zagospodarowanie strefy przybrzeżnej Zalewu	Zalew Kuroński/ Kanał Trostianka
40.	Ribaczij	projektowana przystań pasażerska i żeglarska dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	- rozbudowę i modernizację nabrzeża - rozbudowę miejsc postojowych dla jednostek turystycznych - budowę zaplecza sanitarno – socjalnego - budowę bazy sportów wodnych - budowę centrum serwisowego - budowę małej architektury - budowę centrum serwisowego - zagospodarowanie strefy przybrzeżnej Zalewu - budowę parkingu - budowę miejsca odpraw granicznych i celnych - kompleks hotelowy	Zalew Kuroński

Źródło: Opracowanie własne (R. Wasil) na podstawie danych uzyskanych od partnerów rosyjskich z Obwodu Kaliningradzkiego, Województwa Pomorskiego i Warmińsko - Mazurskiego

8. Wstępny harmonogram rzeczowo-finansowy, z uzasadnieniem proponowanych zadań, wraz z postulowaną kolejnością ich realizacji

Możliwość wdrożenia rekomendowanych w niniejszej koncepcji zadań dot. rozwoju turystyki wodnej pomiędzy Zalewem Wiślanym, Kaliningradzkim a Zalewem Kurońskim, stanowiących wschodni odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, zależeć będzie od stopnia przygotowania poszczególnych przedsięwzięć i zaangażowania podmiotów bezpośrednio zainteresowanych w stworzenie tego typu obiektów (jednostki samorządowe, instytucje państwowe, stowarzyszenia i organizacje turystyczne i żeglarskie, podmioty prywatne). Natomiast powodzenie realizacji tych zadań będzie zdeterminowane dwoma czynnikami, a mianowicie od terminów i wielkości środków finansowych.

Realizacja ustaleń koncepcji obejmuje następujące etapy: wdrożenia, monitorowanie realizacji oraz aktualizowania. Natomiast proces wdrażania i ewaluacji zakłada wytyczenie trzech podstawowych podokresów, czyli pośrednich horyzontów czasowych:

- I. **2011 – 2015**, w którym priorytetem będą zadania związane z realizacją dokumentacji koncepcyjnej, projektowej, technicznej, programowej oraz środowiskowej, realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych, które mają już zapewnione źródło finansowania, likwidacja barier prawno – administracyjnych umożliwiającą żeglugę turystyczną, stworzenie dodatkowych punktów odprawy granicznej, aktywizacja współpracy przygranicznej i międzynarodowej, kształtowanie wspólnej przestrzeni turystyczno – rekreacyjnej z Reginami Polski i Litwy;

- II. **2016 – 2020** – priorytetem będą działania związane z poprawą i przebudową dróg wodnych, ochroną środowiska i czystością zbiorników wodnych, finalizacją podstawowej sieci portów – przystani żeglarskich, kreowania wspólnego produktu turystyki wodnej na MDW E 70, rozwojem bazy turystycznej w tym szlaków pieszych i rowerowych wokół obiektów żeglarskich,
- III. **2021 – 2030** na tym etapie będą realizowane przedsięwzięcia związane z infrastrukturą poprawiającą dostępność żeglarską do akwenów (budowa kanałów żeglugowych, kontynuacja działań związanych z przebudową dróg wodnych), likwidacja tzw. „wąskich gardeł” na szlakach wodnych (przebudowa mostów i kładek, linii energetycznych, itp.), kreowanie i promocja produktu turystyki wodnej;

Tabela 12. Etapy realizacji koncepcji rozwoju turystyki wodnej Zalew Wiślany – Zalew Kaliningradzki – Zalew Kuroński

Etap	Lata realizacji:	Działania:
I	2011 - 2015	▪ Wykonanie dokumentacji przedprojektowej (koncepcji programowo – przestrzennej, studium wykonalności, inwentaryzacji i obserwacji przyrodniczych, opracowań hydrologicznych); ▪ Przeprowadzenie szeroko zakrojonych konsultacji społecznych; ▪ Opracowanie programu rządowego rewitalizacji MDW E 70 w Obwodzie Kaliningradzkim; ▪ Przeprowadzenie procedury legislacyjnej i uchwalenie Programu; ▪ Dokonanie zmian przepisów krajowych dotyczących uprawiania żeglarstwa i turystyki wodnej; ▪ Dokonanie zmian przepisów regulujących funkcjonowanie administracji dróg wodnych (np. zamykanie i otwieranie szlaku, godziny funkcjonowania śluz i mostów zwodzonych, system poboru opłat itp.); ▪ Dokonanie procedury zmian studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego; ▪ Wykonanie oznakowania nawigacyjnego i turystycznego; ▪ Otwarcie wewnętrznych szlaków wodnych dla statków i jachtów pod obcą banderą (Obwód Kaliningradzki); ▪ Otwarcie nowych punktów odprawy celno – granicznej (Mamonowo, Świetłyj, Rybaczij); ▪ Aktywizacja współpracy przygranicznej i międzynarodowej; ▪ Kształtowanie wspólnej przestrzeni turystyczno – rekreacyjnej z Reginami Polski i Litwy; ▪ Budowa portów i przystani turystycznych współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach budżetu na lata 2007 – 2013 (Realizacja projektu Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej Etap I i II; Modernizacja infrastruktury portu morskiego w Elblągu - przebudowa Bulwaru Zygmunta Augusta wraz z budową mostów zwodzonych, pogłębianie torów wodnych do portów i przystani) ▪ Wykonywanie lokalnych remontów i przebudów infrastruktury dróg wodnych administrowanych przez państwo; ▪ Realizacja przez inwestorów prywatnych niewielkich przystani turystyczno – rekreacyjnych, w ramach uzupełnienia istniejących obiektów noclegowo – wypoczynkowych;

II	2016 - 2020	- Realizacja uzupełniającej sieci przystani turystyczno – rekreacyjnych; - Realizacja komercyjnych inwestycji (zaplecze hotelowe, gastronomiczne, rekreacyjne, rozrywkowe) na bazie zrealizowanej do 2011 infrastruktury portów i przystani; - Wdrożenie systemu zarządzania siecią a także utrzymania i eksploatacji poszczególnych obiektów; - Budowa systemu liniowej wspomagającej infrastruktury turystycznej (ścieżki rowerowe, do jazdy konnej, nieczynnych linii kolejowych); - Tworzenie turystycznych węzłów integracyjnych (multimodalnych) w pobliżu portów i przystani układu podstawowego; - Modernizacja portów i baz rybackich w obrębie Zalewu Wiślanego, Kaliningradzkiego i Kurońskiego;
III	2021 - 2030	- Przebudowa rzeki Dejmy i Pregoly do parametrów II lub III klasy regionalnej wg. Europejskiej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych żeglownych (EKG ONZ 1992) klasy jako połączenia turystycznego pomiędzy Zalewem Wiślanym a Zalewem Kurońskim; - Budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną; - Budowa mostu zwodzonego w Uszakowie; - Likwidacja przeszkód nawigacyjnych na szlakach wodnych (linie energetyczne, przebudowa kładek i mostów, itp.), - Budowa mostu zwodzonego w Nowakowie;

Źródło: opracowanie własne R. Wasil

Na tym etapie prac koncepcyjnych skupiono się jedynie na działaniach inwestycyjnych, które są priorytetem powodzenia i zaistnienia sieciowego produktu turystycznego, opierającego się na potencjale szlaków wodnych i ich infrastruktury żeglarskiej. Tym bardziej, że przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury dróg wodnych pociągnie za sobą konieczność poniesienia znaczących nakładów finansowych. Z uwagi na to wystąpi zróżnicowanie kompetencji podmiotów zainteresowanych wykorzystaniem i rozwojem potencjału śródlądowych dróg wodnych tj. jednostki samorządu terytorialnego (obwód, województwo, rejon, miasta, powiat, gminny), jednostek państwowych i podmiotów prywatnych realizujących inwestycje ze środków własnych, dotacji Skarbu Państwa, dotacji Unii Europejskiej lub przy pomocy kredytów komercyjnych.

Najważniejsze nakłady inwestycyjne oszacowano na podstawie analiz porównawczych inwestycji realizowanych i przygotowywanych do realizacji w latach 2007 – 2010. Wszystkie poniższe kalkulacje kosztów inwestycyjnych związanych z budową punktowej infrastruktury dróg wodnych, jak i z działaniami o charakterze liniowym (pogłębianie, nowa zabudowa regulacyjna, ubezpieczenia brzegu) oparto na następującej podstawie: szczegółowych kosztorysach inwestorskich dla zadań inwestycyjnych o charakterze turystycznym, jakie planowane są do realizacji w ramach funduszy Unii Europejskiej na lata 2007 – 2013 („Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”), Informacji na temat planowanych w wieloletnich programach inwestycyjnych samorządów terytorialnych inwestycji związanych z turystyczno – rekreacyjnym wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych oraz na opracowaniu Koncepcji programowo – przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód – zachód obejmującej drogi wodne: Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski – Wisła – Nogat – Szarpowa – Zalew Wiślan (planowana droga wodna E 70 na terenie Polski).

W przedstawianych zadaniach podano jedynie przybliżone zakresy ilościowe poszczególnych robót budowlanych. Związane jest to z możliwością dokonywania docelowych wyborów lokalizacji infrastruktury punktowej dróg wodnych oraz z dość nieprecyzyjnych zakresów robót wynikających ze stopnia

uszczegółowienia Koncepcji rozwoju turystyki wodnej Zalew Wiślany – Zalew Kaliningradzki – Zalew Kuroński.

W dalszej części opracowania przedstawiono zestawienia tabelaryczne ujmujące zadania inwestycyjne w rozbiciu na poszczególne etapy. Zestawienia te nie obejmują projektów aktualnie realizowanych, ani mających zapewnione lub planowane finansowanie do roku 2013. Ponadto zestawienie zawiera rekomendacje dla stworzenia podstawowej i docelowej sieci portów, przystani i pomostów cumowniczych w pełni udostępniającej walory planowanej MDW E 70 na pomorsko – warmińskim i rosyjskim odcinku. Niemniej jednak na etapie realizacji niniejszej koncepcji nie jest wykluczone powstanie nowych lub modernizacja istniejących obiektów (przystanie rybackie, szczególnie na Zalewie Kurońskim) dla potrzeb turystyki wodnej a nie ujętych w zestawieniu.

Tabela 13. Wstępny harmonogram rzeczowo-finansowy

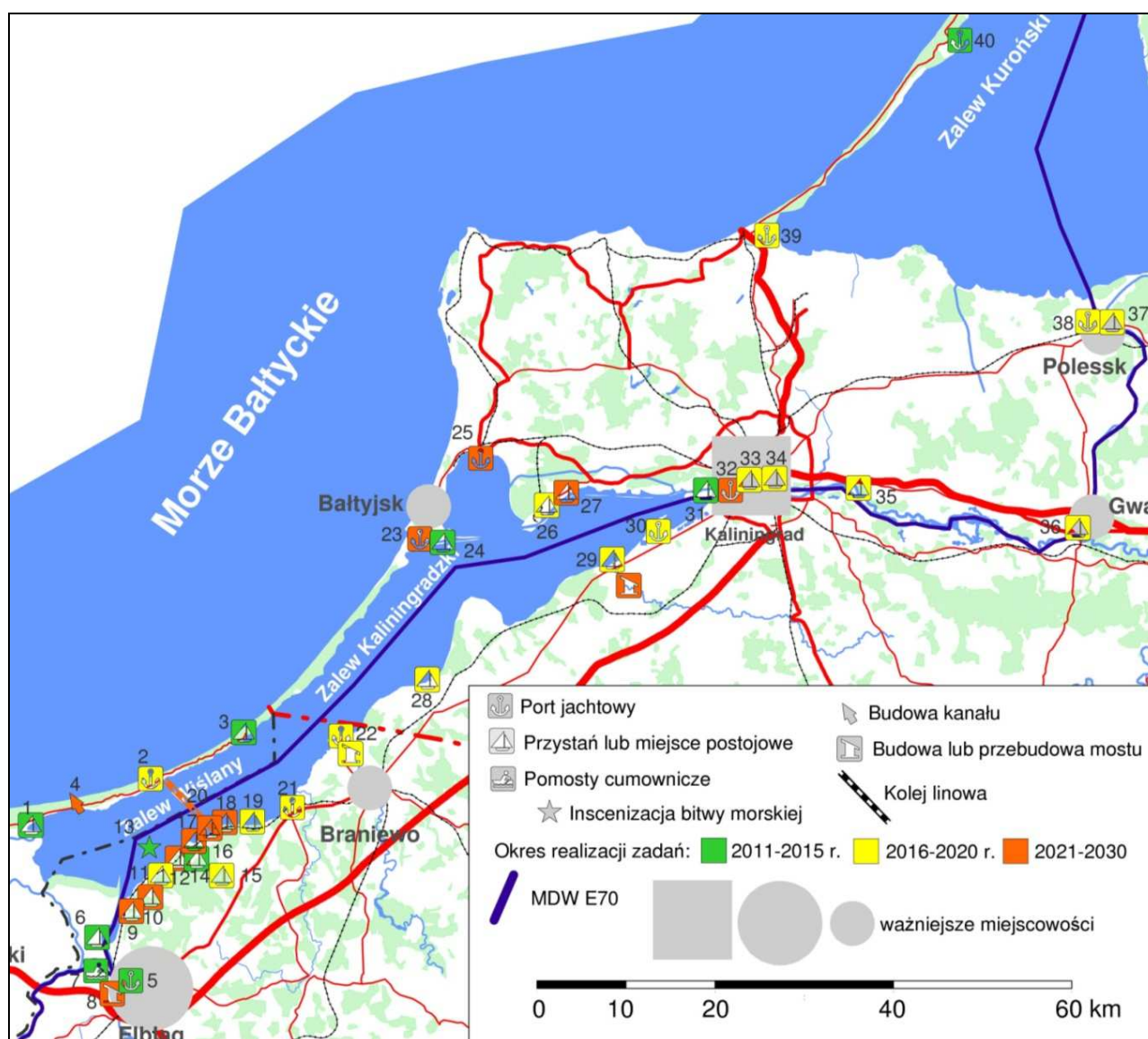
Lp.	Miejscowość	Nazwa zadania	Wartość zadania (€)
ETAP I 2011 - 2015			
1.	Kąty Rabackie	Budowa przystani żeglarskiej wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego	1 625 000
2.	Piaski	Budowa przystani żeglarskiej	1 625 000
3.	Elbląg	Modernizacja portu żeglarskiego HOW „Bryza”	875 000
4.	Nowakowo (gm. Elbląg)	Budowa miejsc postoju jachtów motorowych i łodzi	125 000
5.	Nowakowo (gm. Elbląg)	Budowa pomostów cumowniczo-zejściowych powyżej i poniżej mostu pontonowego	125 000
6.	Suchacz (gm. Tolkmicko)	Inscenizacja bitwy morskiej pod Suchaczem	50 000
7.	Suchacz (gm. Tolkmicko)	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rozbudowa plaży (Suchacz I)	450 000
8.	Bałtyjsk	Budowa portu żeglarskiego w dawnym basenie postoju hydroplanów dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m (etap I)	7 100 000
9.	Kaliningrad	Budowa przystani turystycznej wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1,5 m	1 000 000
10.	Ribaczij	Budowa przystani pasażerskiej i żeglarskiej dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m (etap I)	375 000
ETAP II 2016 - 2020			
11.	Krynica Morska	Budowa turystycznego portu bazowego wraz ze stanowiskiem dla statków pasażerskich i promu samochodowego	2 125 000
12.	Nadbrzeże (gm. Tolkmicko)	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego	800 000
13.	Suchacz (gm. Tolkmicko)	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego	625 000
14.	Tolkmicko	Rozbudowa portu wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego (przyczółki promowe)	2 000 000
15.	Frombork	Budowa portu żeglarskiego	4 450 000
16.	Nowa Pasłęka (gm. Braniewo)	Rozbudowa infrastruktury turystycznej oraz rozbudowa i modernizacja portu rybackiego wraz z rewitalizacją mostu	1 250 000

		zwodzonego	
17.	Bałtyjsk	Budowa miejsca postoju dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	750 000
18.	Swietłyj	Zagospodarowanie centralnego nabrzeża miejskiego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m oraz statków pasażerskich	2 000 000
19.	Mamonowo	Budowa przystani żeglarskiej „Krasnofłotskaja”	1 500 000
20.	Uszakowo	Budowa przystani żeglarskiej w basenie portu rybackiego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m (etap I)	250 000
21.	Pribrieżnyj	Przebudowa Kaliningradzkiego Klubu Jachtowego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	1 750 000
22.	Kaliningrad	Przebudowa przystani żeglarskiej „Klub Wołna” dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m	875 000
23.	Kaliningrad	Przebudowa przystani żeglarskiej „Wioska Rybacka” dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m	700 000
24.	Rodniki	Budowa nabrzeża cumowniczego „Arnau”	250 000
25.	Gwardiejsk	Budowa bazy sportów wodnych (etap I)	1 000 000
26.	Polessk	Budowa międzynarodowego dworca rzeczno z hotelem „Przystań rybacka” dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m oraz statków pasażerskich	1 750 000
27.	Ribaczij	Budowa przystani pasażerskiej i żeglarskiej dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m (etap II)	1 000 000
28.	Zielenogradsk	Budowa Centrum kulturalno – turystycznego „Mierzeja Kurońska” dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	1 750 000
ETAP III 2021 - 2030			
29.	Skowronki	Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną	125 000 000
30.	Nowakowo (gm. Elbląg)	Budowa mostu zwodzonego w Nowakowie	6 250 000
31.	Suchacz (gm. Tolkmicko)	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu dawnej cegielni	550 000
32.	Pęklewo (gm. Tolkmicko)	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego	450 000
33.	Kadyny (gm. Tolkmicko)	Budowa przystani turystycznej wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego	1 125 000
34.	Kamienica Elbląska (gm. Tolkmicko)	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego	875 000
35.	Kamienica Elbląska (gm. Tolkmicko)	Budowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego (Basen Północny)	575 000
36.	Tolkmicko/ Krynica Morska	Budowa kolejki linowej nad Zalewem Wiślanym	12 500 000
37.	Tolkmicko	Budowa przystani żeglarskiej	625 000
38.	Bałtyjsk	Budowa portu żeglarskiego w dawnym basenie postoju hydroplanów dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m (etap II)	6 000 000
39.	Primorsk	Budowa turystycznego portu bazowego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m wraz ze stanowiskiem dla statków pasażerskich	1 125 000

40.	Swietłyj	Budowa przystani żeglarskiej w basenie portu rybackiego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 2,5 m	1 500 000
41.	Uszakowo	Budowa przystani żeglarskiej w basenie portu rybackiego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m (etap II)	1 000 000
42.	Uszakowo	Przebudowa mostu stałego nad rzeką Prochładnaja	6 250 000
43.	Kaliningrad	Budowa turystycznego portu bazowego dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1,5 m	1 750 000
44.	Gwardiejsk	Budowa bazy sportów wodnych (etap II)	1 000 000
45.	Polessk	Budowa Centrum kulturalno – turystycznego „Rzeczne miasto” - nabrzeże postojowe dla łodzi i jachtów o zanurzeniu do 1 m	750 000

Źródło opracowanie własne R. Wasil

Mapa 10. Lokalizacja planowanych zadań wg Tabeli 11 w strefie MDW E70



Opracowanie: Przemysław Szreder

9. Projekty wspólnych działań kulturalno – promocyjnych związanych z rozwojem MDW E 70

Dla rozwoju turystyki i promocji MDW E70 poza wymiarem inwestycyjnym jest istotne zaplanowanie wykazu międzynarodowych przedsięwzięć tematycznych (festiwale wodne, międzynarodowe regaty, parady, defilady, eventy, konferencje i seminaria), które mogłyby przyczynić się do wzrostu zainteresowania wśród osób i tym samym stworzyć podstawy do masowej turystyki i wypoczynku.

Popularność tego typu przedsięwzięć jest dość wysoka. I tak dla przykładu, w Międzynarodowych Regatach o Puchar Trzech Marszałków/Gubernatorów, jakie odbyły się w czerwcu 2010 r. wzięło udział 48 jachtów i około 300 żeglarzy z Rosji, Polski i Niemiec, sklasyfikowanych w 3 grupy: jachty o długości ponad 10 m, od 8 do 10 m i mniej niż 8 m. Regaty rozpoczęły się 23 czerwca w Bałtyjsku, a zakończyły po upływie doby we Fromborku. Trasa prowadziła przez odcinek łączący terytoria Polski, Rosji i Litwy przez Zalew Wiślany i Zalew Kaliningradzki, rzekę Pregolę i Zalew Kuroński. Impreza została nagłośniona w mediach regionalnych, federalnych i zagranicznych.

Celowa byłaby bardziej aktywna realizacja potencjału istniejących corocznych przedsięwzięć o tematyce wodnej:

- Regaty o Puchar Trzech Marszałków/Gubernatorów,
- Regaty „Fromborska jesień”,
- Dzień Marynarki Wojennej,
- Dzień śledzia,
- Dni Floty Bałtyckiej,
- Dni Zalewu
- Forum MDW E 70,

Można również przestudiować pomysł organizacji przedsięwzięcia, jakie w sposób bezpośredni mogłyby spopularyzować MDW E70 (na przykład, regaty żeglarskie po trasie MDW E70 na odcinku przechodzącym po obszarze południowo-wschodniego Bałtyku).

Ponadto konieczne jest uwzględnienie ewentualności turystyki związanej z różnymi wydarzeniami. W obwodzie kaliningradzkim corocznie organizowane jest wiele międzynarodowych wydarzeń kulturalnych, które nie są związane bezpośrednio z tematyką wodną, ale mogą ściągnąć dodatkowe rzesze turystów, przemieszczających się przez Obwód Kaliningradzki po trasie MDW E70 (Dzień Kaliningradu, międzynarodowe festiwale muzyczne i jazzowe, targi rzemiosła itd.).

Podobne imprezy odbywają się również po stronie polskiej. I tak w Elblągu odbywają m.in. Elbląski Przegląd Teatrów Offowych, Dni Elbląga, Międzynarodowy Festiwal Folkloru Dzieci i Młodzieży Miast i Krajów Nadbałtyckich, Festiwal Kultury Polonii Nadbałtyckiej Regaty Żeglarskie o Puchar Prezydenta m. Elbląga, Elbląg-Krynica Morska, Festiwal Muzyki Organowej, Elbląskie Noce Teatru i Poezji, Dzień Hanny, we Fromborku - Festiwal Muzyki Organowej, w Krynicy Morskiej - Regaty Żeglarskie o Puchar Mierzei Wiślanej, Puchar Burmistrza Miasta Krynica Morska, o Błękitną Wstęgę Zalewu Wiślanego, Dni Teleexpressu, w Kątach Rybackich - Dzień Rybaka, w Tolkmicku –Dni Tolkmicka, w Kadynach -

Ogólnopolskie Zawody Jeździeckie w Skokach przez Przeszkody o Puchar Warmii i Mazur, CSI-B
Międzynarodowe Zawody Jeździeckie w Skokach przez Przeszkody.

10. Podsumowanie

Niniejsze opracowanie, wraz z zebraniem dokumentacji, powstało w zaledwie dwa miesiące (styczeń-luty 2011 r.). Autorzy zdają sobie sprawę z pewnych niedociągnięć wynikających z ograniczeń czasowych, mimo to mają nadzieję, iż udało się wypracować pierwszy plan turystycznej aktywizacji MDW E70. Proces tworzenia koncepcji wykazał, iż niezmiennie istotnym jest przełamanie barier związanych z:

- podejściem badawczym a zwłaszcza gromadzenia informacji i jakości danych,
- nawiązaniem bezpośrednich kontaktów pomiędzy członkami zespołu eksperckiego,
- zarządzaniem informacją w kontekście próby stworzenia spójnego dokumentu.

Ze względów technicznych (budżet projektu) zgromadzony materiał badawczy musiał zostać poważnie okrojony do niezbędnego minimum. Z tego względu skupiono się na przedstawieniu ogólnego zarysu przyszłości turystyki wodnej na MDW E70.

Przyjęto, iż w najbliższej perspektywie współpraca partnerska pomiędzy organami samorządowymi, instytucjami zarządzającymi obszarem strefy MDW E70, organizacjami pozarządowymi i administracją rządową powinna skupić się na:

- przełamywaniu barier informacyjnych (zwłaszcza prawnych i standaryzacji norm żeglugowych w turystyce wodnej), w odniesieniu do dostępności informacji dla turystów,
- planowaniu i budowie infrastruktury turystyki wodnej oraz infrastruktury towarzyszącej w układzie transgranicznym,
- aktywizacji gospodarczej społeczności lokalnych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, opierającego się na poszanowaniu środowiska przyrodniczego i lokalnego dorobku kulturowego,
- stałym monitoringu zmian społeczno-ekonomicznych zachodzących w strefie MDW E70,
- wspólnym planowaniu działań promocyjnych.

Zadaniem „Ogólnej koncepcji rozwoju turystyki wodnej na odcinku MDW E70: Zalew Wiślany - Zalew Kaliningradzki - Zalew Kuroński” jest przedstawienie zarysu uwarunkowań i możliwości rozwoju strefy MDW E70. Próbowano także zdefiniować bariery i słabe strony projektu, podstawą były zdobyte doświadczenia w trakcie realizacji analogicznych ze względu na skalę i zakres projektów.

Aktywność samorządów lokalnych związana z chęcią wodnej aktywizacji turystycznej pozwoliła na stworzenie ogólnego i otwartego obrazu potrzeb inwestycyjnych w odniesieniu do budowy publicznie dostępnych kompleksów turystycznych, portów żeglarskich, przystani i stanic wraz ze wskazaniem barier infrastrukturalnych (np. potrzeb przebudowy mostów). Atutem opracowania jest próba operacyjnego podejścia do zadań poprzez oszacowanie kosztów inwestycji i nadanie im racjonalnego harmonogramu realizacji.

Dzięki koncepcji usprawniony może zostać proces zacieśniania współpracy międzyregionalnej i transgranicznej a zwłaszcza lokalnych działań zmierzających do wspólnej realizacji projektów przy wsparciu finansowym UE, administracji państwowej czy samorządów regionalnych.

11. Literatura:

1. Атлас Калининградской области. Atlas Obwodu kaliningradzkiego <http://www.hge.pu.ru/>
2. Bank Danych Regionalnych - Główny Urząd Statystyczny www.stat.gov.pl/bdr_n/
3. Dekarska M., Małysko B., Strefa Zalewu Wiślanego – Uwarunkowania rozwoju turystycznego w aspekcie regionalnym – Tom IV Ośrodki obsługi ruchu turystycznego, W-MBPP, Elbląg 2009
4. ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst27/DBInet.cgi#1>
5. Инвестируйте в Калининградской области. Invest in Kaliningrad. Inwestujcie w Obwodzie Kaliningradzkim <http://investinkaliningrad.ru/investicionnye-vozmozhnosti/privlekatelnost-territorii/>
6. Калининградская Торгово-Промышленная Палата, Паспорт Калининградской области, 2010, www.kaliningrad-cci.ru Kaliningradzka Izba Handlowo-Przemysłowa, Paszport Obwodu Kaliningradzkiego
7. Karpowicz T., Gorszkow W., Zalew Kaliningradzki Locja dla żeglarzy, Agencja Wydawnicza „Remix”, Olsztyn 1995,
8. Koncepcja programowo - przestrzenna projektu Pętla Żuławska - Międzynarodowa Droga Wodna E 70, UMWP, Gdańsk 2007
9. Kondracki J., Geografia Polski: Mezoregiony fizyczno-geograficzne, PWN, Warszawa 1994
10. Kuliński M i J., Zalew Wiślany – przewodnik dla żeglarzy, Nowator, Kartuzy 2010
11. Materiały do koncepcji rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, Kaliningrad 2011
12. Национальный парк „Куршская коса” Park Narodowy „Mierzeja Kurońska” <http://www.park-kosa.ru/>
13. Напреенко М.Г. „Статья: Болота Калининградской области: их роль в сохранении биоразнообразия и окружающей среды в регионе” M.G Naprjejenko, „Артикул: Bagna Obwodu Kaliningradzkiego: Ich rola w zachowaniu bioróżnorodności i otaczającej przyrody w regionie” <http://www.bestreferat.ru/referat-100553.html>
14. Oginskas K., Buriuotojo vadovas, Klaipedos tosto jurlapiai, Klaipeda 2008
15. Palmowski T., Współpraca z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej jako czynnik rozwoju regionalnego, 2009, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_regionalny/strategia_rozwoju_polski_wschodniej_d_o_2020/dokumenty/Strony/dokumenty.aspx
16. Pętla Żuław - Przewodnik Turystyki Wodnej, UMWP, Gdańsk 2007
17. Program rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego (w zakresie turystycznego ich wykorzystania) Pętla Żuławska - Międzynarodowa Droga Wodna E 70, UMWP, Gdańsk 2006
18. Reszuta M., Wybrane bariery w handlu z Rosją, Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Federacji Rosyjskiej, Wydział Promocji Handlu i Inwestycji, Moskwa 2008
19. Reszuta M., Umowy Polska-Rosja. Tom 1, Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Federacji Rosyjskiej, Wydział Promocji Handlu i Inwestycji, Moskwa 2008
20. Rewitalizacja śródlądowej drogi wodnej relacji wschód – zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E 70 na terenie Polski) – Tom I Strategia Programowa, UMWP, Gdańsk 2010
21. Studium wykonalności projektu: „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”, UMWP, Gdańsk 2010
22. Strefa Zalewu Wiślanego - Uwarunkowania Rozwoju Turystycznego w Aspekcie Regionalnym – 5 tomów, 2009, Warmińsko-Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie <http://www.wmbpp.olsztyn.pl>
23. www.zalewwislany.pl